



UNIVERSIDAD
DE CHILE

POLICY BRIEF
POLICY • BRIEF

SERIE • CONDICIONES DEL
EMPLEO EN CHILE EN CONTEXTO
DE CRISIS SANITARIA
No. 02 / 2021

Trabajadores Móviles Digitales en Chile

Trabajadores Móviles Digitales en Chile¹

Paola Jirón, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile

Constanza Ulriksen, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile

Daisy Margarit, Instituto de Estudios Avanzados, Universidad de Santiago de Chile

Walter Imilan, Facultad de Ingeniería y Arquitectura, Universidad Central de Chile

1. RESUMEN EJECUTIVO

La economía gig, junto con la masificación de los teléfonos inteligentes, ha favorecido el surgimiento de distintos tipos de “trabajadores móviles digitales” (TMD). “Móviles” al desarrollar su trabajo en movimiento, sin una localización concreta; y “digitales” pues utilizan Internet y las plataformas digitales como principal herramienta de trabajo. Estos trabajadores experimentan situaciones laborales no reguladas, en condiciones de precariedad a menudo consideradas partes de la “economía informal”. Los TMD son inclasificables o no se clasifican de manera pertinente, puesto que las categorías de los instrumentos tradicionales de medición del campo laboral no abordan estos (multi)trabajos extremadamente dinámicos, discontinuos temporalmente e irregulares. Existe urgencia por abordar la situación de los TMD, compuesta de manera importante por

mano de obra migrante, puesto que será cada vez más recurrente y probablemente se expanda a nuevas áreas de la economía de servicios. En este contexto, la ciudad, particularmente la infraestructura urbana, es esencial para el desarrollo de estas actividades, sin embargo, ni trabajadores ni aplicaciones pagan por su uso, pese a las evidentes transformaciones e impactos en el espacio vial y espacio público. El presente documento realiza sugerencias para comprender el fenómeno de los TMD a partir de mejoras en la definición, comprensión, clasificación y fuentes para este tipo de trabajo y trabajadores; creación de normativas que regulen el mercado de plataformas digitales; e involucrar decisiones de normativa, cobro y gestión y urbana, territorial, de transporte y movilidad respecto a estos trabajos.

1. Este documento de política se basa en tres estudios ejecutados por investigadoras/es del Núcleo Milenio Movilidades y Territorios - MOVYT: Proyecto Mini- COES: “Trabajadores móviles digitales: explorando nuevas formas de habitar laboral”, proyecto a cargo de Paola Jirón y Constanza Ulriksen y co-financiado por el Centro FONDAP COES y MOVYT; y Proyecto USA2055 Dicyt “Caracterización socio espacial de los procesos de integración y convivencia de los colectivos de Inmigrantes en la comuna de Santiago” y el proyecto MOVYT: “Movilidades urbanas: migrantes y conexiones de sus trayectorias cotidianas” a cargo de Daisy Margarit y Walter Imilán.

2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La llamada “economía gig” o “a demanda” ha estado produciendo cambios importantes en la forma de trabajar a través de la digitalización, escenario que se ha profundizado durante la pandemia. Los y las “trabajadores móviles digitales” (TMD) realizan su actividad laboral moviéndose por la ciudad, utilizando plataformas digitales o *apps* para recibir y gestionar tareas. Repartidores y conductores por aplicación son considerados “colaboradores” por las empresas de plataformas ya sea de servicio de logística, de transporte o *delivery*, eliminando unilateralmente las categorías de “empleador” y “empleado” y los deberes y derechos que ello implica. En la llamada *Ubereconomy* (Hill, 2015), la oferta y la demanda se encuentran en la aplicación y las empresas disponen una plataforma que, en teoría, elimina las mediaciones que implica un trabajo subordinado (jefaturas, empleados, regulaciones laborales, etc.). Así, los TMD experimentan situaciones laborales no reguladas, sometidos a condiciones de precariedad que a menudo se consideran parte de la “economía informal” y que vendrían a ampliar la concepción de informalidad laboral en Chile.

Hasta el momento, los TMD son inclasificables o no se clasifican de manera pertinente, puesto que las categorías de los instrumentos tradicionales de medición del campo laboral no abordan estos (multi)trabajos extremadamente dinámicos, discontinuos temporalmente e irregulares. De este modo, las críticas a la “informalidad” como una categoría confusa y poco útil cobran nueva relevancia, considerando que en Chile cerca de un 30% son trabajadores “informales” (INE, 2019), lo que puede llegar a 49,7% (Meirosu, 2020). La urgencia por abordar la situación de estos trabajos informales poco calificados (Alarcón, 2019) es cada vez mayor, puesto que serán cada vez más recurrentes en las economías por plataformas y probablemente se expandirán a nuevas áreas de la economía de servicios.

