Grupo Hygge

“El todo es más que la suma de las partes”

Trabajo Práctico: Las nuevas formas de trabajo

Integrantes	**Legajo**	**Email**
Nicolás Agustín Molina	159.413-8	nmolina@frba.utn.edu.ar
Damián Nicolás Kreuter	155.598-4	damiankreuter@outlook.com
Sebastían Costas	112.007-4	scostas@frba.utn.edu.ar
Jazmín López	156.261-7	jaz.lopez84@gmail.com
Ignacio Casciaro	163.602-9	icasciaro@frba.utn.edu.ar

Índice

Introducción **2**

Objetivos **3**

Desarrollo **4**

Modelo de trabajo de las aplicaciones de deliveries 4

Los nuevos paradigmas en el servicio de transporte 6

Caso Uber 6

Caso Cabify 7

Marco Legislativo: Acuerdos, Derechos y Garantías de los trabajadores 8

Para las aplicaciones de deliveries 8

Para las aplicaciones de servicios de transporte 9

Conclusiones **12**

Referencias **13**

Introducción

La elección del tópico está relacionada con la forma en que vemos que la tecnología está avanzando a pasos agigantados en estos últimos tiempos. Nos parece increíble pensar que en la época de nuestros abuelos la realidad era tan diferente y no se hubiera ni podido imaginar la existencia de modernos y diversos dispositivos tecnológicos que nos conecten entre todos de manera tan eficiente. Curiosos por extender aún más el primer tema visto en la cursada, relacionado con las revoluciones industriales, y ahora tecnológica nos sentimos motivados a indagar no sólo los cambios en el trabajo como era conocido hace algunos años, sino también el impacto producido por esta nueva etapa en sus diversas perspectivas: desde la formación que deben tener las personas para poder introducirse en el mercado, hasta la remuneración que existe por estos diversos tipos de tareas, pasando por los intereses de la gente hoy en día y las competencias que observan las empresas líderes en cada uno de estos campos recién surgidos. De esta misma forma, resaltar los intereses de la gente que está involucrada en los mismos e incluso cómo esto afecta de forma social y económica a quienes luchan por el poder en todo este divague de ideas que no parece tener un fin.

Aquí la idea es explorar las nuevas formas de trabajo y oficios que han aparecido y siendo motivados a raíz como respuesta a las necesidades de las sociedades que evolucionan al ritmo del progreso tecnológico, teniendo en cuenta que no sola ni estrictamente estarán vinculadas a la tecnología de forma directa sino también a los cambios socio-económicos dentro de las poblaciones. También es importante que puedan analizar los formatos de acuerdos, derechos y garantías que contienen (o no) a las personas que ocupen dichos puestos de trabajo, tales como cualquier marco legislativo o modificación de los vigentes que hayan sido necesarias, se están ensayando y/o evaluando a nivel global. Así mismo es importante entender el impacto socio-cultural tanto desde quienes ocupan estas ofertas de empleo, la motivación por la cual han conllevado a la población a consumir dichos servicios dados por estas nuevas formas de trabajo y el impacto tanto social como política-jurídica hasta quienes consumen los productos o servicios que surgen de los mismos.

Hipótesis

Para llevar a cabo la investigación, hemos planteado distintas hipótesis y objetivos que nos guiarán a la hora de realizar el desarrollo y la búsqueda de información relevante:

1. El incremento del acceso a los medios de comunicación modernos, tales como teléfonos inteligentes y acceso a internet ha contribuido a un mayor consumo de servicios que posibilitó la aparición y el auge de nuevos empleos que anteriormente no estaban contemplados.
2. Las nuevas formas de trabajo de tipo como los de Pedidos Ya, Glovo y Rappi contarán con un marco institucional que les permitirá dar garantías a los trabajadores que las desempeñarán en un futuro próximo.
3. Existen impactos tantos positivos como negativos en la aparición de esta nueva tendencia de empleos dados que existe una enorme necesidad por parte de un sector de la población que si o si requiere de un trabajo y no tienen tantas oportunidades para obtener otro tipo de empleo
4. La contratación bajo este modelo de empleos es bastante ambigua debido a que no se puede saber a ciencia cierta cómo serán sus condiciones laborales en anteriores años y es por dicho motivo por la cual se han organizado los trabajadores para luchar por dichos reclamos.
5. Existe un interés general por parte de la población para que dichos problemas y reclamos se solucionen a corto y mediano plazo.

