



plus platform labour in
urban spaces

COLABOR

LABORATÓRIO COLABORATIVO PARA O TRABALHO, EMPREGO E PROTEÇÃO SOCIAL

Com o apoio:



Organização
Internacional
do Trabalho

Cofinanciado por:

Lisb@20²⁰



O Projeto “PLUS”

Economia de Plataformas Digitais na Cidade:
Justiça, Proteção Social, Desenvolvimento.

Giovanni Allegretti (Coord. unidade portuguesa)

Evento: As plataformas digitais e o futuro do trabalho
12 NOVEMBRO 2020

Sessão: ESTUDOS E INVESTIGAÇÃO EM CURSO



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No 822638. The European Commission support for the production of this publication does not constitute an endorsement of the contents which reflects the views only of the authors, and the Commission cannot be held responsible for any use which may be made of the information contained therein.

Introdução: o projeto

- O projeto PLUS (**Platform Labour in Urban Spaces** - <https://project-plus.eu>) é financiado pelo programa europeu Horizonte 2020
- Através de uma abordagem trans-urbana, pretende abordar as principais características e transformações do impacto das economias de plataformas no trabalho, bem-estar e protecção social.
- PLUS enquadra uma rede de investigação que interliga
 - **Sete cidades europeias** (Barcelona, Berlim, Bolonha, Lisboa, Londres, Paris e Tallinn)
 - **E quatro plataformas** (AirBnb, Deliveroo, Helpling e Uber) em que o trabalho é externalizado por meio de um convite aberto a uma multidão geograficamente dispersa (crowdwork), **e aplicações baseadas numa localização** (apps), as quais atribuem trabalho a indivíduos numa área geográfica específica.

Nesta perspetiva, o PLUS procura traçar um quadro das rápidas transformações no sector, propondo uma abordagem inovadora que **identifica a dimensão urbana como fundamental para medir e avaliar o impacto social e económico** dessas inovações e construir políticas mais inclusivas.



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No 822638. The European Commission support for the production of this publication does not constitute an endorsement of the contents which reflects the views only of the authors, and the Commission cannot be held responsible for any use which may be made of the information contained therein.



plus platform labour in
urban spaces

Introdução: os parceiros

- **UNIVERSIDADE DE BOLONHA, Itália (Coordenação)**
- THE UNIVERSITY OF HERTFORDSHIRE HIGHER EDUCATION CORPORATION (UH), Reino Unido
- SCUOLA UNIVERSITARIA PROFESSIONALE DELLA SVIZZERA ITALIANA (SUPSI), Suíça
- UNIVERSITE PARIS 13 e SMARTFR, França
- UNDACIO PER A LA UNIVERSITAT OBERTA DE CATALUNYA (UOC), Espanha
- LEUPHANA UNIVERSITAT LUNEBURG (LUL), Alemanha
- TALLINN UNIVERSITY, Estónia
- FUNDACION TECNALIA RESEARCH & INNOVATION (TECNALIA), Espanha
- **ASSOCIAZIONE BASIC INCOME NETWORK ITALIA (BIN) e FONDAZIONE GIACOMO BRODOLINI, Itália**
- **STICHTING FAIRBNB AMSTERDAM (Fairbnb), Holanda**
- **ASOCIACION COOPDEVS (Katuma), Espanha**



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No 822638. The European Commission support for the production of this publication does not constitute an endorsement of the contents which reflects the views only of the authors, and the Commission cannot be held responsible for any use which may be made of the information contained therein.

Metódos e missão

- A investigação é conduzida através de uma **abordagem multidisciplinar** (jurídica, socioeconómica, política e histórica), **articulada em análise documental e investigação de campo** (tanto qualitativa como quantitativa).
- O objetivo passa por **fomentar cenários alternativos que possam contribuir para promover a protecção social, o desenvolvimento económico e o bem-estar no trabalho digital.**

Neste sentido, o **projeto procura uma articulação com as instituições comunitárias, nacionais e locais**, preocupando-se com a formulação de propostas de políticas públicas capazes de balançar uma abordagem comparativa entre as 7 cidades estudadas com as especificidade de cada contexto nacional e urbano.



O foco: a gestão algorítmica para além da orientação e escalonamento do trabalho - Ambientes de trabalho nos quais “o trabalho humano é atribuído, otimizado e avaliado através de algoritmos e dados monitorizados” (Lee et al., 2015, p. 1603).