Tal como ha observado la OIT, ya desde el año 2015 el modelo del empleo asalariado clásico se aleja cada vez más de la realidad, con al menos uno de cada cuatro trabajadores llevando una actividad laboral por fuera de ese modelo. La idea de “un” trabajo formal por trabajador, en calidad de jornada completa y con contrato aparece obsoleta o, al menos, exclusiva de un segmento de la población. En este sentido, es fundamental que los estudios laborales modifiquen cuanto antes los enfoques en que se basan las mediciones del

mercado laboral, de manera que respondan creativamente a la transformación digital de la economía, la sociedad y la ciudad, comprendiendo las implicancias sociales, económicas y urbano-espaciales de estas nuevas formas de trabajar.

A esta informalidad laboral experimentada por trabajadores y trabajadoras móviles digitales, también se suman los usos informales que este tipo de actividades hacen de la ciudad, tanto del espacio vial como del espacio público. Los espacios públicos de la ciudad se transforman en lugar de trabajo, oficina y lugar de descanso. Calles, estacionamientos, parques y veredas devienen en un recurso por el que ni plataformas, trabajadores, ni consumidores pagan. Del mismo modo, estos espacios tampoco son regulados para la realización de estas actividades. La logística urbana, entendida como el flujo de bienes en la ciudad, ha pasado de guiarse por formas tradicionales de manejo de entregas, al desafío de gestionar un explosivo crecimiento de bienes de consumo que circulan y que se consolida como una forma de habitar las ciudades. Este desafío no ha sido acompañado por una actualización o mejora significativa de la planificación logística municipal, regional o privada y menos en una incorporación de los diferentes impactos que genera el comercio por plataformas online.

3. ANTECEDENTES Y ANÁLISIS DE POLÍTICA PÚBLICA

¿Qué es el Trabajo Móvil Digital?

La economía gig, junto con el uso de las TIC (Tecnologías de la Información y Comunicación) y la masificación de los teléfonos inteligentes, han favorecido el surgimiento de distintos tipos de trabajadores con quienes convivimos diariamente y que hemos denominado “trabajadores móviles digitales” (TMD). “Móviles” pues realizan tareas u ocupaciones que se desarrollan en geografías móviles, no estando sujetas a una localización concreta; y “digitales” pues utilizan Internet y las plataformas digitales como la principal herramienta de trabajo a la cuales se afilian para llevar a cabo tareas encomendadas por una o varias empresas.

Ejemplos concretos de estos TMD son conductores/as por aplicación (Uber, Didi, Cabify, Beat, entre otros) y repartidores/as por aplicación (Rappi, Ubereats, Cornershop, PedidosYa, entre otros). También nos referimos a “profesionales

remotos”, quienes trabajan a distancia desde distintos sitios de la ciudad en las que habitan (casa, café, espacio co-work, espacios públicos); y, a “nómadas digitales”, profesionales que trabajan mientras viajan de una ciudad a otra. Si bien estos cuatro tipos de TMD usan dispositivos tecnológicos como herramientas – el teléfono celular y/o el computador portátil básicamente –, el recurso productivo es diferente: en los casos de conductores/as y repartidores/as por aplicación, el principal recurso es la movilidad de sus cuerpos – o su capacidad de moverse por la ciudad –, mientras que para los “profesionales remotos” y “nómadas digitales” el principal recurso es su formación profesional – o habilidades cognitivas adquiridas en estudios técnico-universitarios.

Estos trabajos comparten ciertas características: son eventuales e inestables, responden a criterios de flexibilización, así como a procesos de contratación y gestión más automatizados (OIT, 2019). Los TMD experimentan la falta de un contrato y de un empleador, carencia de seguros por accidente o enfermedad, evaluaciones de desempeño por resultados en la plataforma digital utilizada y no por tiempo dedicado; disponibilidad y/o posibilidad para trabajar en cualquier momento y en cualquier lugar, lo que se considera positivo en términos de flexibilidad pero implica costos aún no evaluados para la salud de las personas al considerar que las jornadas son potencialmente 24/7.

A las existentes realidades laborales, sociales y urbanas, ya informales y precarias en nuestras ciudades latinoamericanas, se suma la situación de los TMD, con procesos adicionales de precarización de las bases productivas: no solo las plataformas transfieren costos, riesgos y responsabilidades a quien oferta y demanda el servicio (Schmidt, 2017), sino que se produce una “digitalización subordinada” en la que el predominio del celular por sobre el computador permite habilidades digitales básicas que predisponen a la mayor parte de la población de América Latina a desempeñarse en trabajos informacionales poco calificados (Alarcón, 2019).

Estas nuevas formas de trabajo vienen a tensionar los debates en torno a la informalidad o economía informal propuestos por la OIT en 2002 (Leiva, 2012; De la Garza, 2017), en particular respecto al límite delgado entre informalidad y trabajo

independiente o por cuenta propia, y la mezcla de criterios salariales, de calidad del empleo y productividad (Infante, 2011). El debate se aleja del binomio formal-informal, para concentrarse en el modelo dual de trabajo basado en el criterio de subordinación o dependencia, hegemónico en los ordenamientos jurídicos occidentales (Gauthier, 2016; Leiva, 2012).