Objetivos

Los objetivos de esta investigación no es homogénea sino que buscamos plantear y enfocarnos en distintas problemáticas y cambios que han ocurrido a lo largo de la última década respecto a las nuevas tendencias en las ofertas de empleo.

Por lo tanto tenemos los siguientes objetivos respectos la investigación:

1. Conocer las tendencias que han surgido a lo largo de las últimas 2 décadas en torno a nuevas formas de trabajo.
2. Obtener información al respecto a nivel civil y/o comercial respecto a las nuevas formas de trabajo que han surgido.
3. Averiguar el impacto social que ha tenido la tecnología sobre los empleos ya establecidos que han sufrido un cambio de paradigma a raíz de esta.

Desarrollo

Con el cambio del siglo, el impacto que tuvo el uso del internet por parte de la población ha ido incrementando alrededor del mundo de forma exponencial y Argentina no es la excepción. Esto queda graficado principalmente en el acceso a los celulares inteligentes, el mayor acceso a internet en ciudades más remotas, y la posibilidad de contar con contratos con las empresas de telecomunicaciones para poder tener internet desde dispositivos móviles tales como el 3G y el 4G las cuales han permitido incrementar la accesibilidad a internet y poder consumir los distintos servicios que pueden proveerse gracias a estos. Un ejemplo de estos son los llamados servicios tales como Pedidos Ya, Rappi, Uber, Glovo, Mercado Libre o Cabify entre las más conocidas, teniendo un mucho mayor impacto estas en las grandes urbes y sobretodo poblaciones que cuentan con el suficiente poder adquisitivo para poder costear dichos servicios. Aunque según el informe de la BBVA existe aún una barrera para el crecimiento del uso de esta, sobretodo económica, *"El índice sugiere que Argentina está rezagada en materia de digitalización estructural, con un nivel similar al de países menos desarrollados" [1].*

Debido a estos problemas económicos los cuales también conllevaron a que la oferta laboral empieza a cambiar hacia un modelo de empleo singular que no estaba tan explotada anteriormente dentro de un régimen legal.

Dada la inestabilidad de la economía Argentina la cual está en un creciente debacle económico que duró casi toda la década pasada, ocurrió que el poder adquisitivo de los trabajadores, la creciente inflación y la oferta de empleo sea menor. Esto llevó a que los sectores más desfavorecidos económicamente como también aquellos que no llegaban a fin de mes, exploren nuevas formas de obtener ingresos para poder lograrlo.

Modelo de trabajo de las aplicaciones de deliveries

Es en este punto donde las aplicaciones de servicios de deliveries tales como Pedidos Ya, Rappi o Glovo toman protagonismo debido a que estas tienen un sistema de empleo el cual el trabajador al registrarse en la aplicación y empezar a trabajar para ellos, entran en un régimen de monotributo como si fueran a trabajar de forma autónoma. Debido a esto, pese a que trabajan directamente para la empresa, no cuentan con ciertas garantías ni derechos laborales que tendrían en el caso de estar blanqueados debido a su condición de trabajo, la cual terminan por precarizar dado que se cuenta principalmente de un estilo de trabajo que podría causar ciertos riesgos de accidentes de tránsito y/o robo al estar trabajando en la calle.

Contrariamente a la idea de un trabajo deseable, en la Argentina quienes se acercan a este tipo de trabajo no son necesariamente los que pueden elegirlo, sino aquellos que cuentan con menos oportunidades de acceder al mercado laboral:

jóvenes, inmigrantes y desocupados recientes, entre otros. Todos ellos son los principales afectados del proceso de la creciente precarización laboral sufrido en los últimos años.

