

Kippel⁰¹

EMPRESA

El dedo en la llaga: la economía 'on demand' visibiliza la precariedad en España

En los próximos años, el impacto económico de las plataformas digitales de economía on demand representará el 2,9% del Producto Interior Bruto (PIB) del país.

31 JUL 2017 — 05:00

POR A. PIJUÁN



Martín se calza las deportivas con fuerza antes de coger su caja de transporte y subirse a la bicicleta. Hace tres minutos que en su *app* le ha entrado un nuevo pedido para que recoja dos platos de Pad Thai en el Thai Thai, que está a veinte minutos de su casa. Luego, tendrá que recorrer 1,5 kilómetros hasta el punto de entrega y, por ello, podrá llevarse entre 3,5 y 4,5 euros.

El caso de Martín podría ser el de cualquiera de los más de mil repartidores de paquetes que circulan por las calles de Barcelona, Valencia, Madrid, Sevilla o Bilbao, personas que acumulan kilómetros de asfalto en las ruedas de su bicicleta o su moto siempre con una caja a cuestas en la que se suceden los distintivos: **Stuart, Glovo, Foodora, Deliveroo...**

Todos ellos son una pieza clave en el auge de la nueva economía, que en España dio sus primeras señales de vida con el inicio de la recesión económica. Con la crisis surgieron modelos económicos basados en el intercambio de servicios como **Airbnb** o **Uber** y permitió un equilibrio económico entre oferta y demanda: el usuario paga sólo por lo que desea, el empresario retribuye sólo por el servicio.

1/4

<https://www.kippel01.com/empresa/el-dedo-en-la-llaga-la-economia-on-demand-visibiliza-la-precariadad-en-espana.html>

El presente contenido es propiedad exclusiva de Ripley Gestora de Contenidos, SL, sociedad editora de Kippel01.com (www.kippel01.com), que se acoge, para todos sus contenidos, y siempre que no exista indicación expresa de lo contrario, a la licencia Creative Commons Reconocimiento. La información copiada o distribuida deberá indicar, mediante cita explícita y enlace a la URL original, que procede de este sitio.

Kippel⁰¹

EMPRESA

Ante esta situación y dada la alta tasa de paro en España, muchas personas decidieron probar suerte en estos negocios, que prometían una gran flexibilidad horaria y se postulaban como una vía complementaria de ingresos con un alto grado de comodidad: vea los servicios disponibles a través de su *smartphone*, elija cuando desea trabajar y cobre por cada pedido realizado.

Una parte de los trabajadores de Deliveroo se ha alzado contra la precariedad laboral

Sin ataduras. Sin horarios. Sin jefes. Pero, a cambio y para que los márgenes sean viables, dese de alta en el régimen de autónomos, con todo lo que ello conlleva: pago de la Seguridad Social, aportación de medios de transporte propios y asunción del riesgo laboral. Pura relación mercantil. Hasta que los *riders* de **Deliveroo** han dicho basta.

Desde el pasado junio, una parte de los repartidores que colaboran con **Deliveroo** ha salido a la calle en varias ocasiones para denunciar las precarias condiciones en las que trabajan. Agrupados bajo la Asociación Nacional de Ciclomensajería (ANC) y el subgrupo Riders por Derechos (que a su vez opera bajo el paraguas de la Intersindical Alternativa de Cataluña), este colectivo denuncia que, al suprimirse el pago de dos pedidos por hora que tenían asegurado sólo por estar conectados (unos 8,50 euros), el importe percibido por pedido (entre 3,8 y 4,5 euros) no compensa.

“Era un trabajo relativamente bien pagado con la tarifa fija y los pedidos, pero sólo compensa si trabajas muchas horas”, explica **Laura Calvo**, ex trabajadora de **Deliveroo** y portavoz de ANC. El incremento de la flota de *riders* también ha redistribuido las horas de trabajo, según cuenta la portavoz. Otra de las demandas de este colectivo es la asignación de un volumen mínimo de trabajo y que las empresas se encarguen de las coberturas necesarias

Desde la plataforma **Riders por Derecho** demandan que se les asigne un volumen mínimo de trabajo, incentivos por antigüedad, distancia recorrida y condiciones meteorológicas, póliza de seguros y que las empresas se encarguen de las coberturas necesarias frente a un posible accidente laboral.

“El nuevo acuerdo incluye nuevas fórmulas que permiten a los riders incrementar sus ingresos”

“Trabajamos como falsos autónomos, tenemos un jefe que nos dice qué hacer y nos paga un salario”, asegura la *rider*. Desde **Deliveroo**, por su parte, niegan que sean falsos autónomos pero, en los últimos meses, han decidido regular su relación mercantil con los repartidores a través de la figura del Trabajador Autónomo Económicamente Dependiente (Trade), una figura jurídica a caballo entre el autónomo y el asalariado.