Así, aparecen nuevas denominaciones como la de trabajador autónomo independiente o falso autónomo, aludiendo a la subordinación oculta tras un convenio de trabajo autónomo.

Los TMD están en la zona gris entre el trabajador asalariado e independiente. A partir de los resultados del estudio “Trabajadores móviles digitales: explorando nuevas formas de habitar laboral”², es posible afirmar que no existen datos disponibles para caracterizar a este tipo de trabajadores a partir de instrumentos tradicionales como la Encuesta Nacional de Empleo y la Encuesta de Microemprendimiento. Ello se debe a que los TMD estresan las categorías actuales, pudiendo estar catalogados en distintas categorías al mismo tiempo.

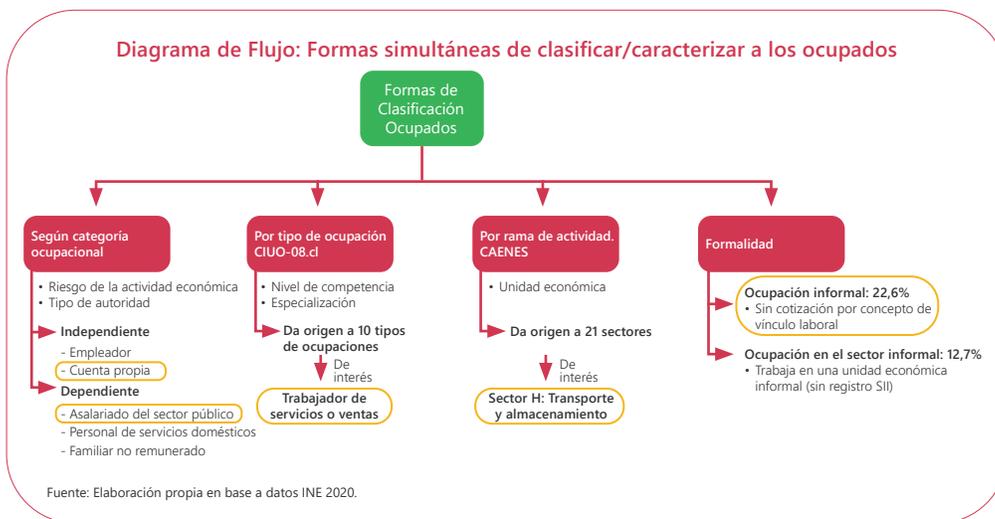
Como muestra la Figura 1, la población ocupada puede caracterizarse a partir de distintos criterios, entre los que destacan, no excluyentes entre sí y en función de la categoría ocupacional (también denominada como “situación en el empleo”): el tipo de ocupación, la rama de actividad económica en la que se desempeña, y la formalidad o informalidad. En este marco, los TMD pueden quedar clasificados como “asalariados privados” o “trabajadores por cuenta propia”, categorización que va a depender de la autoadscripción del encuestado.

Luego, según el tipo de ocupación, los TMD pueden ser clasificados simultáneamente como “trabajadores de servicios o ventas”; según la rama de actividad podrían entrar en la categoría H “Transporte y almacenamiento”; y según los criterios de informalidad entrarían como “Ocupados informales” (sin cotización por concepto de vínculo laboral), siendo en este último caso clasificados en el “Sector informal”.

Otra clasificación posible es a partir de la Encuesta de Microemprendimiento (EME). Sin embargo, solo los TMD que fueron clasificados como independientes en la ENE son parte

2. COES / MOVYT

Figura 1: Formas simultáneas de clasificar/caracterizar a los ocupados en Chile³



del marco muestral de la EME, no así aquellos que quedan clasificados como asalariados del sector privado.

¿Qué datos disponibles existen para caracterizar a los TMD y sus nuevas formas de trabajar/moverse/habitar?

Algunos antecedentes disponibles identificados para los TMD en Chile provienen de estudios específicos realizados sólo una vez y que han incluido un universo distinto de aplicaciones, por lo que es difícil establecer complementariedades entre ellos. Además, se trata de muestras no probabilísticas, por lo que sus resultados no permiten aproximarse a una cifra global de TMD en Chile, aportando principalmente a una tendencia de sus características más que una cuantificación exhaustiva (ver Anexo I: "Estudios disponibles sobre TMD en Chile")

La limitación de construir "una cifra" de los estudios mencionados se enmarca en las dificultades de cálculo de una muestra representativa, dado que no existe un registro que permita acercarse al universo de TMD, ni un marco muestral apropiado, lo que implica que con la información disponible no es posible dar cuenta de un "número total" confiable de TMD en el país.