Estas problemáticas conllevan a que dichos trabajadores tengan la necesidad de reclamar por sus derechos y un trabajo digno; de los cuales se han realizado distintos reclamos a lo largo de estos años, llevando a estos repartidores a la formación de un sindicato para tener más fuerza en el poder de las negociaciones. *"Los repartidores, la mayoría de ellos jóvenes, explican que trabajan sin seguro de riesgos, sin salario fijo y que al ingresar firman "términos y condiciones" que cambian hasta una vez por mes." [2]***.**

Como se acaba de destacar, los trabajadores no cuentan con un salario fijo sino que dependen directamente de su esfuerzo y la cantidad de pedidos que realicen durante el tiempo que puedan invertir en ello, los cuales varían dependiendo del rango de cada trabajador y la eficiencia de tiempo entre pedidos realizados. Tampoco deja de ser increíble destacar que la mayoría de quienes operan usando esta plataforma lo hacen con sus propias bicicletas, cargando pesos pesados, exigiéndose durante largas jornadas que parecen no tener fin, rondando un promedio de entre ocho y diez horas diarias, mientras que ciclistas profesionales, personas que cultivan su cuerpo para la competencia y deben rendir de forma óptima en todo momento, no exceden jornadas de entrenamiento de más de dos horas diarias, sin contar los fines de semana. Claramente esto indica que esto no solo se trata de trabajo precarizado, sino también de explotar a quienes depositan su confianza a estos nuevos sistemas, creyendo que gracias a esto podrán ganarse la vida.

La paga también se realiza de forma directa y son estas personas quienes deben inscribirse como monotributo para pagar los impuestos correspondientes y estar de esta forma en el marco de la ley. Sin embargo no cuentan con garantías ni protecciones tal como se había mencionado previamente. Por lo tanto, más allá del riesgo actual de contagiarse en el marco de esta pandemia y la enorme cantidad de peligros de seguridad, las empresas adheridas a este servicio no se harán responsables del cuidado de sus deliveries en caso de haber algún tipo de siniestro vial o inconveniente. Los trabajadores tampoco pueden darse el lujo de reclamar por su propia cuenta ya que al ser monotributistas, sólo prestan servicios a la empresa y pueden ser reemplazados fácilmente en el engranaje de repartidores, dando fácilmente alusión a su pobre eficiencia a la hora de concretar los pedidos pero también puede ser la desvinculación debido a intereses antisindicales. *"El 11 de septiembre la empresa de envíos Pedidos Ya, desvinculó a la trabajadora Laura Cáceres bloqueándole su cuenta con el argumento de que no había entregado los pedidos a los usuarios dentro de un tiempo prudente y en condiciones. Cáceres desmintió estos argumentos a través de un telegrama laboral donde afirma que los pedidos fueron llevados a quienes lo solicitaron. Inclusive uno de los clientes expresó "me cobraron bien". [...] Cáceres pertenece a la Red de Trabajadores Precarizados y a la Asamblea Nacional de Trabajadores de Reparto y es reconocida por su actividad*

sindical contra la precarización juvenil y debido a esta situación la joven afirma que por esta razón la empresa la desvincula. " [3]

Los nuevos paradigmas en el servicio de transporte

Caso Uber

Fue en el año 2016 cuando la empresa Uber arriba al país para comenzar con su modelo de negocios de taxis, cuyos vehículos son particulares de los prestadores de servicios, quienes trabajan para la empresa y se le darían comisiones a partir de su esfuerzo. Sin embargo, tal arribo no fue como se lo esperaba ya que empezó el cruce con los taxistas, quienes cumplían ciertas normativas que a partir de ellas podían realizar la actividad entre las calles de las ciudades sin problema, a diferencia de su competencia.