- **DES-INTERMEDIÇÃO, PERVASIVIDADE E OMNIPRESÊNCIA DO ALGORITMO NOS DIFERENTES ASPETOS DO TRABALHO:**
- (1) monitorização contínua do comportamento dos trabalhadores; (2) avaliação constante do desempenho dos trabalhadores tendo como a avaliação dos clientes, mas também a aceitação ou rejeição do seu trabalho pelo cliente; (3) a implementação automática de decisões, sem intervenção humana; (4) interação dos trabalhadores com um «sistema» e não com seres humanos, privando-os de oportunidades de feedback, discussão ou negociação com o seu supervisor, como seria geralmente o caso em empregos fora da Internet; e (5) baixo grau de transparência decorrente de práticas comerciais competitivas e de natureza adaptativa (decisões que mudam **com os dados recolhidos**).
- **Ver Möhlmann e Zalmanson, (2017)**



plus platform labour in
urban spaces

Rumo à co-criação

- O projeto **valoriza o papel que diferentes stakeholders podem desempenhar na gestão das rápidas transformações** que caracterizam o setor, tendo em vista a promoção do sector no seu todo.
- Uma abordagem **“de baixo para cima” e com técnicas de co-criação** serão adotadas no último ano (que começa agora) para contribuir na produção de resultados com impacto direto na formulação de políticas, no mercado e no bem-estar: tipologias inovadoras de contratos, uma Carta de direitos dos trabalhadores digitais, orientações fiscais e regulamentares, projetos piloto de empreendimento social e padrões educacionais para novas competências (é o caso de Bolonha, onde o projeto está sediado).



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No 822638. The European Commission support for the production of this publication does not constitute an endorsement of the contents which reflects the views only of the authors, and the Commission cannot be held responsible for any use which may be made of the information contained therein.

Análise socio-demográfica

O *codebook* (Nvivo) para a análise qualitativa das entrevistas e para a **seleção** dos grupos a serem entrevistados (**quais são os grupos vitais para a economia de plataforma, mesmo que não participem diretamente nela através do algoritmo?**) foram, para nós, motores de uma **etnografia urbana sobre o capitalismo de plataforma.**