“El nuevo acuerdo de colaboración incluye fórmulas que permiten a los *riders* incrementar sus ingresos”, aseguran desde la plataforma británica, que describe su modelo de negocio como una

Kippel⁰¹

EMPRESA

“alternativa para aquellas personas que quieren ingresos adicionales a sus actividades habituales”.

El pasado 19 de julio, **Deliveroo** se reunió con la Unión de Profesionales y Trabajadores Autónomos (Upta) para estudiar la viabilidad de un Acuerdo de Interés Profesional que funcione a modo de convenio colectivo y en el que se determinen las condiciones, el modo, tiempo y lugar de la ejecución de la actividad de los repartidores.

Empresas como **Stuart** también afirman que, "a raíz del impacto mediático de los últimos meses, observamos cada vez más que las empresas con las que interactuamos, tanto las que colaboran con nosotros como las que se están planteando dicha colaboración, se preocupan por las condiciones salariales de los partners mensajeros", asegura **Marta Álvarez**, directora general de **Stuart** para España.

Para Calvo, sin embargo, “la dinámica de estas empresas es apretar las tuercas porque no hay trabas regulatorias, hecho que continuará si desde Europa no hay una reacción”. Además, según la *rider*, las instituciones se tienen que comprometer a legislar esta figura porque “ser autónomo en España sale carísimo”.

La economía on-demand ha puesto el dedo en la llaga

Más del 15% de la fuerza de trabajo independiente de España ha usado alguna plataforma digital de la economía *on demand* para generar ingresos, según señala el informe Trabajo en Plataformas Digitales, elaborado por **Adigital**. En los próximos años, se estima que esta cifra irá en aumento del mismo modo que se acrecentará el impacto generado por estos modelos de negocio, que ascenderá al 2,9% del Producto Interior Bruto (PIB), según el *Estudio sobre la Economía colaborativa en España*.

Algunas de las ventajas que se asocian a este tipo de modelos de negocio son su alta trazabilidad, su capacidad de aflorar negocios que antes se basaban en la economía sumergida, la flexibilidad, eficiencia y escalabilidad. Por el lado opuesto, la base de estas plataformas son los márgenes, que sólo consiguen incrementar a través de un gran volumen de pedidos, costes laborales reducidos y la externalización de todos los riesgos.

Pero, ¿estamos ante una nueva situación? Para **Gemma Domènech**, profesora colaboradora de Regulación de las Comunicaciones en **Esade**, “la economía *on demand* debemos entenderla en la lógica de un nuevo paradigma, requiere de una nueva mirada y de un nuevo comportamiento, pero la precarización es de España”.

Según la experta, es una “gravedad hablar de la precarización o la no precarización de la nueva economía”. “¿Qué diferencia hay entre una radio de taxis y Uber? Ninguna”, plantea Domènech, quien afirma que “la tecnología ha evolucionado, pero el entorno laboral es exactamente el mismo”.

“La figura del autónomo ha existido desde siempre”, asegura Xisco Parets, graduado social

Kippel⁰¹

EMPRESA

En la misma línea se sitúa **Xisco Parets**, graduado social, que asegura que “la figura del autónomo ha existido siempre; pero desde el inicio de la crisis se ha extendido a muchos sectores”. El experto afirma que antes era una figura muy corriente entre el sector de la construcción, aunque era más por “ignorancia que picaresca”.

En la actualidad, sin embargo, el uso de este recurso como forma de reducir los gastos de la empresa se ha vuelto habitual. “Las compañías saben que no existe una delimitación entre autónomo y falso autónomo, existen ciertos parámetros pero son criterios jurisprudenciales, no existe ninguna norma”, afirma Parets.

¿Por qué no se regula esta situación? Para los expertos consultados, el problema cuenta con distintas variables. De una parte, muchos de los falsos autónomos que trabajan actualmente prefieren continuar cobrando que quedarse sin trabajo. Por otra parte, el Estado no cuenta con suficientes recursos para enviar inspecciones a todas las empresas.

“Nunca hemos contado con un sistema adaptado a esto”, explica Gemma Domènech, profesora de Esade

“¿Qué podría hacerse con los repartidores en bicicleta? -se pregunta Parets-; ¿Enviar a inspectores laborales que los pare uno a uno por la calle?”. Para un empresario del sector, el trabajo de *rider* no tendría que ser precario si se modificara el régimen de autónomos, una reforma urgente dado que “el futuro será *freelance*”.

En la opinión de Domènech, “nunca hemos contado con un sistema adaptado a esto, antes hablábamos de empresa, trabajador y propiedad, pero ahora estos tres pilares se han roto”. La solución sin embargo, no es tanto inventarse nuevas figuras que se adapten a este entorno, sino realizar un buen trabajo desde la Administración en pro de conceptualizar los nuevos modelos económicos.

“Cuando hablamos de entorno laboral no tenemos que hablar del nuevo modelo de negocio, sino de cómo este modelo de negocio irrumpe en una precarización existente y no resuelta -afirma la profesora de Esade-; no puede ser que seamos tan irresponsables de parchear esta situación”.