Uno de los principales problemas de los cuales Uber se enfrenta en marco judicial fue el estado de trabajo que les daba a sus trabajadores, un modelo parecido al ya mencionado con las aplicaciones de deliveries, pero además que no ha esperado a que su marco legislativo esté ya aprobado y verificado sino que al contrario, comenzó y siguió operando mientras se revisaban las leyes que regulaban dicha actividad y que se adecuen o no para tal empresa. *"Ha quedado demostrado que la empresa organiza una actividad lucrativa en la vía pública para la cual no tiene la habilitación correspondiente ni registra solicitud de trámite alguna. [...] La investigación la abrió de oficio la Unidad de Investigaciones Complejas, a cargo de los fiscales Lapadú y Roberto Néstor Maragliano, al advertir que Uber comenzó a operar 'sin pedir autorización al gobierno porteño para su funcionamiento y desarrollo'." [4]*

Además del claro rechazo institucional a la actividad debido a su operación fuera del del marco legal, otras empresas ya establecidas de taxis o remises decidieron no quedarse con los brazos cruzados esperando el amparo o no de la legislación sino que también decidieron arriesgarse y desarrollar su propia aplicación, tomando un ejemplo dado en la ciudad de la Plata respecto a la problemática, *"El sistema Uber no garantiza las condiciones necesarias para transportar pasajeros". [5]*

Otra cuestión a las cuales se enfrentó Uber fue la inseguridad jurídica que podían tener los pasajeros que estaban a bordo de un automóvil cuyo conductor no estaba con los papeles habilitados y más importante aún, habilitado para poder conducir y realizar esta actividad, que permite tener un control sobre la misma y regularla, tal como lo hacen los taxistas. Se han dado casos de personas con problemas auditivos, visuales y otras discapacidades, quienes no contaban con los instrumentos calibrados en el momento para poder trabajar correctamente, lo cual hace peligrar el estado de sus pasajeros. *" 'Con esta aplicación peligra realmente nuestra fuente de trabajo', señaló uno de los taxistas, identificado como Jorge, y*

aseguró que a diferencia de los coches de Uber, ellos deben 'cumplir con rigurosos controles, ya que tenemos gastos mayores a los de un auto particular'." [4]

Si bien el principal problema de Uber era una cuestión legal, su modo de contratación es similar a la de las aplicaciones de deliveries debido a que según como se describen a sí mismos, Uber es una empresa netamente tecnológica, brindando un servicio de conexión entre 2 entidades, pasajeros y conductores, a quienes la aplicación tasa un tarifa, dentro de la cual el conductor se lleva una comisión por el trabajo realizado, siendo así una plataforma que brinda un servicio en específico de transporte privado, ya que los conductores no son contratados de forma directa sino que se inscriben a ella convirtiéndose en monotributistas, brindando trabajo a la empresa a cambio de una remuneración. *"Uber es una empresa de tecnología, no es taxi ni remis, porque conecta a usuarios y socios conductores. [...] Su modelo de negocios requiere ganancias deslocalizadas y relaciones laborales flexibilizadas. En casi todo el mundo, estas compañías aprovechan vacíos legales con el argumento de que las leyes 'llegan tarde' a la innovación." [6]*

Caso Cabify

Otra entidad que tiene un modelo similar al de Uber es Cabify, empresa que arribó al país a los pocos meses que Uber lo hizo y en parte pasó desapercibida en el marco mediático que Uber estaba tomando. Esto ocurrió principalmente porque la empresa tomó otro rumbo en el negocio entre la asociación que existe entre pasajeros, conductores y la empresa misma. *"Desde la empresa comunicaron que este servicio se brinda con responsabilidad, al entender el impacto que su llegada significa, y cómo se capacitarán los conductores para ofrecer su servicio de una manera única." [7].* Este fue un comunicado realizado por la empresa ni bien llegó al país.

Una clara diferencia entre Cabify y Uber se encuentra en la flexibilidad del primero para adaptarse al marco legal institucional mientras el segundo trata de mantenerse firme en su modelo y evitar cambios para adaptarse. Un claro ejemplo de esto es la situación que se vivió en 2019, cuando ambas compañías en la ciudad de Rosario tuvieron resultados completamente diferentes. Mientras Uber tuvo problemas que ya venían desde su arribo en la ciudad autónoma de Buenos Aires, Cabify por otra parte supo adaptarse a la situación de la siguiente manera. *"La empresa (Cabify) logró establecerse en la ciudad, pero dejando a un lado su característica de servicios de coches privados. En su lugar, se ofrecen viajes en automóviles que tienen registro y habilitación como remises y están sujetos a todas las normas, sanciones y obligaciones taxativas que a estos corresponden." [8]*

Marco Legislativo: Acuerdos, Derechos y Garantías de los trabajadores

Luego de todo lo desarrollado, es importante destacar que por fin se logró enmarcar estos servicios brindados por aplicaciones en su correspondiente legalidad, tal que puedan sumar su actividad a la Argentina de la misma forma que lo hace cualquier otra empresa, con sus derechos y obligaciones pertinentes, generando puestos de trabajo seguros, regulados y autorizados por la ley.

