

Session 2 - local Level: “Labour Rights and organization in Platform Economy”

Lisbon, 27/11/2020

Here are the main notes, not transcripts, of the discussion that took place in this section of SopoLAB.

Perguntas Iniciais:

- Quais os principais problemas de relação com a plataforma?
- Como mudou a situação com a explosão da pandemia?
- Quais os pilares para a melhora das condições laborais?
 - Como a ação das autoridades locais pode melhorar as condições de trabalho e garantir a proteção social, aumentando o seu papel como ator central das negociações com outros níveis do estado?
 - Como melhorar a fiscalização dos setores da mobilidade e do alojamento local?

Principais temas debatidos:

Plataforma – gestão algorítmica; transparência; tarifa

Legislação e fiscalização da lei – de problemas na sua definição à falta de fiscalização de normas da mesma

Tipologias socioprofissionais, fragmentação laboral do sector, e ausência de direitos laborais

Mobilidade urbana e sustentabilidade

Uso e gestão do espaço público

Impacto da Pandemia

Problemas mencionados:

Aspectos Comuns

Várias intervenções salientaram a existência de problemas ao nível da definição da **lei**, bem como da sua aplicação e fiscalização de normas

Dados – foi várias vezes mencionada a dificuldade de acesso aos dados, e como tal se traduz numa dificuldade para o conhecimento sobre a economia de plataforma e os seus efeitos a vários níveis. Os exemplos conferidos passaram quer pela dificuldade de a CML aceder aos dados da plataforma e assim conseguir fiscalizar e estabelecer

políticas com base nesse conhecimento (Part1), quer pela questão de várias bases de dados se encontrarem dispersas e/ou não acessíveis ao público (Part2Ana Estevens).

Contradições no Trabalho de Plataforma e seu estatuto sócio-profissional. Part2 mencionou a existência de 3 grandes contradições entre as representações e a situação concreta no sector do trabalho de plataforma, as quais se traduzem num problema de definição do estatuto sócio-profissional do mesmo:

Contradição da “**flexibilidade**” – existe uma “flexibilidade” forçada/imposta pelas próprias condições da plataforma e do mercado

Contradição da “**autonomia**” – uma “autonomia” que é subordinada, até pela incapacidade de decidir a forma como se trabalha

Contradição da “**tipologia laboral**” – “trabalhadores independentes”, mas que são económica e laboralmente dependentes da plataforma

Tais contradições remetem para o **estatuto “sócio-profissional” do trabalhador de plataforma** – com destaque para a assimetria na relação entre capital e trabalho, e a sua falta de regulação (desde logo a nível jurídico, em particular no direito do trabalho português). No fundo, há uma relação de dominação que não está a ser respeitada e determinada através do Direito do Trabalho

Complexidade dos problemas e pensamento sobre a cidade: Part2 salientou a relação entre as dinâmicas de produção e pensamento sobre a cidade, e a multidimensionalidade dos seus problemas (mobilidade, trabalho, habitação, etc). Abordou ainda a forma como entre a cidade e a plataforma se cruzam problemas e “tropos” semelhantes (flexibilidade, autonomia, independência/subordinação).

Part3 também defendeu a necessidade de compreender o problema urbanístico no seu todo, tendo como base uma opção que possa privilegiar a habitação por parte de habitantes locais

Uber

Convergências	Divergências
<p>Assimetria de Poder na Economia de Plataforma</p> <p>No caso da Uber (com destaque para as intervenções de Part4 and Part5), referiu-se a questão da tarifa (de a mesma se encontrar estabelecida abaixo do valor de custo do serviço, bem como de a plataforma ser a única entidade do ecossistema capaz de estabelecer os preços), da fiscalização das horas (com situações em que vários trabalhadores trabalham mais do que as horas</p>	

