

LANA

Glovoko *rider*-a, amets arteko zapalkuntza

Lau atalez osatutako sail bateko lehen artikulua da hau. Bertan, aztergai izango dira Glovo enpresaren negozio-eredua, baita bere ingurukoekin daukan harremana ere. Enpresaren irudi publikoa arretaz aztertu eta konpainiak *rider* deitzen dien dozenaka txirrindulari elkarrizketatu ondoren, lanari buruz duten iritziari eta egiatan ordaintzen dietenari erreparatuko diegu artikulu honetan. Nahiz eta Glovok askotan esan langileei ederki ordaintzen diela, kostu guztiak kontuan hartuta argi ikusten da langileek gutxieneko soldataren azpitik kobratzen dutela.

EGILEA | PAUL IANO

ITZULTZAILEA | DIEGO PALLÉS LAPUENTE

ARGAZKIAK | DOS POR DOS / KAULDI IRIONDO

Glovorentzat lanean aritu naizela komentatzen dudak bakoitzean, lehen galdera beti izaten da: “Zer moduz ordaintzen dute?”.

Ez da erraza galdera garrantzitsu horri erantzutea. Zailtasuna ez datza bakarrik Glovo eta bere langileen arteko harremana ulertzean, soldataren kontzeptua bera ere arretaz aztertu behar baita.

Lan tradizioaletan, langileak lanorduen arabera soldata jasotzen du. Kopuru horri hainbat kostu kendu behar zaizkio, esaterako, lanera joateko gastatutako gasolina edo zenbait lanbidetan beharrezkoak diren tresnen erosketa.

Glovorentzat lan egitean gauzak ez dira hain errazak. Bertan hiru hilabetez lan egin ondoren, argi ikusi nuen *rider*-ek ezkutuko kostu asko ordaintzen dituztela eta horiek negozioaren funtsezko atal bat ostatzeko dutela. Kalitate oneko bizikleta eskuratu nuen hirian barna ibiltzeko, baina lehenengo hila-

betearen buruan dagoeneko birrintzen hasia zen: gurpilak dozena erdi bat al-diz zulatu zitzaizkidan, aurreko zein atzeko abiadura-aldagailuak nahaspila mekaniko huts bihurtu ziren eta, are okerrago, gurpilak etengabe deformatzen zirenez, balaztak gehiegi laxatzen zitzaizkidan eta istripua izateko arrisku handia izaten nuen. Azkenean, bizikleta berria erosi nuen eta, horrez gain, konponketak egiteko tresneria, argiak, bateriak, kapusaia eta euritako prakak ere erosi behar izan nituen. Baita matxurak konpontzen denbora mordoa eman ere. Oro har, hiru hilabeteren ondoren, aipatutako gastuengatik 476,02 euro ordaindu nituen; horren truke, 85,71 euro gutxiago ordaindu nuen autonomo kuotagatik, ez besterik. Bizikletak konpontzen eskarmentu handia izan ez banu, ehunka gehiago ordainduko nituzkeen ziur aski. Glovoko *rider* batek esan zidanez, “jendeak argi ulertu behar du: Glovorentzat lan egitea garestia da”.

Hala eta guztiz ere, okerrago izan zitekeen. Bizikleta erabiliz bide erraza hartu nuen, askoz garestiagoa baita *rider* askoren alternatiba: motozikleta. Motorra erabiliz gero, gasolina, aseguru eta zergak ordaindu behar dira, matxurak konpontzea askoz garestiagoa da eta, gainera, ibilgailua etengabe hingatzen da, jakina.

Ordainsaria kobratzean, *rider* gehienek pentsatuko dute “diru kopuru hori guztia irabazi dutela”, baina egia oso bestelakoa da. Benetako irabaziak dirudiena baino baxuagoak dira. LARRUN aldizkarian idatzi nuen *Glovolizazioa* erreportajea, horri buruz hitz egin nuen, eta harrezkero hainbat irakurlek nahastuta idatzi didate, Glovoren publizitateak baitio *rider*-ek hilean 1.000 euro baino gehiago erraz kobra dezaketela. *Rider* ohi batzuek ere idatzi didate komentatzeko hilean 2.000 euro inguru lor zitzaketela. Are gehiago, *La Razón* Espainiako egunkarian, *rider* ba-



tek adierazi zuen egunean sei orduz lan eginez 1.300 euro kobratzen dituela.