Para las aplicaciones de deliveries

Debido a la gran necesidad por parte de la gente en realizar pedidos online durante la pandemia en distintos comercios como supermercados, farmacias y restaurantes, además del aumento que se pudo ver en la cantidad de ciclistas inscriptos en cada una de estas aplicaciones, la legislatura porteña se vio en la necesidad de elaborar una ley para reducir la precarización que ofrecen estas aplicaciones sobre los repartidores, tal que puedan seguir operando bajo ciertas condiciones.

La ley N.° 6314, que se sancionó en Julio del 2020, define tres actores claves con responsabilidades, obligaciones y sanciones definidas:

1. El prestador de servicios, como puede ser Rappi o Pedidos Ya.
2. Los repartidores y mensajes.
3. Las aplicaciones como intermediarias del proceso entre ambas partes.

Dentro de la norma es importante recalcar ciertos puntos:

- Se crea un registro de las empresas digitales y los repartidores.
- Las empresas deben garantizar a sus empleados los elementos básicos tanto para su seguridad vial como sanitaria y, también, la obligación de contratar un seguro de vida, responsabilidad civil y de accidentes personales para los mismos.
- Para poder estar habilitados, los repartidores y los prestadores de servicios deben inscribirse tanto en en la AFIP como la AGIP. Además, deberán aprobar cursos específicos de capacitación en seguridad vial y de normativa vinculada con los servicios que presten.
- Se fija el salario en dos componentes: uno fijo del salario mínimo vital y móvil y otro variable según cantidad de viajes, tiempos de espera y entrega.
- Cada empleado tendrá un día de vacaciones por cada quince trabajados.
- Todos los meses, el repartidor recibirá un recibo en formato digital y las empresas realizarán de forma electrónica el alta temprana en AFIP.

- Los empleados tendrán un plus si trabajan en condiciones especiales durante el reparto. Por ejemplo, un 20% más si se realiza en días de lluvia. También es importante aclarar que se prohíbe el sistema de incentivos para estimular que los repartidores realicen sus envíos en menos tiempo.

Con esta ley en práctica, se pudieron llevar a cabo las necesidades legales mencionadas para favorecer a los repartidores. Esto fue en parte bien recibido por los empleadores pero rechazado por el sindicato debido a la siguiente cita: *"Los repartidores reclamaron en la puerta de la Legislatura para intentar frenar a la ley, ya que consideran que les fija más obligaciones y no los ampara ante las empresas". [6]*

Para las aplicaciones de servicios de transporte

Tanto a nivel nacional como en la Ciudad de Buenos Aires, la Justicia ha reconocido la legalidad de Uber y Cabify catalogando el servicio como diferente al que presta un remis.

Sin embargo, una de las primeras provincias que modificó una legislación vigente fue Mendoza. Esta norma permite a las empresas como Uber y Cabify operar en la provincia y poder darle un marco legal al servicio que ofrecen.

La ley N° 9086 o "Ley de movilidad" busca actualizar y completar el Marco Regulatorio de Transporte en Mendoza, clasificando y calificando los servicios, contemplando encuestas de opinión al usuario, incorporando las plataformas electrónicas, y la regularización de los poderes ya otorgados. También busca brindar reglas claras para la prestación, terminando con el desorden normativo que pone en riesgo los derechos de los usuarios.