<p>legalmente estabelecidas), entre outros problemas. Foi mencionada a ausência de fiscalização por parte do IMT e o da AMT (Part4 Marcos Pais).</p> <p>De forma relacionada, Part4 referiu uma guerra comercial entre plataformas, com práticas de baixa de preços/dumping, o que faz com que os parceiros/motoristas sejam prejudicados. Uma situação de constante descida da tarifa, ao mesmo tempo que os custos da operação continuam a aumentar (insustentabilidade para trabalhadores e parceiros)</p> <p>Part5 destacou ainda a falta de transparência e reduzida capacidade de gestão do próprio trabalho, com a plataforma enquanto entidade definidora do essencial do processo de trabalho (avaliação, definição de preços, regras de funcionamento, etc). Em concordância, Part4 reforçou a existência de uma assimetria no âmbito do trabalho de plataforma, sem uma transparência nos processos de decisão ou a possibilidade de se verificar uma consulta aos trabalhadores e parceiros nessa definição. Além disso, foi mencionada a falta de participação dos trabalhadores na definição e actual redefinição da lei, encontrando-se excluídos dos processos de decisão.</p>	
<p>Estatuto Sócio-Profissional e Direito do Trabalho</p> <p>Part4 salientou o problema da fragmentação laboral e das dificuldades criadas pela proliferação/sobreposição de diferentes tipologias sócio-profissionais no sector</p>	

Outros pontos mencionados

Part4 referiu a dificuldade de celebrar um contracto de trabalho no actual contexto de redução da facturação e de ausência de regulação e fiscalização, o que constitui um obstáculo à obtenção de formas de **trabalho digno**.

Sustentabilidade e Mobilidade – Part4 mencionou um possível problema de competição entre o sector TVDE e o transporte público (a sustentabilidade do transporte público está em causa quando a tarifa/custo TVDE acaba por ser mais barata do que o transporte público em muitos casos). Também salientou a forma como a aposta excessiva e desregulada deste sector se poderá traduzir em outros problemas de sustentabilidade (ambiental, urbana, económica, etc)

Política de mobilidade da CML e sector TVDE (Part1):

CML promove um **ecossistema de mobilidade** com múltiplos agentes, procurando integrar actores públicos e privados para a oferta de mobilidade. A CML vê-se como um agente que deve regular os diversos agentes de mobilidade, bem como a gestão do uso do espaço público. Neste sentido, a CML não procura criar ela mesma uma única oferta de mobilidade, mas regular o ecossistema.

Foi abordada a possível emergência de plataformas “mobility-as-service”, agregadoras das diferentes plataformas e serviços de mobilidades, obrigando a reajustes da plataforma e do ecossistema. A questão dos dados é uma dimensão em que a CML poderá ser decisiva para a emergência de tal plataforma. Neste momento, o passe Navegante já integra alguma destas funcionalidades (com a junção da oferta de transporte público com alguns serviços privados de mobilidade).

Part1 mencionou a possibilidade de se verificar uma situação de desinvestimento no sector TVDE, à semelhança do que já antes acontecera no sector do Táxi.

De forma a que as cidades possam ter maior possibilidade de maior controlo sobre a actividade do sector, estas precisam de deter maior informação sobre o mesmo. Como exemplo, mencionou a necessidade de conhecer o número de horas realizadas por cada motorista, número de carros em circulação, etc. Algo que implica uma alteração na própria Lei do sector TVDE, actualmente em revisão, e para a qual a CML se encontra a fazer pressão no sentido de incluir esta disponibilização de informação aos municípios

Questão do estacionamento e da gestão do espaço público por parte do TVDE (com conflitos no uso do espaço público, do tráfego ao estacionamento)

Airbnb

Convergências	Divergências
Habitação Foi reconhecido um conflito entre a promoção de habitação e o mercado imobiliário/turismo num contexto de	

<p>pressão imobiliária e turística, traduzindo-se numa redução de oferta de habitação para a população local (Part3 Part6 Part7)</p> <p>Part7 salientou a forma como o alojamento local passou do centro histórico de Lisboa para adquirir uma dimensão metropolitana, com possibilidades de gentrificação e outros impactos sociais a essa escala.</p>	
<p>Plataforma (profissionalização e concentração)</p> <p>Part6 and Part 7 apontaram a tendência de profissionalização e concentração de capital no sector Airbnb. Part3 Berger também salientou a forma como o sector do Aribnb em Lisboa se encontra cada vez mais concentrada em grandes proprietários de origem estrangeira e em fundos.</p> <p>Para Part6, tais plataformas não só não são exemplos de uma sharing economy, como contribuem para uma tendência de neoliberalização da habitação</p>	
<p>Pandemia, Modelo de Desenvolvimento Económico e Habitação</p> <p>Para Part2, a pandemia veio colocar em causa modelos de desenvolvimento económico excessivamente dependentes de um sector, onde algumas actividades (como é o caso do turismo) sofreram uma queda abrupta e colocaram em causa esse mesmo modelo.</p> <p>Part7 também contextualiza a aposta no sector do Airbnb, e do turismo em geral, como uma estratégia económica em resposta à crise económica vivida em 2012.</p> <p>Part8 salientou as diferenças de trajectória entre Uber e Airbnb, com uma possibilidade de uma mudança mais significativa no Airbnb. Enuncia a possibilidade de a estratégia para o sector imobiliário passar a não basear-se tanto para o alojamento local, mas para outras estratégias de “mid-term rental”</p>	