Finalmente, pese a que la ENE está aplicando dos nuevas preguntas en su cuestionario 2020 referidas al trabajo por plataformas digitales, estas preguntas no distinguen el tipo de plataforma, lo que es necesario en el caso de los TMD por su vinculación con el enfoque de movilidad. Por ejemplo, una persona que vende productos a través de la plataforma Mercado Libre trabaja de una forma completamente distinta a aquellas que se mueven constantemente por la ciudad, utilizando múltiples plataformas de manera intermitente. En este sentido, es importante recalcar que más que ajustar los actuales instrumentos o incluir nuevas preguntas en ellos, se hace urgente replantear los marcos conceptuales utilizados por los estudios laborales.

¿Quiénes son los trabajadores móviles digitales?

Frente a la falta de una caracterización a partir de estadísticas oficiales y de encuestas que permitan una mayor representatividad, la información que se conoce desde la prensa y publicidades de las mismas plataformas digitales, entrega algunos elementos sobre quiénes son los TMD en Chile. Sin

3. Los recuadros en amarillo muestran cómo se pueden clasificar los TMD (categorías no son excluyentes). Otra clasificación posible es la Encuesta de Microemprendimiento: Los TMD que fueron clasificados como independientes en la ENE, son parte del marco muestral de la EME, por tanto, tienen posibilidades de ser seleccionados para la encuesta, en cambio, aquellos que quedan clasificados como asalariados no serán parte del marco muestral.

embargo, estas aproximaciones provienen en su mayoría de entrevistas a gerentes de las aplicaciones, con el riesgo de que las cifras se encuentren “infladas” para dar una impresión de alta demanda por parte de “colaboradores” (trabajadores) y usuarios, mostrando con ello ser más competitivas.

De la información recabada a partir del estudio sobre TMD (MOVYT/COES, 2020), sabemos de manera general que estos trabajadores son en su mayoría hombres y de edades relativamente jóvenes (CNP, 2019; BID, 2019). Aunque se quisiera ofrecer una caracterización de estos TMD, no sería posible ni responsable hacerlo, puesto que los estudios disponibles presentan una serie de limitaciones. Dos de las más relevantes son que los datos provienen de estudios sobre conductores por plataforma y no repartidores; y que las cifras corresponden a un escenario previo al estallido social en Chile ocurrido en octubre del año 2019, así como previo a la pandemia. Es sabido que con la crisis económica, social y sanitaria, este tipo de actividades aumentó considerablemente.

Por otro lado, no existe información sobre la cantidad de migrantes que trabajan a través de estas aplicaciones. En este sentido, existe una urgencia por más investigación sobre el rol de la fuerza de trabajo migrante en el mercado de plataforma, no solo en Chile sino en el Norte Global. La literatura especializada indica que sin los migrantes estas plataformas no podrían mantener una oferta de mano de obra estable y pondrían en riesgo el desempeño de la aplicación misma, es decir, funcionan como un “ejército de base” (Woodcock & Graham, 2020; Graham & Anwar, 2019; Goods, Veen & Barrat, 2019).

En torno a los TMD de origen extranjero, tanto en un sentido laboral, como en relación al análisis de las experiencias cotidianas de estos trabajadores, se han podido observar varias dimensiones del trabajo en plataformas que permiten diferenciarlo de los trabajadores nativos. En una primera línea, se constata que en Chile, al igual que en numerosos países de América latina, el trabajo por plataformas digitales captura importantes flujos de trabajadores migrantes, debido a las restricciones administrativas para las solicitudes de visa y permisos de trabajo. En Chile específicamente, la ausencia de una legislación actualizada en materia migratoria, ha signifi-

cado una serie de obstáculos para que las personas migradas obtuvieran un permiso de residencia, que les permitiera la búsqueda de empleo formal, por ello, muchos migrantes han visto en el trabajo en plataformas una puerta de entrada al mercado de trabajo y la única fuente de ingresos posible (OIT, 2020). A modo de ejemplo para el caso de los conductores de UBER, un estudio realizado en Colombia, México, Brasil y Chile por el BID (2019), señala que en Chile existen 1.378 conductores de Uber, de ellos un 10,4% corresponde a migrantes, siendo Chile, el país con mayor proporción de extranjeros en el conjunto de conductores (Azuara et al, 2019).

En una segunda línea de análisis, pero en una dimensión más ligada a la evidencia obtenida en terreno⁴, se identifica que el trabajo por plataforma para los migrantes representa su principal fuente de ingresos, dedicando largas jornadas laborales para que resulte rentable. Sin embargo, esta dedicación horaria incrementa los riesgos que enfrentan en la calle acentuando su vulnerabilidad en caso de accidentes o enfermedades laborales, al no poder acceder al sistema de protección social otorgado a trabajadores por cuenta propia nativos, por no contar con una situación migratoria regularizada. Así, se evidencia que, para los trabajadores migrantes, especialmente aquellos que se encuentran en situación de irregularidad, ante la imposibilidad de encontrar otro empleo o un trabajo con flexibilidad horaria que permita alternar jornadas laborales con labores de cuidado, los trabajadores migrantes dan cuenta que un factor que determina la decisión de trabajar en plataforma es la posibilidad de acceder a un empleo sin requisitos de visa de residencia, sumado a una flexibilidad horaria y una remuneración que les permite la subsistencia en el país.