Hori guztia egia balitz, Glovon lan egiteak benetan ideia aparta lirudike. Baina funtsean gezur hutsa baino ez da: kobratutakoa irabazitakoarekin nahastu dute, nahita zein axolagabekeriaz. Istorio horietan ez da inoiz kontuan hartu lanarekin batera datorren inolako gasturik. Ordainagiriko zenbakiari baino ez diote erreparatu.

Ekonomia gigifikatu berri horretan langileen egoera behar bezala irudikatzeke, ahal beste Glovoko *rider* elkarritzaketatu beharko lirateke bakoitzaren irabaziak eta ezkutuko gastuak konparatzeko. Horrela benetako soldata agertuko litzateke. Bada, horixe bera egin dut: dozenaka *rider*-ekin solastatu eta gero, batez besteko soldata orduko 5,33 eurokoa dela kalkulatu dut.

Neure esperientziak datu horrekin bat egiten du. Lanean efiziente bihurtzeko behar izan nuen denboraldia baz-

tertuta, soilik etekinik handienak lortu nituen asteak kontuan edukiz eta astean batez beste 40 orduz lan egiten nuela kontsideratuz —egiatan gehiago egiten banuen ere—, kalkuluen arabera 5,19 euro irabazten nituen orduko.

EGUN OSOKO LANA SOILIK BATZUENTZAT DA

Ziur aski, orain pentsatuko duzue: nor egin lezake lan hain gutxiren truke? Zergatik ez hartu beste edozein lan?

Langileen esanetan, arrazoiak sinplea da: “Ez dago besterik”. Glovoko *rider* kopuru erraldoia migratzaileak dira eta luzaro gorriak ikusi dituzte lan egonkor bat topatzeko. Batzuek hiru urte eman dituzte horrelakorik aurkitu gabe. Askok, gainera, ezin dute hemen legalki lan egin eta beste langileei eskatu behar dizkiete profil eta dokumentazioa lan egin ahal izateko. Glovok langileak ia gainbegiratzen ez dituenek, lan-lege-diaren oztopoak saihesteko bidea erraz

Dozenaka *rider*-ekin solastatu eta gero, batez besteko soldata orduko 5,33 eurokoa dela kalkulatu dut



aurkitzen dute; nik dakidanez, nire nagusia egoera horren jakitun zen uneoro eta jende horri oztoporik gabe lan egitea errazten zion. Migratzaileek *rider* guztien %50-70 osatzen dute, hiriaren arabera beti ere. Jende horrentzat, besselako lan-aukerarik topatzea oso latza edota ezinezkoa da. Bartzelonan, maizta amaieran, garbiketa kamioi batek harrapatuta lanean hil zen riderraren profila horixe zen: migratzaile etsi bat,

edonon lan egiteko prest.

Ikasleak dira beste langile-multzo nagusietako bat. Glovok batez ere langile mota hori lotu nahi du konpainiaren irudi publikoarekin. Gazte alai eta gogotsuak bizikleta gainean tarteka ordu batzuk ematen. Horiek langileen %30 dira nire esperientziaren arabera. Eta haiek ere ez dute egoera atsegin. Hilaren bukaerara heltzeko, “igandetik igandera lan egin behar duzu”, kontatu zidaten. Haien iritziz, Glovok askatasuna eta autonomia promesten ditu, baina gezur hutsa da: “Ez dut uste [Glovon]

Rider beteranoek astero 60 ordu inguru lanean eman behar izaten dituzte; kontratupeko langileak balira, egoera lotsagarri hori legez kanpoko litzateke



askatasuna dagoenik. Ustezko askatasuna daukazu, bai, baina ondorioak dakartzizun askatasuna da”. Glovori buruzko iritzia galdetu nionean, lanaldi partzialean dabilen *rider* batek bi hitzetan azaldu zidan: “Kaka putza da, kaka putz ustela”.