Volviendo a nivel nacional, y tal como en la ley de servicios de deliveries, vamos a resaltar los puntos más interesantes de la relacionada al transporte:

1. Tanto la empresa de intermediación y los conductores como cada uno de los prestadores deberán registrarse y tributar.
2. Deben cumplir con las condiciones de seguridad y el vehículo debe tener una antigüedad máxima de cinco (5) años desde su primer registro, salvo que se trate de vehículos eléctricos, los cuales podrán tener una antigüedad de hasta diez (10) años.
3. Estar habilitados a la conducción mediante una licencia nacional de conducir.
4. Deben realizar las revisiones técnicas vehiculares y contar con una póliza de seguro contra todo riesgo con cobertura por daños ocasionados a terceros, conductor y pasajeros en una modalidad de transporte oneroso.
5. No despachar viajes por más de ocho (8) horas corridas a un conductor ni más de doce (12) horas fraccionadas en un mismo día.

6. No se podrán trasladar pasajeros que no sean usuarios de la plataforma y sin solicitud previa del viaje.
7. La aplicación deberá permitir al usuario realizar el pago electrónico o si el pasajero lo solicitare por una situación excepcional, el pago en efectivo una vez cumplido el traslado.
8. A diferencia de los taxis/remises, no se les garantiza una rentabilidad razonable bajo un régimen tarifario, ya que no prestan un servicio de interés general sino privado.

Los derechos y garantías pertinentes a la existencia de este tipo de servicios tiene una modalidad similar a la ya descrita en el caso de los deliveries. Para poder continuar trabajando en la Argentina, las empresas como Uber y Cabify tuvieron que adaptarse al tributo de impuestos y garantizar que los trabajadores cuenten con un sistema similar y regulado al que tendría cualquier otro trabajo en blanco, contando vacaciones, aportes jubilatorios, recibos de sueldo, gastos inherentes a la práctica del trabajo (como los datos móviles) e indemnización por despido en el caso que así lo fuera.

Impacto socio-cultural

El impacto producido por estas nuevas tecnologías puede ser analizado desde dos puntos de vista diferentes sobre la sociedad y la forma en la que nos relacionamos: El primero es desde el punto de vista de la empresa que emplea estos nuevos métodos y el segundo desde la gente que los utiliza o consume, tal que de esta forma cierre desde el mercado y tenga la razón de existir.

Desde la organización que se asocia a usar estas aplicaciones, podemos advertir que las mismas encuentran una forma de hacer llegar sus productos o servicios de una forma más rápida a sus clientes y con un costo muchísimo menor (o al menos esto era así antes que se regulen a estas aplicaciones bajo el marco de las leyes vigentes en Argentina). Esto fue descrito anteriormente, pero no deja de ser importante resaltarlo ya que habíamos hablado mucho durante las presentaciones de la materia al principio de la misma sobre este fenómeno de precarización durante las revoluciones industriales y ahora con la tecnológica en pleno siglo XXI y dentro del contexto epidemiológico que nos ha llevado a tener que reinventarnos con nuevas formas de poder cumplir nuestros objetivos a la distancia de la gente con quien solíamos hacer estas cuestiones en persona. Expandiendo un poco más, estas organizaciones ya no tienen por qué contar con un sector dentro de la misma que se encargue de este tipo de trabajos, cuando puede tercerizar. Esto favorece aún más a las organizaciones que contratan a estos nuevos servicios ya que les permite desligarse de un montón de responsabilidades que antes tenían, tales como el pago y mantenimiento del personal que lo cubría. Todo esto ahora está tomado por el contrato del personal que forma parte de estas nuevas organizaciones.

Por el otro lado, los clientes que acceden y compran sus productos o servicios desde estas aplicaciones, tienen una ventaja fundamental: tienen todo lo que quieren o necesitan al alcance de sus manos e incluso pueden personalizar lo que están comprando viendo el catálogo de lo que desean al más mínimo detalle, lo que les permite tener un máximo control de lo que desean. Esto genera una sensación de comodidad que jamás antes se había tenido. Es así como hoy en día, por ejemplo, uno puede estar desde la ducha pidiendo un taxi que arribará en cinco minutos a llevarnos a donde deseemos.

Concluyendo, todo termina siendo un win-win para las partes que contratan al servicio que terceriza lo que deseamos hacer. Sin embargo, esto no deja de ser algo totalmente innovador que todavía está en proceso de ser algo mucho mayor, y que aún debe regularse y controlarse de tal forma que no produzca (o al menos minimice mucho más) los efectos adversos negativos que estas revoluciones generan; ya sea dado en forma de precarización laboral o bien una competencia injusta dentro del mercado, tal como había sucedido en el caso de Uber contra las agencias de taxis locales de las ciudades.

