

## ¡No nos engañes, Uber!

Por Claire Clarke y Mac Urata

La “economía colaborativa” está cambiando la fisonomía del trabajo al promover un modelo que facilita el acceso a los empleos, mientras crece la informalidad de la fuerza laboral. El trabajo ha evolucionado, pasando de los empleos de largo plazo a los *jobs* en serie, que ahora son reducidos a la prestación de tareas específicas.

Las empresas de red de transporte (ERT) como Uber impulsan el crecimiento del trabajo más informal en el sector del transporte de pasajeros mediante un modelo de negocios que desafía el enfoque tradicional de oferta y demanda en ese sector, así como también la forma en que se crea, distribuye y controla el valor generado. Las mencionadas empresas se promocionan a sí mismas como plataformas electrónicas de negocio que establecen el contacto entre clientes y conductores. Sostienen que no son empresas de taxi, por lo que operan al margen de las regulaciones existentes para actividades comerciales como los requisitos de licencia, seguro y evaluación de los conductores.

Uber sostiene que ofrece flexibilidad a sus ‘contrapartes’ (usuarios y conductores), pero puede ser duro trabajar para esa empresa. Según numerosos informes en los medios, los conductores de Uber no ganan los salarios mínimos establecidos por ley. A veces, los conductores terminan los turnos sin haber ganado nada.

Estudios llevados a cabo por Uber en 2015 revelaron la proliferación del trabajo a tiempo parcial (Hall y Krueger, 2015), un fenómeno que Robert Reich, ministro de Trabajo de [Bill] Clinton, denomina ‘economía de las migajas compartidas’, donde ‘el capital apunta a las empresas de software. Las migajas quedan para quienes trabajan a pedido... La nueva modalidad de trabajo a pedido carga todos los riesgos a los trabajadores y elimina por completo los estándares mínimos’ (Reich, 2015).

Uber puede fijar los precios a su gusto, sin que los conductores tengan incidencia alguna al respecto. Las promociones con tarifas reducidas que se ofrecen de vez en cuando para

fortalecer la demanda e influir en la conciencia de los consumidores quitan estabilidad a los ingresos de los conductores. Desde comienzos de 2015 Uber ha reducido sus tarifas en más de cien ciudades de Estados Unidos y Canadá, en algunos casos hasta un 45% (Lazzaro, 2016). Las reducciones se observaron también en Perth, Brisbane, Estambul, París, Auckland y en varias ciudades de la India, Sudáfrica y Costa Rica. Según Uber, las tarifas reducidas impulsan la demanda y resultan en ‘menos tiempo de espera y más dinero para los conductores’ (Uber News Room, 2016). Sin embargo, los conductores de Washington D.C. debieron incrementar su productividad un 45%, luego de que Uber rebajara las tarifas en febrero de 2015. En Detroit, las nuevas tasas han llevado a que los conductores reciban apenas 30 centavos de dólar por milla. Uber incrementó asimismo a 30% las comisiones que recibe de algunos conductores nuevos. Y las inversiones en coches de lujo que posteriormente fueron bajados a categorías de menor precio significan una presión adicional sobre los conductores.

Debido a la inestabilidad de sus ingresos los conductores deben trabajar largas jornadas para poder pagar sus aportes, los préstamos de sus automóviles y el combustible. Un conductor de Uber relató al *New York Post*: “Hago jornadas de 16 horas para ganar lo suficiente para mantener mi familia... Un día de la semana pasada llegué a trabajar 19 horas y dormí en mi coche en el aeropuerto JFK” (Furfaro y Roberts, 2015).

Los conductores de Uber no están comprendidos en la legislación laboral vigente, porque según la empresa son proveedores independientes que usan equipo de su propiedad y fijan sus horas de trabajo. Se trata de una clasificación engañosa: los conductores interactúan con un sistema de gestión automatizada. Sin embargo, “Uber ejerce un control bastante fuerte sobre la forma en que los conductores hacen su trabajo” (Simonite, 2015). Los conductores deben cumplir una serie de requisitos detallados con respecto a la limpieza de los vehículos, los tiempos de recogida y el trato

con los pasajeros. Dependen de la aplicación de Uber para su trabajo y pueden ser desactivados en cualquier momento y bajo cualquier pretexto. Mediante la clasificación los costos son trasladados a los conductores, mientras se incrementan las ganancias de la empresa.

