

y Rappi

roban o sufre accidente, todo a cargo de las empresas. A la fecha, los colombianos hemos pagado entre todos casi 50.000 millones de pesos por los accidentes que sufrieron estas personas y es hora de que las plataformas asuman esos costos. También plantean controles al abuso con los algoritmos, que cambian las tarifas arbitrariamente, en cuestión de minutos, sin previo aviso, basadas en quién sabe qué lógica absurda de los ingenieros. Pero la seguridad social debe ser pagada, según

“La nueva realidad de estas economías es que uno ya no trabaja 50 años en un solo lugar, pero a la izquierda no le entra ese concepto”, afirma Mauricio Toro. Las nuevas generaciones ya no sueñan con un puesto eterno en una empresa, ni siquiera con trabajar toda la vida en el país, ni con ir cada mañana a una oficina.

El presidente de la CUT, Diógenes Orjuela, no está de acuerdo. *“No compartimos que, con la teoría de las adecuaciones a la nueva economía, se paupericen las condiciones de*

modelos, no se pensaba que millones de personas intentarían conseguir en las apps el empleo que no encuentran en la economía formal. La romántica idea original era ingresos extras mediante el servicio en horas libres, y hay miles que así lo hacen hoy. Pero masas de desempleados en Latinoamérica y Europa, con fuerte presencia de migrantes, se volcaron a los domicilios como alternativa laboral. Y allí comenzó el problema, porque estas empresas no tienen cómo contratar de manera formal a los 50.000 ‘rappitenderos’ o a los 85.000 conductores de Uber. Prácticamente, ninguna compañía en el país puede hacerlo. Los sindicatos no aceptan esta argumentación. *“Si usted trabaja para alguien, usted es un trabajador y merece ser remun-*

Para Juan Sebastián Rozo, director de Asuntos Públicos de Rappi, lo fundamental es que se garantice la condición de independientes. En eso se basa el modelo de negocio de la empresa. Están dispuestos a contribuir en un fondo para la seguridad social y actualmente financian un seguro para cada repartidor, pero siempre bajo una fórmula que no dé pie a dependencia ni subordinación, que no genere relación laboral. Acerca de las cifras, indica que son compañías con proyecciones de rentabilidad de muy largo plazo, que requieren de inversiones robustas por muchos años y están todavía lejos del punto de equilibrio. Rappi tuvo déficit operacional de 100 millones de dólares el año pasado, pero a la opinión pública le cuesta creerlo cuando lee las noticias sobre los fabulosos recursos de inversión que esta empresa ha conseguido en los mercados internacionales. No obstante, es verdad. Uber, con lo enorme que es, todavía produce pérdidas millonarias en todo el mundo.

David Ortiz, investigador de la Universidad Externado, sostiene que el modelo de negocio de estas plataformas no sobrevivirá si tiene que pagar los costos asociados a una nómina de trabajadores de carácter formal, pero deberían ser capaces de sostener la vinculación de los repartidores y conductores a la seguridad social, en condiciones de equidad.

Finalmente, hay que ‘desuberizar’ y ‘desrappizar’ la discusión. Existen más de 300 plataformas en el país: la de manicuristas, la de paseadores de perros, plomeros, pilotos de aviones, autos blindados, jardineros, de todo. Uber y Rappi son solo la punta del iceberg, y las condiciones de todas ellas son diferentes. Lo más grave sería que, una vez más, el Congreso pierda la oportunidad de zanjar la discusión de manera sensata y definitiva. ■



FOTO: LEÓN DARIO PELÁEZ-SEMANA

NO SE PENSABA QUE MILLONES DE PERSONAS INTENTARÍAN CONSEGUIR EN LAS APPS EL EMPLEO QUE NO ENCUENTRAN EN LA ECONOMÍA FORMAL.

este proyecto, por los trabajadores, puesto que son independientes. Y pagarían por los ingresos recibidos, no por las horas trabajadas. El piso de seguridad social, aprobado recientemente en Colombia, se hará cargo de quienes obtengan ingresos inferiores al salario mínimo.

trabajo”, sostiene. Y también tiene razón. Hay una capa muy grande de afiliados a las plataformas que no obtienen ni siquiera un salario mínimo mensual. Todo depende del número de horas que dedique, del vehículo y de los algoritmos.

El problema se origina porque, cuando nacieron estos

nerado dignamente”, afirma el líder sindical, quien se queja también de que ninguno de los proyectos de ley ha pasado por la comisión de concertación laboral, que tendría que opinar al respecto. Las mesas de concertación en el Congreso olvidan invitar a los sindicatos a la conversación.