

KREAB

WORLDWIDE

Regulación de plataformas digitales en Colombia.



OFICINA DE ASUNTOS PÚBLICOS, KREAB COLOMBIA.

La era digital se ha encargado de transformar todos los aspectos de nuestras vidas, entre ellos el trabajo. La gran proliferación de plataformas digitales como por ejemplo las de domicilios y transporte alrededor del mundo está potenciando la economía y permite a millones de personas generar ingresos adicionales y en algunos casos, llegar a ser su principal fuente de sustento.

Una de las grandes disputas que se ha generado frente a las plataformas de domicilios y transporte, es que gran parte de estas, funcionan bajo el concepto de economía colaborativa donde no se vincula al trabajador como un socio directo de la empresa, sino como un usuario más de la plataforma, lo que con el tiempo ha demostrado que no cubre a un enorme número de personas que utilizan estos oficios como fuente de sustento principal.

Por su parte, estas plataformas han sido atractivas para cierto tipo de trabajadores, principalmente porque no requiere del cumplimiento de un horario estricto, lo que da flexibilidad en el manejo del tiempo, ubicación, el desarrollo de sus funciones y da espacio para el avance de actividades alternas.

Según el Banco Interamericano de desarrollo, para enero del 2020, de los 80.000 conductores vinculados a Uber, tan solo el 15% utilizaban la plataforma como actividad económica única, y solo un 22% se clasificó como desempleado o en búsqueda de trabajo. Estos datos fueron interpretados por muchos como que dicha plataforma se convertía en una labor provisional.

Actualmente el panorama ha cambiado, con una creciente oferta de plataformas de transporte presentes en el país, y un enorme crecimiento en el número de asociados que, según destacaba el diario económico Portafolio, para mitades del 2021 presentaba cerca de 250.000 conductores activos en todas las plataformas, lo que despierta nuevamente el debate nacional sobre la responsabilidad laboral y de contratación de estas.

A esto hay que sumarle el enorme crecimiento de las plataformas de delivery, apoyándose en el transporte de víveres, alimentos y productos de primera necesidad, y que se han convertido en la primera opción para muchos debido a su confiabilidad a la hora de requerir del servicio con inmediatez. Estas plataformas también han presentado un enorme crecimiento en cuanto al número de personas vinculadas, y que, según el Centro de Pensamiento de la Universidad Nacional, para el 2020, la cifra se superaba las 195.000 personas.

Panorama Internacional: Los negocios van más rápido que las regulaciones

Actualmente en el panorama global ya existen países que han implementado una agenda normativa frente al funcionamiento de plataformas de servicios de domicilio y transporte, donde priman los derechos fundamentales de los trabajadores o colaboradores, principalmente en las áreas de transporte, entregas y servicios para el hogar.

En Europa, han avanzado en normativas que definen el funcionamiento y garantías que se deben tener. Por ejemplo, España ha implementado una regulación frente a la relación entre el funcionamiento de las plataformas y su relación con los colaboradores. “Ley rider” (Real Decreto-ley 9/2021), esta norma obliga a las empresas a vincular a los repartidores como trabajadores asalariados en un régimen general y no como independientes, esto considerando que, según congresistas a favor de esta norma en España, la autonomía del trabajador es falsa debido a que las plataformas organizan, dirigen y controlan su trabajo por medio de las aplicaciones.

Además, se estableció que, en el ámbito de las plataformas laborales de reparto, existía una presunción de laboralidad, debido a que las plataformas de distribución de consumo o mercancías contaban con facultades empresariales en tanto a su organización como de su gestión algorítmica de la plataforma, por la cual ejercían control de manera directa, indirecta o implícita, sobre sus asociados.

Italia, por su parte decretó por medio de la ley 128/2019 que los “riders” si contaban con autonomía a nivel formal, por elementos como la posibilidad de aceptar o rechazar entregas y la inexistencia de una estructura jerárquica en la empresa sobre el trabajador, así como de su retribución que no estaba directamente relacionada ni determinada por su tiempo de conexión. Reino Unido ha mencionado tenerlo dentro de su agenda como prioridad. Sin embargo, aún no han dado una clasificación jurídica para los “riders”, pero si ha determinado que conductores de plataformas, deben considerarse como trabajadores independientes, lo que da una idea de cómo se clasificarían entonces los colaboradores de las apps de reparto.

Otro ejemplo, es Francia, que han iniciado un proceso de adaptación de sus legislaciones en el campo laboral, y más específicamente en la creación de nuevos entornos de trabajo y el trabajo atípico, por medio de la Ley de Modernización de la Economía Francesa 2008/776, con la figura de "auto entrepreneur", la cual no solo busca darle un carácter general a los trabajadores de las plataformas digitales, si no también determinar un estatus jurídico con el cual puedan adquirir mayor cobertura y protección como trabajadores.

