



Bloomberg News

Los retos laborales de las empresas digitales

Telefonica

 **Santander**

cellnex
driving telecom connectivity

SIEMENS

A FONDO

NUEVOS MODELOS DE NEGOCIO DIGITALES

Pros y contras de las nuevas formas de trabajo

La legislación aún no se ha adaptado a los retos que plantean algunas de las empresas de la economía digital, que requieren nuevas relaciones laborales. **Por Javier G. Fernández**

Gorra negra, camiseta naranja, bermudas y bicicleta al hombro. Así llega Manuel (nombre ficticio), de 27 años, a su encuentro con este diario. Es jueves, son las ocho de la tarde y los jóvenes comienzan a arremolinarse alrededor de la boca de Metro de Tribunal, en el centro de Madrid. Saluda a un par de compañeros y se sienta en un banco cercano. Su jornada laboral acaba de empezar. “Aquí esperamos hasta que llega algún pedido”, explica mientras descarga la caja con el logo de Deliveroo donde transporta la comida. Ha pagado 60 euros de depósito por ella y un soporte para transportarla en la bicicleta. “Todo corre de nuestra cuenta y si tenemos un accidente o por lo que sea no podemos trabajar la empresa no se hace cargo de nada”, asegura. Manuel es uno de los más de 1.000 *riders* que trabajan para Deliveroo en España, la mayoría en Madrid y Barcelona. Sus compañeros y él conforman el engranaje que hace posible que cuando un usuario encarga un pedido a través de la aplicación de su móvil, éste llegue a su casa u oficina a tiempo. Son trabajadores autónomos y, pese a que

emplean la mayor parte del día en atender los pedidos de la *app*, es una relación mercantil la que les une al gigante de la comida a domicilio. “Soy yo quien me hago cargo de abonar todos los meses la cuota de 275 euros a la Seguridad Social, haya pedidos o no”, asegura.

Disponibilidad
 Para ser *riider* basta con inscribirse a través de la página web de la compañía y fijar la disponibilidad. Después, es la empresa la que adjudica las franjas horarias en función de la “fiabilidad” del repartidor. “Ellos deciden cuándo trabajar y qué encargos aceptan. Pero claro, si hay más *riders* que quieren trabajar para una misma franja horaria tenemos que elegir. En esa criba entra su fiabilidad para lo que tenemos en cuenta el número de pedidos que rechaza”, explica por teléfono Diana Morata, directora general de Deliveroo en España. En la práctica, explica Manuel, esto se traduce en “disponibilidad total”. “La empresa te asigna las horas en función de tu desempeño la semana anterior y te penaliza si no puedes atender algún pedido o no te inscribes

La figura del prestador de servicios ocasionales no está recogida en la legislación laboral

En julio, tuvo lugar en Madrid y Barcelona la primera huelga de repartidores de Deliveroo

“Hay actividades que se van a desarrollar cada vez más a través de relaciones mercantiles”

en las horas pico –que suelen ser de 20:00 a 23:00–”.

En julio, Manuel y sus compañeros decidieron plantarse y convocaron un paro en toda España, según ellos el primero de una compañía de la nueva economía. Entre sus reivindicaciones estaba que la tecnológica les garantizase una jornada mínima de 20 horas de trabajo a la semana y que les pagaran dos pedidos por hora, hubiera encargos o no. La respuesta de la empresa fue un nuevo modelo de colaboración, al que se han suscrito el 70% de los *riders*, que eleva los ingresos brutos por hora de 10,50 euros a 12,50. “El salario medio en España está en 1.600 euros por 40 horas semanales, un *riider* que trabajase en estos términos tendría el salario medio de un español”, responde Morata a los que les acusan de ofrecer unas condiciones de trabajo precarias.

Cerca de la mitad de los *riders* de Deliveroo son menores de 25 años y, de esos, la mayoría son estudiantes, según datos de la propia empresa. Es el caso de Manuel que está preparando unas oposiciones al tiempo que trabaja algunas horas a la semana pa-

Deliveroo, y sus famosos repartidores en bicicleta, son sólo un ejemplo de las nuevas relaciones laborales que trae consigo la economía digital.



ra Deliveroo. Los repartidores pueden trabajar para varias plataformas, elegir el número de horas que están disponibles y solicitar a otras personas que entreguen los pedidos en su nombre.

Trebor Scholz, profesor en la New School de Nueva York y columnista habitual de medios como *Le Monde* o *The Washington Post*, es probablemente uno de los mayores expertos del mundo en lo que se refiere a la nueva economía. En un ensayo publicado recientemente, el docente denuncia como a raíz de la crisis económica y la necesidad de muchas personas, sobre todo jóvenes, de acceder a algún ti-

po de ingreso, se han creado mercados donde antes no había, aprovechándose de la infraestructura (coche, apartamento, tiempo...) de la gente. “A la sombra de una mayor comodidad en el acceso a ciertos servicios de una parte de la población, existen por contrapartida importantes costes sociales para la clase trabajadora, sobre todo la menor cualificada”, señala en su obra, donde cita a compañías como Uber o Airbnb.