Label	Age	Gender	Education	Employment Relations	Living area (geographical)	Living area (socio-economic)	Nationality	Other income source	Past Platform Experience	Platform Experience	Previous political engagement	Working area	Monthly working hours	Approx monthly income	Membership
Air_M_Li_1	34	Male	n/a	Freelance/Self-Employed	n/a	n/a	Italian	Yes, both outside and on other digital platforms	n/a	n/a	n/a	Center	n/a	n/a	n/a
Air_M_Li_2	40	Male	Master	Entrepreneur	Center	n/a	Portuguese	Yes, both outside and on other digital platforms	Yes	n/a	n/a	Center	n/a	n/a	n/a
Air_M_Li_3	n/a	Male	Master	Entrepreneur	n/a	n/a	Portuguese	No	n/a	72	n/a	Center	n/a	n/a	n/a
Air_M_Li_4	n/a	Male	n/a	Freelance/Self-Employed	n/a	n/a	Portuguese	Yes, outside digital platforms	No	84	n/a	Center	n/a	800	Yes
Air_M_Li_5	n/a	Male	n/a	Subordinated/Waged	n/a	n/a	Portuguese	Yes, on other digital platforms	n/a	84	n/a	All	120	n/a	n/a
Air_M_Li_6	39	Male	n/a	Freelance/Self-Employed	Periphery	Poor	Portuguese	n/a	Yes	72	Yes	Center	110	n/a	n/a
Air_M_Li_7	33	Male	Master	Freelance/Self-Employed	n/a	n/a	Brazilian	No	No	60	n/a	Center	120	1000	n/a
Air_M_Li_8	38	Male	Bachelor	n/a	n/a	n/a	Portuguese	Yes, both outside and on other digital platforms	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Air_F_Li_9	34	Female	PhD	Freelance/Self-Employed	Center	n/a	Italian	Yes, outside digital platforms	Yes	36	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Air_F_Li_10	39	Female	n/a	Freelance/Self-Employed	Center	n/a	Italian	n/a	n/a	60	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Air_M_Li_11	33	Male	Bachelor	n/a	Periphery	n/a	Brazilian	Yes, on other digital platforms	Yes	12	n/a	n/a	160	n/a	n/a
Uber_M_Li_1	34	Male	n/a	Entrepreneur	n/a	n/a	Portuguese	Yes, on other similar digital platforms	n/a	30	n/a	All	240	2000/3000	No
Uber_F_Li_2	n/a	Female	n/a	Dependent contractor/Collaboration	n/a	n/a	Brazilian	n/a	n/a	n/a	n/a	All	160	800/1200	n/a
Uber_M_Li_3	n/a	Male	n/a	Entrepreneur	n/a	n/a	Portuguese	Yes, on other similar digital platforms	No	36	n/a	All	200	800	n/a
Uber_M_Li_4	51	Male	n/a	Freelance/Self-Employed	n/a	n/a	Portuguese	Yes, both outside and on other digital platforms	No	n/a	Yes	n/a	180	1500	No
Uber_M_Li_5	39	Male	n/a	Freelance/Self-Employed	n/a	n/a	Brazilian	Yes, both outside and on other digital platforms	n/a	12	Yes	Center	180	n/a	Yes
Uber_M_Li_6	n/a	Male	n/a	Dependent contractor/Collaboration	n/a	n/a	Brazilian	Yes, on other similar digital platforms	No	n/a	No	n/a	n/a	n/a	No
Uber_M_Li_7	n/a	Male	n/a	Dependent contractor/Collaboration	n/a	n/a	Brazilian	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	600	n/a
Uber_M_Li_8	n/a	Male	n/a	Entrepreneur	n/a	n/a	Portuguese	Yes, outside digital platforms	Yes	48	n/a	All	n/a	n/a	No
Uber_M_Li_9	n/a	Male	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Uber_M_Li_10	40	Male	10º ano	Subordinated/Waged	Periphery	n/a	Portuguese_Saotomean	No	No	36	n/a	All	180-200	800/1000	No
Uber_M_Li_11	42	Male	Bachelor	TVDE owner (self employed)	Periphery	n/a	Portuguese	No	No	45	Yes	All	n/a	n/a	Yes
Uber_M_Li_12	45	Male	n/a	TVDE owner (self employed)	n/a	n/a	Portuguese	No	No	36	n/a	n/a	180-200	600 (post pandemic)	No
Uber_M_Li_13	44	Male	Bachelor	TVDE owner (self employed)	Periphery	n/a	Portuguese	Yes, both outside and on other digital platforms	No	36	n/a	All	n/a	n/a	No
Uber_M_Li_14	28	Male	Bachelor	TVDE owner with employees	n/a	n/a	Portuguese	Yes, both outside and on other digital platforms	No	14	n/a	n/a	240	n/a	No
Uber_M_Li_15	38	Male	Bachelor	TVDE owner (self employed)	Periphery	n/a	Portuguese	Yes, on other similar digital platforms	No	54	n/a	All	n/a	n/a	Yes

LISBOA e PORTUGAL: especificidades

PORTUGAL e LISBOA destacam-se no projeto não apenas pela especificidade de ser uns dos poucos contextos **em que há regulação nacional** (e não apenas municipal) de algumas plataformas (como é o caso da Lei da Uber 45/2018 – regularizando o setor TVDE), mas também por ser um **LABORATORIO EXPERIMENTAL** para o mainstreaming em território europeu de algumas empresas.

Outras características adequadas ao desenvolvimento do setor:

- Portugal **como plataforma giratória para a imigração** (Baganha, 2006) e ponte (temporário) com outros países,
- **Um baixo conflito social** (movimentos sociais sobre habitação e até os taxistas, que em outros lugares foram mais combativos)
- A **reduzida fiscalização** das normas
- Uma transformação alinhada ao **tipo de cultura de empreendedorismo** (familiar, micro)
- Lisboa imaginada como “plataforma” de start-ups

Neste quadro, um dos objetivos do projeto **é traçar o “perfil” específico das plataformas no país, e a criação de uma comunidade de discussão** e intervenção no sector do trabalho de plataforma. Um trabalho que começou “de baixo para cima”, com os trabalhadores, e nos próximos 6 meses terá dois SOPOLAB (Laboratórios para encontro de stakeholders diferentes).