Colombia y las plataformas, un panorama que empieza a esclarecerse:

En Colombia el gobierno actual, estableció este tema como uno de los temas prioritarios de la agenda de gobierno, por lo que creo la Alta Consejería para la Innovación y la Transformación Digital con el objetivo de que el país aproveche y construya soluciones frente a los retos de la Cuarta Revolución Industrial. Además, en el 2019 se establecieron acciones claras en materia de política pública para así promover en las empresas herramientas para alcanzar mayores niveles de productividad y competitividad, a través de la innovación digital.

El presidente Iván Duque instó sobre la necesidad de que se estudie la posibilidad de regular los servicios de transporte por medio de aplicaciones, haciendo énfasis en la necesidad de evitar la competencia desleal. Este ha sido un tema sensible para el país, principalmente porque hay sectores que se oponen a la regulación de las plataformas, como lo son la Asociación de Propietarios y Conductores de Taxi y demás organizaciones creadas en torno al funcionamiento ilegal de las aplicaciones de transporte, las cuales se apoyan de partidos políticos que cuentan con representación en el congreso.

Por otro lado, David Luna, ex Ministro de Tecnologías de la Información y Comunicaciones (TIC) y Senador electo de la República para el periodo 2022 - 2026, ha liderado la batalla legal contra la Circular No. 15 de 2020 de la Super Intendencia de Transporte, en la que ordena a las autoridades sancionar a quienes presten servicios de transporte en vehículos particulares o que no cuenten con los permisos y licencia para el manejo de transporte público.

David Luna ha argumentado que como usuarios se tiene el derecho a elegir quién, y cómo nos va a movilizar, y que no tiene sentido la persecución de la Superintendencia de Transporte para sancionar a quienes prefieran utilizar estas aplicaciones tanto como para trabajar, como transportarse.

El país a día de hoy no cuenta con leyes sobre esta materia, sin embargo, ya ha empezado a tomar importancia en la agenda legislativa donde se han presentado proyectos de ley que a pesar de no haber prosperado aún, buscan modernizar y reestructurar el sistema de transporte individual, así como dar una protección al usuario frente a cláusulas abusivas, fomentar el uso de pólizas para velar por la seguridad tanto del conductor como del pasajero y así mismo, usar la "Big Data" como una fuente para la planeación inteligente de ciudades. Este tipo de propuestas se han dado por la constante preocupación de reducir las altas tasas de desempleo y el trabajo informal, pues estas aplicaciones se han convertido en una oportunidad de generar ingresos para muchas personas. En este sentido el Banco Interamericano de Desarrollo, ha dicho que el 71% de trabajadores vinculados a aplicaciones de transporte en Colombia, cuenta con educación superior y tiene una edad cercana a los 38 años, lo cual ilumina donde se ubica parte de la fuerza de trabajo desempleada en Colombia, además de dar visibilidad frente a otros temas, como la alta predominancia del género masculino desempeñándose en estos medios (94% hombres) y con una estimación de entre el 60% y 75%, sobre la inexperiencia previa como servidores en el área del transporte.

El más reciente intento de traer este tema para debate al Congreso se dio por parte del representante Mauricio Toro (quién estará en el cargo hasta el próximo 20 de junio de 2022), quien busca con su proyecto, retirarles cargas a los taxistas y repartir obligaciones entre las plataformas. De igual forma su propuesta fomenta la libre competencia, buscando equilibrar las cargas y entregar al usuario la posibilidad de elegir si desea usar plataformas o taxis.

Considerando a las más de 300.000 personas vinculadas a las aplicaciones de transporte y domicilio hoy en Colombia, se considera de alta relevancia la evaluación respecto a los pasos que deben tomarse para la regulación de las aplicaciones, considerando tanto el bienestar de quienes se desempeñan en las plataformas a tiempo completo o parcial, así como la libertad del usuario para elegir entre los prestadores de servicio.

Este es un debate que debe contemplar a todos los actores que se relacionan con el uso, creación y explotación de las plataformas, en donde el bien común sea la prioridad y el desarrollo tecnológico pueda continuar evolucionando, algo que día a día transforma las formas tradicionales de trabajo a las que estábamos acostumbrados.



KREAB

WORLDWIDE

**Oficina de Asuntos Públicos
Kreab Colombia**

Tel. (+57 1) 7443186

Cel. (+57) 3143344278 - 3134789156

Calle 98 No. 10-32 Ofc. 204

Bogotá D.C. – CO

Para acceder a más información o si
deseas un seguimiento específico para tu
sector, puedes contactarnos

acastro@kreab.com

o visitar nuestra web

www.kreab.com