¿Cuál es su relación con la ciudad?

Finalmente, los TMD desarrollan sus actividades laborales haciendo uso de la ciudad, en particular de infraestructura urbana, sin pagar por ello. Resultan evidentes las transformaciones e impactos en el espacio vial y espacio público, no sólo en términos de movilidad urbana sino también de convivencia vial y en aglomeración de trabajadores de ciertos rubros en esquinas y espacios públicos. No obstante,

4. Proyecto: “Movilidades urbanas: migrantes y conexiones de sus trayectorias cotidianas” MOVYT y USA2055_Dicyt



además de la carencia de datos y análisis estadísticos para caracterizar estos nuevos trabajos, tampoco existen estudios que comprendan y dimensionen cómo sus formas de operar impactan nuestras ciudades.

A modo de ejemplo, faltan datos que permitan futuras caracterizaciones de patrones de movilidad urbana y la posibilidad de observar cómo varía la cantidad de vehículos en la ciudad por el uso de estas plataformas. En efecto, existen estudios que muestran un aumento en la congestión vehicular debido a estos servicios de transporte por plataformas, contrario a lo declarado por las mismas compañías (Chen *et al*, 2015; Tirachini & Del Río, 2019). Lo mismo sucede con el uso de bicicletas y motocicletas.

Finalmente, es importante señalar que estas plataformas digitales cuentan con datos sobre el comportamiento de los trabajadores, lo que se transforma en un recurso para ejercer un control espacial y temporal con el fin de asegurar un buen servicio, todo ello con una aparente “objetividad algorítmica”

(Gillespies, 2014). Sin embargo, los datos y el funcionamiento de estas plataformas digitales operan como una “caja negra”, reservándose el derecho de no publicar la lógica detrás de los algoritmos así como la información recolectada por razones de libre competencia en el mercado, imposibilitando a organismos públicos a acceder a información para tomar decisiones de interés común. En ese sentido, las actuales narrativas de las ciudades inteligentes sobre las bondades de la tecnología y el uso de las aplicaciones *Smart* para lograr ciudades más “eficientes”, verdes e inclusivas, tendrían un claro sesgo hacia el rol de estas empresas en la generación de información, quienes no solo evaden responsabilidades como empleadores al declararse empresas de servicios tecnológicos, sino que evaden los costos e impactos que producen en la ciudad. Estas nuevas desigualdades sociales que se despliegan en el espacio urbano pueden transformarse en futuros conflictos socio-territoriales que resultan fundamentales de comprender y abordar anticipadamente.

4. RECOMENDACIONES PARA LA POLÍTICA PÚBLICA

Se pueden plantear diez sugerencias de política pública en esta materia. La primera y más relevante es de carácter conceptual y refiere a la urgencia por redefinir la noción de “trabajo”, renunciando a la idea de ocupaciones “informales”, “marginales” o actividades “paralelas”, pues son formas de trabajar que han tenido una importante presencia desde hace décadas en Chile y América Latina, tendencia que los TMD parecen seguir expandiendo. Con la creciente transformación digital de la economía y la sociedad, aquella visión del trabajo tradicional no solo demuestra estar obsoleta; insistir en esos marcos conceptuales refleja incluso una cierta negligencia por parte de las autoridades y expertos en estudios laborales.

En segundo lugar, se sugiere fomentar enfoques interdisciplinarios e integrales que se aproximen a la vida cotidiana de las personas para ayudar a complejizar la mirada sobre el trabajo. Esto implica comprender cómo se insertan las prácticas laborales en la reproducción de la vida, lo cual no sólo implica comprender la distribución del tiempo dedicado al trabajo, sino cómo las actividades laborales se combinan y organizan con otras tareas diarias, distinguiendo dimensiones de género, cuidados y ritmos de vida.

Una tercera recomendación se relaciona con la necesidad de incorporar a distintos actores de la sociedad civil vinculados al mundo del trabajo en la dimensión de la asociatividad y el cooperativismo (representantes de la CUT, otras agrupaciones sindicales, entre otros) en las discusiones y debates en torno al concepto de trabajo, en particular referido a los TMD.

Un cuarto elemento es promover debates en torno al concepto de trabajo en América Latina, reflexionando acerca de los referentes para definirlo y medirlo, lo cual determina, además, vincular esta discusión con nuestros sistemas de seguridad social y previsión. Ello porque existe una tendencia a adoptar modelos, en particular del Norte Global, que no se corresponden con nuestras realidades.