Um sistema de “capitalismo de intermediários” (Intermediary Platform Capitalism) com ressonâncias e similitudes entre plataformas que pertencem a distintos setores

	Owned/loan		Third party	
UBER	TVDE Company		TVDE drivers	
	Large business entrepreneurs	Company profit	Freelance driver	Percentual (Recibo Verde/informal)
	Small Business entrepreneurs/drivers		Fulltime driver	Fixed rate (Recibo Verde/informal)
	Self Employed		Subordinated driver	Long term contract
AIRBNB	Small businesses		Intermediation company	
	Single Freelance host	Individual rental	Intermediation entrepreneurs	Company profit
	Small entrepreneur	Company profit	Intermediation managers and workers (large companies)	Long term contract
			Intermediation ancillary services	Freelance (various contracts)

SEMELHANÇAS ENTRE AIRBNB e UBER:

A regulamentação do setor é conduzida pelas autoridades públicas de forma mais exigente com os trabalhadores do que com as plataformas. A **indulgência institucional** em relação à plataforma é acompanhada por um maior controle sobre hosts e drivers individuais (os arraias-miúda?)

A **não nacionalidade das plataformas** (as sedes situam-se fora das fronteiras nacionais, e **parte das responsabilidade legal passa para as empresas intermediárias de TVDE ou até para os motoristas**; é o caso do DUMPING DOS PREÇOS em oposição à directiva da Lei 45 de a tarifa não descer abaixo do preço de custo).

O COVID evidenciou uma serie de **DIFERENÇAS** que dizem respeito à sua sustentabilidade e resiliência face aos competitors: O PÚBLICO DE CLIENTES diferentes, os diferentes TURN-OVER dos trabalhadores/investidores, e o diferente grau de centralização de cada sistema.

Convergências com o estudo da OIT, úteis para a Iniciativa da OIT sobre o Futuro do Trabalho

- Consideradas as devidas diferenças (sobre o tipo de empresas analisadas), e centrando-se num método ETNOGRAFICO (acompanhando os/as trabalhadores/as), o PLUS também tem vindo a averiguar que:
- A economia de plataformas digitais gera disrupções nos modelos de negócios existentes, mas também no modelo de emprego, oferecendo aos trabalhadores a oportunidade de trabalhar **de forma autónoma e de assumir as tarefas que preferirem**.
- **ESTA NARRATIVA POSITIVA** persiste frente aos problemas e riscos identificados, quer pelos benefícios ligados à **URBANIDADE** que **acompanham este trabalho** (*gosto de andar pela cidade; o trabalho antigo era estático e chato; o carro é a minha casa; gosto de falar com pessoas e ouvir musica...*) **quer porque os trabalhadores ainda sentem alguma capacidade de fazer escolhas** (o tipo de relação com a empresa intermediária, o carro elétrico, etc.)



Outras convergências com o estudo da OIT:



- As «condições de serviço» das plataformas (para trabalhadores e clientes) mudam com grande rapidez, por vezes difícil de acompanhar (determinadas pela competição, estratégias de marketing e laborais)
- É muito frequente trabalhar **ao mesmo tempo para mais plataformas** (estratégias adaptativas de sobrevivência), semelhantes ou até complementares (**POROSIDADE DO ECOSISTEMA**)
- Este trabalho é usado **para «complementar rendimentos de outros trabalhos»** (em muitas famílias) e apenas se torna possível devido à **estabilidade garantida pelo trabalho do cônjuge**.
- **O tempo de trabalho não remunerado** (tempo de espera, à procura de trabalho) **pode levar a médias de ganhos abaixo do salário mínimo**.



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No 822638. The European Commission support for the production of this publication does not constitute an endorsement of the contents which reflects the views only of the authors, and the Commission cannot be held responsible for any use which may be made of the information contained therein.

Outras convergências com o estudo da OIT:

- Desajustamento de competências e ausência de progressão na carreira
- A cobertura de proteção social é baixa e na maioria dos casos provem de outro tipo de emprego (quem mais depende do que ganha na plataforma vê-se mais desprotegido)
- O sistema de “intermediação” reduz progressivamente o grau de liberdade associado à narrativa dominante sobre o “trabalho da plataforma” (a flexibilidade na definição de horários)
- Alto número de quem já teve pagamentos recusados (e não consegue considerar isto “justo” por não ter recebido explicações concretas)
- A «dependência do algoritmo» e a sua natureza de “Caixa preta” e mecanizada tornam as “perceções” (de ser injustiçado, da natureza CLIENTE-CÊNTRICA e assimétrica das classificações e das respostas da empresa para a queixas dos clientes) muito centrais na crítica dos trabalhadores, os quais se percebem rodeados de “MITOS” e regras não claras usadas para fragmentar a luta laboral e enfraquecer os indivíduos.
- A opacidade (e a frequente mudança) das regras, e a substancial ausência de um dialogo “humano” com uma contraparte fisicamente identificável, reforça tal perceção.
- Muitos procuram em FÓRUNS e REDES SOCIAIS respostas para dúvidas, e partilha de experiências
- A maioria das iniciativas que foram empreendidas para melhorar as condições de trabalho foram lideradas pelos próprios trabalhadores, por universitários e por parceiros sociais.