Aipatutako bi *rider*-taldeok tarteko “bikaintasun puntuazioak” lortzen dituzte. Sistema horren bidez, Glovok langileak sailkatzen ditu. Puntuazioaren arabera bakoitzak astero zenbat orduz lan egin dezakeen erabakitzen da, baita txanda berean ari direnen artean eskaerak esleitzeko probabilitatea ere. Beste hitzez esanda, askok ordu gehiagoz lan egin nahi badute ere, ezin dute. Normalean, *rider* horiek astean 10 eta 25 ordu arteko lanaldi mugatua izaten dute. Tarte horren barruan, bakoitzari esleituko zaion eskaera kopuru zehatza algoritmoaren apeten menpe dago, baita puntuazio altuko *rider*-ek hartutako ordu kopuruaren menpe ere.

RIDER BETERANOAK

Azken talde nagusia beteranoak dira. Jende hori Glovo hasiberria zenean Gasteizen sartu zen, 2017an. “Bikaintasun puntuazio” ezin hobeak dituzte eta lana serio-serio hartzen dute; izan ere, lanaldi osoko lanbidetzat dute. Hain puntuazio handia dutenez, pertsona horiek nahi beste orduz lan egiteko aukera izaten dute: normalean, 9 edo 10 orduz egunean, astean sei egunez. “Bikaintasun puntuazioa” aldagai askoren menpe dago, baina horietako garrantzitsuenak burututako bidalketa guztien kopurua da. Oro har, langile guztiek puntuazio ezin hobeak lortzen dituzte lanaren kalitateagatik eta eskaera altuko orduetan jarduteagatik. Beraz, langileak zerrendan gora edo behera mugitzen dituen faktore bakarra burututako eskaera guztien kopurua da; alegia, antzinasuna.

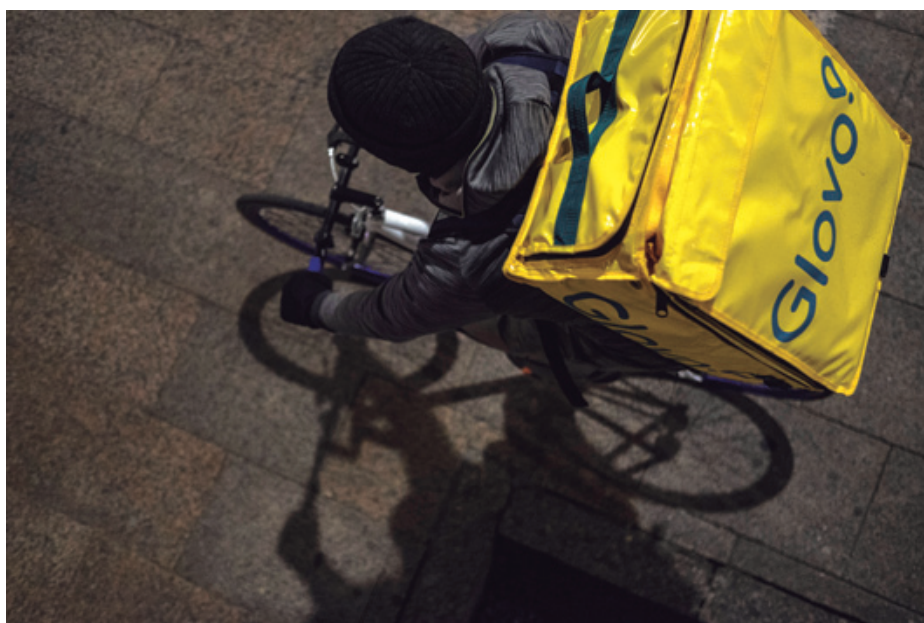
Alde batetik, langile horiek lanarekin nahiko pozik daudela adierazi didate. Haietako askok baldintza okerragoe-tan lan egiten zuten lehenago DHL, UPS eta antzeko bidalketa-enpresa tradizioaletan. Bertan, are lanaldi luzeagoak izaten zituztela salatzen dute, eta atseden hartzeko tarterik ere ez. Baina beste alde batetik, jakin badakite Glovoko baldintzak oso kaskarrak direla ia edozein lanekin konparatuz gero eta kontziente dira *rider* gehienek lanaldi murrizta dutela, beteranoek ez bezala. Talde horrek Glovoko langileen %10

osatzen du eta haien soldata hurbiltzen zaio gehien soldata dezente bati: hilean 900 eta 1.200 euro artean. *La Razón* egunkarian agertu zen *rider*-aren irabaziei 192,50 euroko autonomo kuota eta BEZaren %21 kenduz gero, ondoriozta dezakegu 881,88 euroko soldata lortzen dutela hiler, astean 42 orduko lanaldiaren truke. Hortaz, 5,24 euro ko-bratzen dute ordua, gutxieneko soldatatik behera. Kalkulu horretan hainbat kostu gehiago sartu beharko lirakeke, baina ezin ditut zehaztasunez jakin *rider*-ari zuzenean galdetu gabe.