<p>(em consonância com uma aposta noutros perfis, tais como estudantes/trabalhadores internacionais, nómadas digitais ou profissionais do sector start-up). Em todo o caso, não se trata de uma aposta efectiva no arrendamento de longa duração</p>	
--	--

Outros pontos:

Part3 identificou, relativamente à sua situação, um problema de base que se prende essencialmente com **questões fiscais** (onde se relaciona com a promoção da habitação/imóveis no mercado internacional, destacando-se os regimes fiscais que promove a sua mercadorização e efeitos gerais da pressão imobiliária) e **laborais** (algo que se prenderia, no seu caso, com os custos do trabalho para a actividade da sua empresa).

Part3 mencionou a dificuldade de operação no mercado num contexto de **sucessivas mudanças da lei**, bem como de vários problemas na sua **fiscalização** (o que introduz instabilidade na gestão empresarial) No seu entender, estas sucessivas mudanças da lei por parte da administração pública devem-se mais uma lógica reactiva e no seguimento da pressão mediática, e não tanto no seguimento de uma visão fundada e uma política clara para o sector.

Subjectivade do Host: Para Part2, uma plataforma como o Airbnb traduz-se no “**sonho neoliberal do proprietário**”, o qual detém uma possibilidade de escolha e mudança (preço, tipologia habitacional, público-alvo)

Plataforma e Trabalho: Para Part2, o impacto do preço elevado da habitação na vida dos trabalhadores é mais um factor que constitui uma relação entre plataforma e trabalho. Além disso, este é um sector que se tende a basear em trabalho precário

Zonas de contenção: Part6 referiu como a assembleia municipal e a administração local foi respondendo à evolução do alojamento local em Lisboa, destacando a criação de zonas de contenção a novas alojamento locais (tanto zonas de contenção absoluta, como relativas)

Soluções/Propostas:

Propostas Comuns

Direito do Trabalho:

Part2 recordou a **dificuldade de “municipalização” da legislação laboral** – tal domínio remete para uma escala essencialmente nacional. Defende que as

plataformas sejam obrigadas a regular-se pelos enquadramentos nacionais, desde logo no âmbito do direito do trabalho.

Necessidade de a **legislação do trabalho** começar a integrar os casos de trabalho (como o trabalho de plataforma ou o teletrabalho) que constituem novas realidades do trabalho. Estamos a falar de realidades laborais que já não são espacial e temporalmente contidas, correndo-se o risco de esbaterem espaços e tempos de trabalho e não trabalho - algo que obriga a uma nova regulação de forma a evitar uma desregulação e precarização progressiva do mercado de trabalho, com consequências importantes no quotidiano dos trabalhadores e na própria organização da cidade.

Impostos, Políticas Públicas e Fiscalização

Várias intervenções salientaram a importância de se conhecer de melhor forma como são usados os impostos cobrados a partir destes sectores, em particular em termos de fiscalização

Dados e monitorização das mudanças:

Várias intervenções destacaram a importância dos **dados** para políticas públicas mais fundamentadas, com um banco de dados mais facilmente acessível e actualizado.

Visão integrada das políticas públicas:

Part2 and Part7 defende a necessidade de pensar a **habitação, mobilidade e turismo numa perspectiva mais integrada**, ao nível do urbanismo/cidade no seu todo, não segmentando os diversos eixos de actuação. Além disso, refere a necessidade de pensar a cidade de outra forma, não tão focada no lado neoliberal e de curto prazo, como foi o caso do turismo.