Un quinto aspecto implica transitar desde la visión de “un trabajo” que debe ser “formal” a la comprensión del actual y complejo mundo del trabajo. Para el caso de los TMD, estos serían (multi)trabajos dinámicos, *multi-apping* (Barrat, Goods & Veen, 2020), intermitentes e irregulares. Ello impli-

caría caracterizar ocupaciones, tareas o flujos de trabajo(s), indagando en quién, cuánto, cómo y dónde se trabaja.

Un sexto elemento es agregar la dimensión espacial a la caracterización de tales tareas laborales con el fin de involucrar decisiones de gestión urbana o territorial, transporte y movilidad, respondiendo integralmente al fenómeno de trabajar/moverse/habitar.

Un séptimo aspecto significa transitar desde instrumentos únicos que fragmentan la realidad (encuestas) y que quedan rápidamente obsoletos, a sistemas o modelos de información complejos construidos interdisciplinariamente, favoreciendo una suerte de triangulación de multi-instrumentos que se aproximen a la vida cotidiana y que utilicen la tecnología para mantener datos actualizados.

Una octava recomendación de política pública apunta a la falta de disponibilidad de datos sobre estas nuevas actividades laborales digitalizadas, datos que son de interés público pero que están en manos de privados. Actualmente solo se dispone de testimonios de gerentes de plataformas en notas de prensa, respecto de cuántos y quiénes son estos TMD. Estas cifras se muestran en los medios de comunicación como números objetivos y no se cuestiona su veracidad o sesgo antes de ser publicados. No siempre se hace referencia a las fuentes y se les otorga un carácter de “científico” sin una comprensión de los impactos que ello pueda tener.

Lo anterior es delicado e incluso representa un campo temático de los estudios de ciencia y tecnología, puesto que las estadísticas contribuyen a construir los discursos en torno a los problemas de la agenda pública. Si bien los organismos públicos están sujetos a la llamada “Ley de Transparencia” (Ley N° 20.285) y publican sus procesos de producción estadística, las empresas privadas no se someten a tales obligaciones. Por ello, se recomienda la creación de un “SERNAC de los datos”, una agencia pública tipo comisión o superintendencia que se encargue de fiscalizar las estadísticas utilizadas en los discursos públicos y en medios, velando por el correcto uso de ellas, facilitando su comprensión y fomentando la educación para su uso y lectura correctas. Esto es más relevante todavía si se considera que cada día aparecen más plataformas digitales para la gestión de distintos servicios con incidencia pública, “cajas negras” que funcionan con una supuesta “objetividad algorítmica” y que es urgente comprender.

Una novena recomendación, es la urgente creación de normativas que regulen el mercado de plataformas digitales, que se acompañen con estudios previos sobre los impactos asociados de esas regulaciones, en particular de los TMD más vulnerables, a saber, las personas migradas. Las medidas de regulación correctas no son solo políticas sino también técnicas, lo que significa tener que equilibrar las intenciones por garantizar derechos laborales con un conocimiento acabado de los efectos en el mercado laboral.

Por otra parte, la regulación del mercado de plataformas digitales es también urgente en la medida que afectarán aún más el ya débil sistema de pensiones. Estudios indican que las plataformas se ahorran hasta un 30% en el ítem de fuerza de trabajo, al considerar “socios colaboradores” a los tra-

bajadores (Moore, 2019). Mientras, el Estado deberá asumir cada vez más los costos de la falta de cotizaciones, seguro de desempleo, salud y el empobrecimiento de las capacidades de la fuerza productiva producto de ocupaciones poco calificadas durante largos periodos.

Finalmente, una décima recomendación se refiere al ámbito del urbanismo y la necesidad de crear normativas y fijar precios por el uso de la ciudad y sus infraestructuras. Esto requiere estudiar más detenidamente el impacto que tienen sobre la congestión la existencia de operadores de estas aplicaciones en la ciudad. También implica reconocer el costo implícito que transfieren las aplicaciones a las ciudades mismas para que el negocio sea rentable, sin contribuir, en recursos, por usar la ciudad, y en particular los espacios públicos, como lugar de trabajo.