Migratzaileek *rider* guztien %50-70 osatzen dute, hiriaren arabera. Jende horrentzat, bestelako lan-aukerarik topatzea oso latza edota ezinezkoa da



Beteranoen ordainsariak besteena baino handiagoak badira ere, alde txarra ere badaukate. *Rider* beteranoek as-tero 60 ordu inguru lanean eman behar izaten dituzte; kontratupeko langileak balira, egoera lotsagarri hori legez kanpoko litzateke. Negozio eredu hori



ez da kalitatezko lanpostuak sortzeko bide berritzailea, nork bere burua esplotatzeko era baizik. Glovo aplikazio baten bitartez baliatu da langileak ahal beste orduz eta ahalik eta gogorren lan egitera bultzatzeko. Hortxe dugu Glovoren ideologia teknologikoaren ondorioa. Silicon Valleyn, neoliberalismoaren bihotzean, sortutako ideologia horren arabera, arrakasta gogorrago lan egitearen bitartez lortzen da, inola ere ez langile eskubideen alde borrokan aritzearen bidez.

ISTRIPUAK LANGILEAREN ARAZO?

Azkenik, Glovo eta bere langileen arteko harremana ulertzeko kontuan izan behar dugu lan izugarri arriskutsua dela. Lan istripuei dagozkien datu zehatzak lortzea zaila bada ere, garraioen sektorea arriskutsuenetakoa da Espainiako Estatuan. Ikerketen arabera, txirrindulari batek istripu larri bat espero dezake 3.200 kilometrotan behin, batez beste. *La Razón*-eko *rider*-ak bizikletaz 10.000 kilometro baino gehiago egin ditu Glovon lanean hasi zenetik, orain dela bi urte. *Rider* baten lehen heriotza aurtengo maiatzean gertatu da, baina hori ez da inola ere lehengo lan-istripua izan Glovon. *Rider* lanean eman nituen hiru hilabete eskasetan, horietako askoren berri izan nuen, eta ikusi ere egin nituen. Ni neu gutxigatik libratu naiz behin baino gehiagotan. Kamioi batek jota Bartzelonako hogeita bi urteko gaztea hil eta astebete geroago, Gasteizko *rider* bat ospitaleratu egin

zuten auto batek jo eta gero. Horri buruz, Bartzelonan sortu den Riders X Derechos sindikatuko kide batek komentatu zidan datu zehatzak lortzea zaila dela, baina iristen zaien informazioaren arabera *rider*-ek trafiko-istripuak sarri izaten dituztela: "Bi istripu hiru egunean behin".

Nahiz eta lan hori existitzen den lanjerosenetakoa izan, Glovok ez du inolako ardurarik hartu langileen segurtasuna hobetzeko. Bartzelonako heriotza eta gero asko hitz egin du aseguru poliza bati buruz, baina poliza horrek enpresa babesteko baino ez du balio, auzitara joateko beharra izanez gero. Beste poliza batek garraiatutako fardelen balioa barne hartzen du, baina, Glovoko nagusiak esan zidanaren arabera, ez bata ez besteak ez ditu indemnitzatzen *rider*-ak eurek jaso ditzaketan kalteengatik. Sinatu nuen kontratuak argi zioen: "Profesional Independentek onartzen eta bere gain hartzen ditu eskaerak edo mikro atazak dakartzan arrisku zein mentura. (...) [Glovok] halaber, ez du bere gain hartuko Profesional Independentek bere lanaldian jasan lezakeen kalte material edo pertsonalik. Horrek erantzukizun zibileko aseguruia kontratatu beharko du...".

Nire kontratuko pasarte horrek ezin hobeto laburbiltzen du Glovok zer-nolako harremana duen bere langileekin, baita haien ongizateaz zenbat ardurtzen den ere. Argi eta garbi adierazten dizute, arreta apur bat jarritz gero. ●