Para Part8, a problemática das plataformas prende-se com uma **questão política, de fundo**, e não tanto de soluções circunscritas e localizadas para cada sector. Abordando o exemplo da Uber, refere uma tensão entre um problema urbano, de sustentabilidade e de mobilidade (a existência de carros na cidade) e o desafio de que a retirada dos mesmos não se traduza num problema laboral e social para quem, actualmente, tenha no sector TVDE a sua fonte de rendimento. No fundo, defende a necessidade de o **Estado voltar a ter uma visão mais de fundo**, um plano económico e social que pudesse cumprir determinados objectivos (laborais, de sustentabilidade, etc)

Uber

Convergências	Divergências
Legislação e Fiscalização	Contingente

<p>Part7 defende uma fiscalização das horas efectivamente realizadas pelos motoristas</p>	<p>Part3 defende a imposição de um contingente, até como forma de regulação do mercado</p> <p>Part1 refere que uma possível instituição de contingente levaria não só a uma limitação de novas entradas, mas também à retirada do mercado de alguns motoristas/parceiros actuais – uma situação que obrigaria a uma reflexão ponderada.</p>
	<p>Faixa Bus</p> <p>Na opinião de Part3, os TVDE constituem um serviço privado que realiza transporte público e, como tal, devem ter direito ao uso da faixa BUS (apenas enquanto transportam passageiros)</p> <p>Segundo Part1, os TVDE não têm obrigação de serviço público impostas pelas autoridades públicas e, assim, diferenciam-se dos outros operadores públicos. Como tal, afirma-se contra o uso da faixa BUS – até como defesa da rapidez do transporte público.</p>
	<p>ZER (Zona de Emissões Reduzidas)</p> <p>Part3 questiona a interdição dos TVDE que não sejam totalmente elétricos à futura ZER, algo que não sucede com o transporte público e com os táxis.</p> <p>Defende uma semelhança de tratamento relativamente aos outros dois exemplos</p> <p>Segundo Part1, o objectivo da ZER é que seja uma zona de emissões reduzidas e de uso essencialmente pedonal (com excepções bastante circunscritas). Como tal, os TVDE deverão ser excluídos</p> <p>Part5 mencionou o exemplo de Nova Iorque, onde existem taxas superiores para a circulação em determinadas zonas do centro ou zonas de emissão reduzidas</p>

Outras propostas importantes:

Plataforma única: Part5 defende a existência de uma única plataforma, a qual possa superar os problemas e ineficiências causadas pela actual guerra comercial entre

plataformas e introduzir uma maior racionalização e sustentabilidade no sector. Esta opção poderia solucionar grande parte dos problemas dos “quilómetros em vazio” (com problemas de sustentabilidade), problemas no sistema de routing/alocação de viagens, ou a própria competição por espaço e clientes na cidade.

TVDE e Aeroporto: Part3 defende que os TVDE possam ocupar o mesmo espaço que os táxi no aeroporto

Plataforma integradora de mobilidade/mobility-as-service: A CML pretende contribuir para a criação de uma plataforma capaz de integrar os diversos serviços de mobilidade da cidade, público e privados. A CML vê-se como agente regulador do mercado, tem como estratégia a promoção de um ecossistema de mobilidade, e vê-se como detentora de um papel importante ao nível dos Dados (em articulação com o Governo).

Airbnb

Convergências	Divergências
<p>Zonas de contenção e Habitação</p> <p>Part6 and Part7 concordam que, mais do que zonas de contenção, é necessário diminuir o peso do alojamento local na cidade/metrópole. Para Miguel Graça, toda a cidade deveria ser uma zona de contenção.</p> <p>Para Part6, as zonas de contenção têm-se traduzido num aumento da pressão imobiliária para as zonas onde é possível abrir AL</p>	

Outras propostas importantes:

Part6 advoga a necessidade de **distinguir entre habitação e alojamento local** na definição das tipologias de zonamento/diretivas urbanas (em algumas categorias usadas pela administração pública, as duas realidades surgem na mesma tipologia). Refere que o programa “renda segura” se revelou como um programa ineficaz de passagem de AL para o alojamento de longa duração, e defende uma multi-escalaridade das políticas públicas

Part3 salientou a necessidade de perceber as **diferentes realidades e situações** dentro do AL (desde logo, de tipologia de host e AL) para a definição de políticas públicas. Isto é, importa perceber a situação diferenciada de quem esteja no sector (mas que, em alguns casos, nem é proprietário) para os grandes proprietários, em geral de nacionalidade estrangeira e/ou fundos estrangeiros

Foi avançada a possibilidade de uma comissão mista para o acompanhamento das questões da habitação