5. MATERIAL DE CONSULTA Y REFERENCIA

- Alarcón, R.** (2019). “Fronteras del trabajo vivo. Espacio urbano, digitalización subordinada y constitución de clase en Belo Horizonte, Brasil”. En Cordero, B., Mezzadra, S. & Varela, A. (coords.), *América Latina en movimiento. Migraciones, límites a la movilidad y sus desbordamientos*. (pp. 265-308). México: Universidad Autónoma de la Ciudad de México.
- Azuara, O., Keller, L. y González, S.** (2019). ¿Quiénes son los conductores que utilizan las plataformas de transporte en América Latina? Perfil de los conductores de Uber en Brasil, Chile, Colombia y México. Banco Interamericano de Desarrollo, Octubre 2019. <http://dx.doi.org/10.18235/0001973>
- Barrat, T., Goods, C., & Veen, A.** (2020). ‘I’m my own boss...’: Active intermediation and ‘entrepreneurial’ worker agency in the Australian gig-economy. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 52(8), 1643–1661. <https://doi.org/10.1177/0308518X20914346>
- Comisión Nacional de Productividad (CNP).** (2019). *Tecnologías disruptivas: Regulación de plataformas digitales*.
- Chen, L., Mislove, A. & Wilson, C.** (2015). “Peeking Beneath the Hood of Uber”. In *Proceedings of the 2015 Internet Measurement Conference (IMC '15)*. Association for Computing Machinery, New York, NY, USA, 495–508. DOI: <https://doi.org/10.1145/2815675.2815681>
- De la Garza, E.** (2017). “Crítica del Concepto de Informalidad y la Propuesta del Trabajo no Clásico”. *Trabajo*, 9(13).
- Fariás, J.M. y Ossandón, F.** (2020). Conductores de la nueva economía: Reflexiones y experiencias de trabajadores y trabajadoras de Uber en Santiago de Chile. Fundación Friedrich Ebert en Chile, Abril 2020. Recuperado de: <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/chile/16191.pdf>
- Gauthier, G.** (2016). “Impacto de las nuevas tecnologías en el mundo del trabajo”. En *XXVII Jornadas Uruguayas de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social*, Colonia del Sacramento, 21 y 22 de octubre de 2016 (ed). Recuperado de: <https://adriantodoli.com/wp-content/uploads/2016/10/impacto-de-las-nuevas-tecnologias-en-el-mundo-del-trabajo.pdf>
- Gillespie, T.** (2014). “The Relevance of Algorithms”. En Gillespie, T. Boczkowski, P. & Foot, K. (Eds.) *Media Technologies, Essays on Communication, Materiality, and Society*. Cambridge, MA: MIT Press.
- Goods, C., Veen, A. & Barrat, T.** (2019). “Is your gig any good? Analysing job quality in the Australian platform-based food-delivery sector”. *Journal of Industrial Relations*, 61(4), 502–527. <https://doi.org/10.1177/0022185618817069>
- Graham, M., & Anwar, M. A.** (2019). “The global gig economy: Towards a planetary labour market?”. *First Monday*, 24(4). <https://doi.org/10.5210/fm.v24i4.9913>
- Hill, S.** (2015) *Raw Deal: How the “Uber Economy” and Runaway Capitalism are screwing American Workers*. St. Martin’s Press, New York.
- Infante, R.** (2011). “La economía informal en Chile”. En Reinecke, G., Valenzuela, M. E., *Chile. El impacto del mercado laboral en el bienestar de las personas*. Santiago de Chile: OIT, 2011.
- Instituto Nacional de Estadísticas** (2019). *Boletín estadístico. INFORMALIDAD LABORAL*. Edición nº 6 / 7 de mayo de 2019.

- Instituto** Nacional de Estadísticas (2020a). *Documento metodológico Encuesta Nacional de Empleo*. Recuperado de: https://www.ine.cl/docs/default-source/ocupacion-y-desocupacion/metodologia/espanol/metodolog%C3%ADa-encuesta-nacional-de-empleo-ene-2020.pdf?sfvrsn=793380e9_4?len=en
- Instituto** Nacional de Estadísticas (2020b). *Manual metodológico. VI EME, Encuesta de Microemprendimiento 2019*. Recuperado de: https://www.ine.cl/docs/default-source/microemprendimiento/metodologia/documentos/manual-metodologico-vi-eme-2019.pdf?sfvrsn=a4428998_7
- Leiva**, S. (2012). "Trabajadores autónomos dependientes en Chile y Alemania". En Cárdenas, A., Link, F. y Stillerman, J. (eds.), *¿Qué significa el trabajo hoy? Cambios y continuidades en una sociedad global* (pp. 191-208). Santiago de Chile: Catalonia.
- Meirosu**, D. (2020). "Informality, neoliberalism and the gig economy in Chile". In Mella Méndez, L. (2020), *Regulating the Platform Economy. International Perspectives on New Forms of Work*. Routledge, 2020. <https://doi.org/10.4324/97810030350085>
- Moore**, P. (2019). "Watching the Watchers: Surveillance at Work and Notes for Trade Unionists". *International Journal of Labour Research* (ILJR), 9(1-2).
- Núcleo** Milenio Movilidades y Territorios [MOVYT] / COES (2020). "Trabajadores Móviles Digitales: explorando nuevas formas de habitar laboral". Recuperado de: <https://www.movyt.cl/index.php/proyectos/trabajadores-moviles-digitales-explorando-nuevas-formas-de-habitar-laboral/>
- Núcleo** Milenio Movilidades y Territorios (MOVYT) (2020). Movilidades urbanas: migrantes y conexiones de sus trayectorias cotidianas. Recuperado de: <https://www.movyt.cl/index.php/proyectos/movilidades-urbanas-migrantes-y-conexiones-de-sus-trayectorias-cotidianas/>
- Organización** internacional del Trabajo OIT. (2020). Trabajadores de delivery: en primera fila de vulnerabilidad frente a la COVID-19. En Montt, G, Reinecke, G y Velasco, J. OIT Cono Sur. Blog #NoContagiamosAlEmpleo. https://www.ilo.org/santiago/publicaciones/reflexiones-trabajo/WCMS_750413/lang--es/index.htm
- Organización** Internacional del Trabajo (OIT). (2019). *Las plataformas digitales y el futuro del trabajo. Cómo fomentar el trabajo decente en el mundo digital*. Ginebra. Primera edición 2019.
- Ruiz**, F. (2018). *El futuro del trabajo en el siglo XXI. Transformaciones recientes, tendencias futuras y desafíos para la acción colectiva*. Presentado en Conferencia regional de la Internacional de Servicios Públicos. Sobre el futuro del trabajo y el fin de la violencia y acoso en el empleo del sector público. DOI: 10.13140/RG.2.2.23890.30407
- Schmidt**, F. A. (2017). "Digital Labour Markets in the Platform Economy". *Division for Economic and Social Policy*, 1–30. Recuperado de: <http://library.fes.de/pdf-files/wiso/13164.pdf>
- Tirachini**, A. & Del Río, M. (2019). "Ride-hailing in Santiago de Chile: Users' characterisation and effects on travel behavior", *Transport Policy* 82, pages 46-57. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2019.07.008>
- Tirachini**, A. y Fielbaum, A. (2019). "Características del trabajo de conducción en plataformas *ride-hailing* (tipo Uber y Cabify) en Chile". Preprint January 2019. DOI 10.13140/RG.2.2.20373.99049.
- Woodcock**, J., & Graham, M. 2020. *The gig economy: A critical introduction*. London: Polity.