En el correr del año algunas sentencias importantes podrían poner en duda el estatus de la empresa. El Tribunal de Justicia Europeo debe decidir si Uber es una empresa de transporte o un servicio digital. Por otra parte, en un acuerdo recientemente alcanzado a partir de una demanda colectiva en California, Estados Unidos (que debe ser refrendado por un juez federal en junio) los conductores de Uber fueron definidos como proveedores independientes, pero la empresa se comprometió a introducir cambios en sus prácticas comerciales y podrá ser responsabilizada de los accidentes.

Independientemente de los resultados los trabajadores deben tener el derecho de formar o afiliarse a un sindicato, y se debe reconocer el derecho a la negociación colectiva y la fijación de estándares mínimos. Tanto la plataforma en línea de Uber como la flexibilidad llevan al aislamiento de los trabajadores y reducen su capacidad de acción colectiva. Hubo asimismo denuncias de persecución sindical por Uber. No obstante, los conductores han encontrado vías para emprender acciones conjuntas en defensa de sus derechos laborales. El año pasado alrededor de 2.500 taxistas de San Pablo exigieron que se pusiera fin a las prácticas ilegales en el sector del taxímetro (Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte, 2015). Hubo asimismo manifestaciones importantes en Bruselas y Nueva York. En Bruselas la Federación Europea de los Trabajadores del Transporte y la Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU, por su sigla en inglés), una asociación empresarial internacional, se reunieron con el gabinete del comisario europeo correspondiente y con dos integrantes del gobierno federal belga para plantear sus inquietudes.

Además, se obtuvieron victorias importantes, como por ejemplo la Ordenanza del Consejo de Seattle de 2015, por la que los conductores tienen el derecho a la negociación colectiva y a organizar campañas a favor de su organización sindical. La cuestión de la posible evasión fiscal de Uber podría constituirse asimismo, en una nueva arma con la cual los taxistas y sus sindicatos puedan enfrentar a la empresa, promoviendo a la vez la justicia social y los derechos de los trabajadores.

Las ERT debilitan los derechos en el sector tradicionalmente regulado del taxímetro, y Uber está poniendo en práctica la informalización agresiva de un sector que ya fue desregulado hace tres décadas. Abundan los conductores que trabajan a pedido en el mercado, mientras el incremento de la competencia socava las condiciones laborales vigentes. Los sistemas tarifarios de los taxis regulados quedan debilitados bajo el impacto del aumento de los precios practicado por Uber, cuando la demanda excede la oferta. El hecho de que no se hace responsable de la supervisión de los conductores, los seguros y el mantenimiento de los vehículos afecta los niveles de seguridad. Los gobiernos, tanto nacionales como locales, de casi la mitad de los países en los que Uber dice estar operando –entre ellos Francia, Alemania y Países Bajos– ya han manifestado de alguna manera su rechazo a la empresa.

La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) y la asociación empresarial IRU están trabajando en conjunto para proteger los estándares para los conductores y pasajeros del sector del taxímetro. En 2014 la ITF y la IRU publicaron una declaración conjunta en la cual llamaron a las entidades reguladoras para que aseguren el cumplimiento de la ley y garanticen la igualdad de condiciones en el mercado del taxi (ITF, 2014). Presentaron asimismo en 2015 una moción sobre el particular ante una conferencia tripartita de la OIT, que fue aprobada por unanimidad.

El consejero delegado de Uber, [Travis] Kalanick, promociona la empresa como una respuesta al desempleo crónico y como forma de acelerar el potenciamiento económico. Para 2015 ha prometido la creación de 50.000 empleos nuevos en Europa, además de 20.000 en Australia, y se ha comprometido a crear un millón de puestos para mujeres conductoras a través de su plataforma hasta 2020. Uber acaba de firmar un acuerdo con el gobierno del estado indio de Maharashtra para colaborar en la creación de 75.000 empleos.

