

There are no translations available.

Circular 2326-2022

Transcribimos a ustedes un artículo muy interesante sobre la regulación laboral en las plataformas digitales.

El artículo fue escrito por Blanca Juárez el 28 de septiembre del 2022, publicado en el diario “El Economista”.

CAPITAL HUMANO

Uber pide un lugar en la mesa de discusión de la regulación del trabajo en plataformas

Próximamente, México será uno de los países que regulará el trabajo en las plataformas digitales, eso Uber lo tiene claro. Ante ese apremio, pide ser integrada al debate. En palabras de Nicolás Sánchez, director de Asuntos Gubernamentales y Políticas Públicas de la firma, la empresa quiere “jugar un rol activo en las discusiones que se están dando en todo el mundo y que se comienzan a dar” en este país.

Y en esas discusiones, quienes laboran a través de la plataforma exigen principalmente seguridad social completa, con los cinco seguros que contempla el esquema, y que la aportación sea tripartita, no sólo de las trabajadoras y los trabajadores, señaló Saúl Gómez, fundador de la organización Ni Un Repartidor Menos. Hay que cambiar la situación laboral, porque en la actual “estamos viviendo en la precariedad”, dijo este martes en el segundo foro

Ciudades en Movimiento, convocado por Uber.

“Quiero entregar un mensaje muy claro y directo: Uber está absolutamente de acuerdo con avanzar en esta discusión. Creemos que es posible, y más aún, creemos que las personas que generan ingresos usando nuestra tecnología merecen las mejores condiciones y tener los mayores estándares de protección”, sostuvo Nicolás Sánchez.

Pero el nuevo marco jurídico no puede venir de “una realidad anterior, cuando la tecnología todavía no se desplegaba como la conocemos hoy”. El desafío, destacó el ejecutivo, es encontrar soluciones que permitan crear “las mejores condiciones” laborales e impulsar “aún más el impacto de la tecnología”. Pidió que cualquier esquema se analice con responsabilidad.

En sus participaciones, el representante de la plataforma de viajes y entrega de alimentos defendió la [flexibilidad que ofrece este tipo de empleos](#) y que, según cifras de la aplicación, es el factor más importante para el 90% de las personas conductoras o repartidoras.

Sin embargo, no abordó el tema de la seguridad social con los cinco esquemas: seguro por riesgos de trabajo; incapacidad pagada por enfermedades y maternidad, seguro por invalidez y vida; retiro, pensión por edad avanzada y vejez, y guarderías y prestaciones sociales.

En México, hay más de [500,000 personas laborando](#) para empresas digitales de transporte y entrega; 200,000 de ellas, para Uber. “El eje de la discusión es que a esas 500,000 no las veamos como una cifra escrita en piedra, esto recién está comenzando”, puntualizó. Hay empleos en las plataformas que todavía no se desarrollan en este país, “veamos hasta dónde puede llegar esto”.

La organización Ni Un Repartidor Menos también considera que debe mantenerse la flexibilidad que ofrece la modalidad, pero con “justicia social. Quienes trabajamos en plataformas digitales somos un sector precarizado que paga impuestos semanalmente, el Sistema de Administración Tributaria (SAT) nos los retiene cada semana, pero no somos formales. [Ser formal significa tener derechos](#)”, como la seguridad social.

Uber pugna por una alternativa mixta

A finales de agosto, organizaciones de trabajadores y trabajadoras por aplicación [entregaron su propuesta de reforma](#) a la Ley Federal del Trabajo (LFT) en la Secretaría del Trabajo y Previsión Social (STPS). El objetivo es que sus planteamientos sean integrados al proyecto que el gobierno federal enviará al Congreso. Al documento que presentaron no se adhirieron todos los movimientos laborales de este sector.

Aquel día, las y los activistas fueron recibidos por Alejandro Salafranca, director de la Unidad de Trabajo Digno de la STPS. Pero las autoridades laborales también han tenido reuniones con representantes de las diferentes empresas por aplicación en México.

En abril, la secretaria Luisa María Alcalde recibió a Dara Khosrowshahi, director ejecutivo de Uber. “Coincidimos en la urgente necesidad de transitar a un esquema de reconocimiento de derechos y de protección social”, informó la funcionaria en sus redes sociales en ese momento.

Para Saúl Gómez, la regulación debe incluir las diferentes necesidades y reconocer los derechos “de las madres solteras que están allá afuera haciendo entregas con todo y niño en brazos. De las personas de la tercera edad que no tuvieron una jubilación o una pensión y que están trabajando a sus 70 u 80 años. De las personas con discapacidad, migrantes y jóvenes”.

También habló sobre los altos riesgos de trabajo que sortean. Desde marzo de 2020, “tenemos 65 compañeros fallecidos. De ellos, 61 murieron en accidentes viales y cuatro fueron asesinados por arma de fuego o arma blanca”. Las autoridades “no han respondido” y, al principio, tampoco la aplicación, dijo. Cuando están en una emergencia, no pueden entrar en contacto con una persona de la empresa, sino con un bot, reprochó.

Por ello es necesario que cuenten no sólo con mecanismos de comunicación directos, insistió, sino con los cinco esquemas de aseguramiento que ofrece la seguridad social a través del IMSS, entre ellos los riesgos de trabajo.

Pero no pensemos que México seguirá los modelos de países como España, que reconoció a las personas repartidoras a domicilio como asalariadas, dijo el ejecutivo de Uber, Nicolás Sánchez. “Ya otros participantes de este foro han dicho que, obviamente, no han funcionado por el tremendo impacto negativo”.

En Chile, explicó, se optó “por un modelo dual. Es una forma de conciliar visiones, respetando la flexibilidad”, en otros países “se ha mantenido el estatus de independiente, pero han incorporado ciertos beneficios de la seguridad social, principalmente la cobertura de accidentes”. El esquema en Estados Unidos “establece la independencia” con varios beneficios, sostuvo.

Una posible opción para México, comentó, podría ser “incorporar seguros privados para algunos tipos de cobertura, hay que evaluarlo. Lo importante es no limitarse en la búsqueda de alternativas”. Cualquiera que sea la decisión de regulación no es algo que “sólo le compete a Uber, tiene que ser un dialogo con las autoridades. La protección y cobertura al final, le tiene que hacer sentido justamente al que será protegido, que es el repartidor o el conductor”.

El tema de la regulación de las plataformas digitales en materia laboral, es muy interesante y es un problema global.

“Unámonos más que nunca en un Gran Acuerdo Por México”