6. ANEXOS

Anexo I: Estudios disponibles sobre TMD en Chile

- Encuesta “Tecnologías disruptivas: Regulación de plataformas digitales” realizada a conductores de Uber, Beat e Easy Taxi, entre el año 2017 y 2018, por la Comisión Nacional de Productividad. Logró entrevistar a 1.233 conductores en Easy Taxi, 2530 en Beat y 732 en el caso de Uber.
- Encuesta titulada “¿Quiénes son los conductores que utilizan las plataformas de transporte en América Latina? Perfil de los conductores de Uber en Brasil, Chile, Colombia y México”, levantada por el Banco Interamericano de Desarrollo, realizada entre febrero y marzo del año 2019 a conductores de Uber. Entrevistó en el caso chileno a 1.387 conductores.
- Encuesta “Características del trabajo de conducción en plataformas *ride-hailing* (tipo Uber y Cabify) en Chile”, realizada por los investigadores Alejandro Tirachini y Andrés Fielbaum de la Universidad de Chile, quienes realizaron una encuesta entre enero y agosto del 2018, a conductores de Uber, Cabify y Easy Taxi, con 316 encuestas válidas.
- Encuesta sobre Repartidores de Aplicaciones Digitales en Chile, levantada el 2019 por la Organización Internacional del Trabajo en Chile y otros países. Los resultados de este estudio aún no están disponibles.

Comité Editorial

Svenska Arensburg, Francisco Crespo, Javier Fuenzalida, Amélie Kim Cheang, Valentina López, Jaqueline Meriño, Claudio Olea, Paulina Osorio, Fabian Retamal, Pablo Riveros, Rodrigo Soto y Juan Walker

Fotografías Diseño

Cristóbal Saavedra, Francisca Basaure
Alicia San Martín

Como citar este documento:

Jirón, P.; Ulriksen, C.; Margarit, D. y Imilan, W. (2021) Trabajadores móviles digitales en Chile. Serie Condiciones del empleo en Chile en contexto de crisis sanitaria. Vicerrectoría de Investigación y Desarrollo de la Universidad de Chile, Santiago.

Sobre la Serie • Condiciones del Empleo en Chile en Contexto de Crisis Sanitaria.

La pandemia del COVID-19 ha causado enormes estragos en las economías y el empleo a nivel mundial. CEPAL afirma que no hay país ni organismo internacional en el mundo que no haya tenido que alterar radicalmente su forma de operar en función de combatir al virus y mantener como horizonte los objetivos del Desarrollo Sostenible, mientras la OIT indica que las consecuencias del COVID-19 sobre el empleo han sido rápidas, profundas y sin precedentes, representando la crisis internacional más grave de la que se tiene registro desde la Segunda Guerra Mundial.

En este contexto la serie “Condiciones del empleo en Chile en contexto de crisis sanitaria” busca abordar distintas problemáticas vinculadas al trabajo en Chile, problemáticas muchas veces estructurales que existían antes de la pandemia pero que ahora han cobrado más fuerza, como también problemáticas específicamente desarrolladas producto de la crisis sanitaria.

Customer Services
Customer Complaints
Card Centre
Loyalty
Local 96



time
pos



POLICY BRIEF
POLICY • BRIEF