¿Cuál es el precio de todo esto? Cabe esperar que esos empleos no sean estables, además de mal pagos e inseguros. El movimiento obrero debe unir fuerzas para asegurar que el trabajo digno tenga futuro. Hace un año Uber sufrió una derrota importante, cuando ONU Mujeres canceló su participación en el mencionado proyecto para mujeres, luego de que la ITF y una alianza global de organizaciones sindicales y grupos de la sociedad civil manifestaron su oposición y

enfataron que un millón de empleos precarios e informales representan justamente el tipo de desigualdad en el mercado de trabajo, contra el que el movimiento de mujeres ha luchado durante décadas (ITF, 2015).

La ITF y sus sindicatos afiliados no se oponen a la innovación en el sector del taxímetro, pero insisten en que el trabajo debe cumplir tanto las disposiciones legales y reglamentarias que rigen el sector, como los estándares de empleo para crear condiciones iguales, garantizar la salud y la seguridad, y para proteger los empleos y los derechos de clientes y trabajadores.

***Claire Clarke se desempeña como auxiliar superior de las secciones de transporte interior de la ITF, con responsabilidad para investigaciones en apoyo a las actividades de campaña y proyecto, así como para la preparación y entrega de programas educativos a los afiliados para apoyar las actividades, incluidas las acciones sindicales. En la actualidad, presta apoyo a la campaña de la ITF contra Uber. Actúa asimismo como persona de contacto de la secretaria de la sección en lo relativo a actividades dirigidas a trabajadoras mujeres y trabajadores jóvenes.***

***Mac Urata es secretario de las secciones de transporte interior de la ITF. Está a cargo de la campaña global de la ITF contra Uber que representa a sindicatos del taxímetro de todo el mundo, prestándoles apoyo para ejercer presión sobre los gobiernos nacionales a favor de la creación de condiciones de igualdad. Previo a su designación para el cargo actual, Urata se desempeñó en la oficina regional de la ITF de Tokio y, anteriormente, en un sindicato de trabajadores de transporte público japonés.***

## Referencias bibliográficas

- Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (2014), [Respecting the law, protecting customers](#) (Respetando la ley, protegiendo a los consumidores).
- Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (2015), [Brazilian taxi drivers protest against Uber passenger service](#) (Taxistas brasileños protestan contra el servicio de pasajeros de Uber).
- Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (2015), [Union outcry forces rejection of Uber 'women's jobs' plan](#) (Denuncia sindical obliga al rechazo del plan de 'trabajo para mujeres' de Uber), revisado el 24 de febrero de 2016.
- Furfaro, D. y Roberts, G. (2016), [Uber drivers working up to 19 hours a day just to get by](#) (Conductores de Uber con jornadas de hasta 19 horas para sobrevivir).
- Hall, J. y Krueger, A. (2015), [An Analysis of the Labor Market for Uber's Driver-Partners in the United States](#) (Análisis del mercado de trabajo de los conductores asociados con Uber en Estados Unidos), *Working Papers* No. 587 (Sección Relaciones Laborales), Universidad de Princeton.
- Lazzaro, S. (2016), [Uber Drivers Plan Boycott After Fare Cuts Slash Their Earnings to Below Minimum Wage](#) (Conductores de Uber preparan boicot después de reducciones de tarifas que dejan sus ingresos por debajo del salario mínimo).
- Reich, R. (2015), [The 'Sharing Economy'? More Like the 'Share the Crumbs' Economy](#) (¿'Economía colaborativa'? Más bien, una economía de 'migajas compartidas').
- Simonite, T. (2015), [When Your Boss is an Uber Algorithm](#) (Cuando tu jefe es un algoritmo de Uber).
- Uber News Room (2016), [Beating the Winter Slump: Price Cuts for Riders and Guaranteed Earnings for Drivers](#) (Para ganarle a la baja de invierno: reducciones de precio para los usuarios e ingresos garantizados para los conductores).

***Las opiniones expresadas en esta publicación no reflejan, necesariamente, los puntos de vista de la Friedrich-Ebert-Stiftung.***