É NOVO? - CONTINUIDADES E DESCONTINUIDADES

(o “instrumentalismo” da excepcionalidade nas narrativas dos trabalhadores)

- O argumento de que estas plataformas são «novas» – algo que não é exatamente o mesmo que o «trabalho» tradicional – tem sido utilizado pelas plataformas digitais para tentarem subtrair-se à regulamentação do trabalho em vigor, e para o **reconhecimento da sua excecionalidade**. O trabalho nas plataformas digitais pode ser melhor entendido como **parte de uma transição mais vasta para um trabalho mais precário e ocasional**, bem como para **processos de contratação e gestão** mais automatizados.
- Mas os trabalhadores percebem o que Cherry (2016) denomina de **«regresso aos processos industriais não qualificados do taylorismo**, mas sem a confiança e a segurança no emprego», com a **remuneração paga à tarefa e não em função do tempo de trabalho**, o que evoca a estrutura de pagamento à peça da era pré-industrial.
- Por sua vez, **também os serviços de correspondência (matching)**, entre clientes e trabalhadores, não estão longe do trabalho das agências de emprego temporário, e afastam-se da capacidade de dar resposta aos maiores anseios dos trabalhadores em relação aos seus horários de trabalho...

Faz falta uma luta sindical transnacional (como escreveu recentemente Elísio Estanque)?



Skills/conhecimentos/capacidades: a reação adaptiva ao “dividir para reinar”

- A fragmentação do sector dos transportes é descrita como **um mecanismo feudal promovido por um Senhor, e de “vassalos e capatazes de vários graus”** (enquanto as divisões Aibnb são mais horizontais). Ela resulta:
- **incapaz de estabelecer um número máximo diário de horas de trabalho**, apesar de ser este um dos objetivos declarados da Lei de 2018 (10 horas – calculadas como período real de transporte);
- A divisão abstrata de competências entre o condutor - que é responsável pela gestão da relação com a plataforma, a gestão do seu tempo de trabalho e a gestão da relação com o cliente - e o empresário - que é responsável pela gestão dos turnos e a gestão da empresa - esconde a verdadeira entidade empregadora, que é a plataforma, com o qual o **motorista tem uma relação “de facto, não de jure”**.
- No Airbnb, as competências de um host estão relacionadas com o gerenciamento de mais de uma variável (a estratégia de preços; a estratégia de listagem e a estratégia relacional com o cliente), existindo uma maior margem de manobra por parte do “host”, e isto apesar da percentagem que a plataforma retém da transação entre o Host e o cliente ser **fixa. A maior RIGIDEZ das plataformas de mobilidade e o mecanismo de avaliação do condutor** (exclusivamente quantitativa), conduzem a um **processo de desqualificação**, que produz precariedade e uma perda geral de qualidade do setor, **contrariando um dos pilares do “lei da Uber”**.
- Se a plataforma desvaloriza algumas competências, **força a criação de outras, mais invisíveis** (vinculadas à relação com o aplicativo; com clientes difíceis; com a avaliação; com percursos mais curtos de que o trajeto indicado para lá chegar, etc).

Mudanças em curso

Sem dúvida, a ideia tradicional de que a «multidão» dos trabalhadores seja composta **por amadores que talvez não mereçam remunerações «profissionais» dignas, está em mutação**, na medida em que as plataformas digitais contemporâneas oferecem mecanismos de determinação de «qualificações» profissionais e de avaliação que permitem aos empregadores selecionar trabalhadores com a experiência e as competências necessárias.

Apesar disso, existe a percepção difusa que **a qualificação não é valorizada pelas empresas de plataformas, e até o fator humano é um peso que seria bom suprimir um dia** (automação na condução, entrada na secção de “logística” do ecossistema, e preferência pelo transporte de mercadorias, etc.).