Transporte

Es sólo la punta del iceberg de la nueva economía digital que, además de crear empleo, está transformando profundamente las relaciones laborales. “Hay una fricción muy evidente entre una normativa laboral muy poco flexible y un nuevo modelo de negocio de prestación de servicios. Hay actividades que se van a desarrollar cada vez más a través de relaciones mercantiles y si no conseguimos que estas relaciones se desarrollen de forma correcta, tanto el trabajador como la plataforma se van a encontrar ante una situación de inseguridad jurídica”, sostiene el director de Adigital (Asociación Española de la Economía Digital), Jose Luis Zimmermann.

Para Zimmermann, el pro-

MÁS DERECHOS LABORALES PARA LOS CONDUCTORES

Golpe al modelo de Uber en Reino Unido

En octubre del año pasado, un tribunal laboral de Reino Unido dictaminó que los conductores que trabajan para Uber en el país no son autónomos sino sus empleados y, por lo tanto, tienen derecho a recibir el salario mínimo y vacaciones retribuidas. Esta sentencia, que la plataforma de coches con conductor ha recurrido, choca frontalmente con la filosofía de Uber que presume de ofrecer flexibilidad y autonomía a sus conductores para que sean ellos sus propios jefes. Uber, como muchas otras empresas de la nueva economía con

un modelo de negocio similar, no tiene ningún tipo de vínculo con los conductores, se limita a poner a su disposición la plataforma y cobrarles un 25% del precio del trayecto. Si la apelación no prospera, la tecnológica se verá obligada a replantear todo su modelo de negocio en Reino Unido. Meses antes, en Estados Unidos, Uber alcanzó un acuerdo con sus conductores, que preparaban una demanda colectiva, para seguir considerándolos trabajadores autónomos, a cambio de una compensación de 100 millones de dólares.



Protesta de trabajadores de Uber por el cambio en las condiciones de la aplicación de transporte.

Bloomberg News



Bloomberg News

blema no está en que estos nuevos trabajadores sean autónomos o no sino la rigidez del mercado laboral. "Lo que lleva a la precariedad es la inflexibilidad de la ley laboral", destaca, al tiempo que reclama una reforma de la figura del autónomo que permita que la cotización del trabajador sea proporcional a sus ingresos. "La mayoría de los *riders* son ocasionales. Lo hacen para complementar rentas y querían hacerlo en diferentes plataformas. Esta figura de prestador de servicios ocasional no está recogida en la legislación laboral", concluye.

Uber

Al calor de la revolución tecnológica han surgido en los últimos años un puñado de empresas que han visto en la intermediación a través de plataformas online un jugoso negocio. Una de las más polémicas es Uber. La compañía norteamericana de transporte con conductor ha provocado sonoras protestas entre los taxistas, un sector muy regulado y poco acostumbrado a la competencia, que ahora ve como estas empresas le arrebatan una porción del mercado. Al igual que sucede con Deliveroo, Uber actúa como intermediario entre los con-

LOS DATOS

1.000
'riders' en España



Un total de 1.000 *'riders'* trabajan para Deliveroo en España. De ellos, la gran mayoría se encuentra en grandes ciudades como Madrid y Barcelona.

2.000
euros al mes



Hasta 2.000 euros al mes, aseguran desde Uber, puede cobrar un conductor autónomo. Una cantidad variable y que requiere de jornadas de hasta 24 horas.

ductores, que deben aportar su propio coche, y los usuarios que buscan un medio de transporte para cubrir determinados trayectos. A cambio de proporcionales clientes, la aplicación cobra a los conductores una comisión del 25% del precio de cada viaje.

En Madrid, la única ciudad en la que está presente Uber en España, sólo pueden operar conductores autónomos que dispongan de una licencia VTC (Vehículos Turismo con Conductor) o bien empresas propietarias de flotas que tengan contratados sus propios chóferes. De media, aseguran desde Uber, un conductor autónomo puede cobrar hasta 2.000 euros al mes, descontando el pago de las protecciones sociales y siempre en función de las carreras que realice; mientras que los chóferes que trabajan para empresas de flotas tienen garantizado una retribución fija de entre 1.200 y 1.400 euros brutos mensuales.

La valoración del conductor por el usuario es el método que tiene Uber para medir el desempeño de sus trabajadores. A más estrellas, más posibilidades de recibir clientes. En caso de mantener puntuaciones bajas, explican desde la tecnológica, "se contempla la posibilidad de desconexión del conductor".