

# Falta de derechos laborales favorece a Uber

Por el Staff de El Inversionista

*La firma tecnológica prospera en los países donde existe un sistema de protección laboral débil, o inexistente en los hechos; México, con 56% de la PEA en el sector informal, tiene la segunda mayor operación en América*

Uber, la empresa transnacional de transporte privado y que opera en México desde 2013, prospera en países que cuentan con una infraestructura de internet eficiente, una creciente adopción por parte de la población de teléfonos inteligentes y un sistema de pagos electrónicos relativamente seguro; pero también donde existe un sistema de protección laboral erosionado o inexistente en los hechos, que favorece radicalmente a los empleadores. Por el contrario, enfrenta “retos” y “luchas” en los países donde las leyes laborales protegen a los trabajadores y la calidad de sus trabajos.

Estas afirmaciones tienen sustento en el cruce de datos realizado entre el estudio Índice Global de los Derechos Laborales 2018 de la International Trade Union Confederation (ITUC) y la información sobre los mejores mercados para el negocio de Uber y de aquellos en los que ha sido expulsado o enfrenta fuerte regulaciones que dificultan su operación. El estudio de la ITUC clasifica a los países en grupos de 1 a 5, dependiendo de la medida en que se cumplen los derechos laborales colectivos, donde 1 es la mejor y 5 la peor clasificación que un país puede obtener. En los países del grupo 1 los derechos laborales colectivos están garantizados: los trabajadores pueden sindicalizarse libremente y defender sus derechos de manera colectiva. Del otro lado de la escala, en los países del grupo

5, las legislaciones en la materia pueden enumerar ciertos derechos, pero los trabajadores carecen de acceso efectivo a ellos y están por tanto expuestos a regímenes autocráticos y a prácticas laborales injustas.

## Las condiciones del contratista

Uber depende de conductores no profesionales a los que clasifica como contratistas independientes y no como empleados. La figura de conductor contratista ha sido rechazada por diversas cortes de países con aparatos de protección laboral fuertes, obligando a la firma a considerarlos como empleados. Esa figura de contratista independiente permite a la compañía desentenderse del pago de prestaciones a los conductores —como el seguro de salud, la licencia por enfermedad, entre otros—, cuyos ingresos además le sirven para ajustar sus costos de operación y defender su margen de beneficio. La operación de Uber depende de tener al mayor número posible de conductores operando el mayor número de horas posible. En algunos de ellos han recaído sanciones dirigidas contra la empresa, ahí donde opera sin el permiso de las autoridades. En abril del 2017 el diario The New

York Times publicó que Uber ha utilizado técnicas psicológicas para mantener conduciendo a los operadores de las unidades, a fin de mantener la oferta constante para los usuarios. Ese tipo de estrategias llevó a la Justicia del Reino Unido a considerar que el argumento de Uber de que los conductores son contratistas no se sostenía, dado que les coaccionaban a cumplir con horas de trabajo, lo que contravenía por completo el ofrecimiento de la empresa a los trabajadores de que podían decidir su tiempo de trabajo.

Garrett Camp, cofundador de Uber, publicó en su blog en 2017 que el número de conductores que operan para Uber en el mundo ascendía entonces a dos millones. Analistas consideran que desde entonces la tasa de afiliaciones ha sido muy baja, y los más conservadores indican que el número de conductores actualmente ronda algo menos de los tres millones.

En el segundo trimestre de 2018, de acuerdo con datos de la casa de estadísticas DMR, la empresa tuvo ingresos por 2 mil 800 millones de dólares y pérdidas netas por 891 millones de dólares. Según el sitio de noticias británico TechTrends, si Uber debiera pagar a sus conductores, tendría que desembolsar 4 mil 100 millones de dólares.

## Los mejores mercados