Conclusiones

La necesidad de adquirir servicios y recursos básicos para hacer frente a la vida cotidiana, e incluso la manera de adquirir objetos, revelan una necesidad de darles un lugar apropiado y adecuado a estas nuevas modalidades de trabajo. Hoy en día, no es algo nuevo decir que el régimen laboral actual, específicamente este tipo de relaciones laborales, incluidas las nacidas bajo las nuevas tecnologías de la sociedad de la informática, requiere de manera urgente una reforma legislativa para poder disminuir la precarización y la explotación laboral en condiciones que no son las adecuadas.

También es muy importante recalcar que tanto los trabajadores como las empresas están cumpliendo una función social indispensable que permite poder enviar productos que la población necesita a sus hogares como también poder transportarse y así evitar los transportes públicos colapsados con un alto riesgo de contagio. Como se puede ver, estos trabajadores se encuentran frente a un esquema de desprotección social, donde si no trabajan no cobran y, además, por cómo están hechas estas aplicaciones y su “programa de incentivos” (que técnicamente están prohibidos), pierden puntos en la app que les proporciona los pedidos/viajes. Esto fomenta a que sobreviva el más fuerte o peor aún, se precarice aún más los trabajos.

Más allá de los casos que se mencionan en este trabajo, las relaciones laborales se dirigen hacia otros procesos, desafíos y grandes oportunidades. Pero por el otro lado, se abren escenarios desconocidos en la forma de afrontarlos como los que vivimos hoy en día con la pandemia. Si bien vamos a necesitar reformas y una legislación que acompañe estos cambios, los agentes sociales y laborales van a jugar un rol muy importante para reformar usos y costumbres.

A este ritmo del progreso tecnológico, la ley deberá reconvertir las relaciones de trabajo y dar paso a un nuevo modelo. Esto parece algo muy lejano o un cambio sustancial, pero toda transformación requiere de una implementación y ejecución paulatina.

Referencias

[1] “Contexto Digital en Argentina”, BBVA, 06 Nov 2018, https://www.bbva.com/es/contexto-digital-en-argentina/

[2] *“Los repartidores de aplicaciones crearon su propio sindicato”, FiloNews, Filgueroa Marcelo, 10 Oct 2018*
https://www.filo.news/actualidad/Los-repartidores-de-aplicaciones-crearon-su-sindicato-20181010-0015.html

[3] “La aplicación Pedidos Ya despide a trabajadora por reclamar por sus derechos”, *ANRed, 22 Oct 2020*
https://www.anred.org/2020/10/22/la-aplicacion-pedidos-ya-despide-a-trabajadora-por-reclamar-por-sus-derechos/

[4] “Uber, una empresa cada vez más cercada”, *Página 12, 19 Abr 2016,*
https://www.pagina12.com.ar/diario/sociedad/3-297284-2016-04-19.html

[5] “Desarrollo de otra aplicación”, Página 12, 19 Abr 2016
https://www.pagina12.com.ar/diario/sociedad/subnotas/297284-77432-2016-04-19.html

[6] “¿Cuál es la situación de Uber?”, Chequeado, Brasch Marcela, 24 Oct 2018
https://chequeado.com/el-explicador/cual-es-la-situacion-de-uber-en-la-argentina/

[7] “Apps de delivery: para las empresas, la ley que regula a Glovo, Rappi, Uber Eats y PedidosYa es un "avance"”, *Cronista, Rebón Nuria, 16 Jul 2020*
https://www.cronista.com/apertura-negocio/empresas/Apps-de-delivery-para-las-empresas-la-ley-que-regula-a-Glovo-Rappi-Uber-Eats-y-PedidosYa-es-un-avance-20200716-0007.html

[8] “¿Por qué Cabify si y Uber no?”, ON24, 07 Abr 2020
https://www.on24.com.ar/negocios/por-que-cabify-si-y-uber-no/