“ O que interessa ao mercado é que haja um número de carros suficiente para as encomendas que terá de fazer; e isso com o preço mais baixo e competitivo possível”



Há surpresas? Há.

Especialmente nas estratégias de adaptação e ação/reação. Por exemplo, na pandemia, os intermediários são vistos como “amortecedores/absorventes de impacto”, e parte de uma nova rede de segurança social...



O que torna o Airbnb diferente?

Contra algumas ideias e diretrizes da comunidade que ajudam você a aproveitar sua estadia ao

Mais de 100 empresas portuguesas vão processar a Uber por pagamentos em atraso

30 set, 2020 - 18:11 - Fábio Monteiro

Atrasos nas remunerações semanais começaram no início de setembro. Processo deverá dar entrada na justiça na próxima semana.



NOTÍCIA RENASCENÇA

Uber admite atrasos em pagamentos a parceiros devido a diretiva europeia

29 set, 2020 - 18:12 - Fábio Monteiro

À Renascença, fonte oficial da plataforma diz que situação “está a afetar um número muito reduzido de parceiros” e que está relacionada com uma nova norma da União Europeia. Sindicato Motoristas TVDE Portugal confirma a existência de problemas nos pagamentos.



Quais são as fricções entre as plataformas locais e os contextos locais?

Anna Lowenhaupt Tsing propõe o conceito de fricção para avaliar o encontro violento entre uma economia de plataforma/logística supostamente suave e um contexto local específico.

Trata-se **de um processo relacional “criativo” entre dois níveis (economia de plataforma global e um contexto local concreto)**, o qual se expressa em termos de governação urbana, e é também fruto da estratégia de um governo nacional.

As disfuncionalidade e assimetrias apontadas geralmente como críticas (principalmente em relação às condições de trabalho altamente precárias e não reguladas por contratos formais de trabalho) são tidas como **“ausência de uma terceira figura capaz de mediar a plataforma e o trabalhador”**. Em Portugal, o modelo de Plataforma de Capitalismo Intermediário prova que tais assimetrias e disfuncionalidades **não foram ultrapassadas, e que em alguns casos foram até exasperadas e intensificadas pela estrutura particular de intermediação.**

Precisa, portanto, algo mais – na relação entre as pessoas, nas regras, na transparências das caixas pretas, e na fiscalização pública...algo que tem a ver com as capacidades do ESTADO de fazer ouvir a sua voz para o interesse comum.



Já citamos a **PANDEMIA** como indicador e Papel de Tornassol de mudanças.

Também há o **quadro de modificações da mobilidade integrada** (concentrações de diferentes meios de transporte numa ou em poucas mãos, e **incentivos pós-pandêmicos para formas de mobilidade individual "leve"**, tais como bicicletas e trotinetes; preferência individual para meios "abertos" como os tuk-tuks)

A importância dos quadros de referência em permanente mutação

Podemos citar também o **uso de instrumentos democráticos** (como os referendos ou as iniciativas populares) para evoluir ou manter o status - ver o Caso da Proposição 22 na Califórnia (58,38% SIM - adotar políticas laborais e salariais específicas para motoristas baseados em aplicativos, como parceiros independentes).



YES on 22 provides drivers with important new benefits

- Guaranteed hourly earnings for app-based drivers
- Per mile compensation toward vehicle expenses
- By 4-to-1, app-based drivers overwhelmingly prefer to work as independent contractors

The \$185 million campaign to keep Uber and Lyft drivers as contractors in California



Vale a pena não perder a pergunta-chave de um "debate democrático" entre cidadãos e instituições: **qual é o valor agregado que uma empresa ou um sector representam para um território ou um país (e a sua evolução num quadro de equilíbrio entre promoção do desenvolvimento económico e da garantia de maiores direitos)?** Até onde as pretensões de auto-regulação podem ir?

Obrigadissimo pela atenção!

Web: project-plus.eu

Email: info@project-plus.eu

Twitter: [@projectpluseu](https://twitter.com/projectpluseu)

Medium: <https://medium.com/@projectplus.contact>

YouTube: Channel PLUS Platform Labour in Urban Spaces
(<https://www.youtube.com/channel/UCLU7jJ2BkjAUUnNUjuzfg17Q>)

giovanni.allegretti@ces.uc.pt

<https://project-plus.eu>

