

2019

Caracterización del mercado laboral en las economías colaborativas en Bogotá

Catalina Fiquitiva Martínez
Universidad de La Salle, Bogotá

Follow this and additional works at: <https://ciencia.lasalle.edu.co/economia>



Part of the [Business Analytics Commons](#), and the [Business Intelligence Commons](#)

Citación recomendada

Fiquitiva Martínez, C. (2019). Caracterización del mercado laboral en las economías colaborativas en Bogotá. Retrieved from <https://ciencia.lasalle.edu.co/economia/906>

This Trabajo de grado - Pregrado is brought to you for free and open access by the Facultad de Economía, Empresa y Desarrollo Sostenible - FEEDS at Ciencia Unisalle. It has been accepted for inclusion in Economía by an authorized administrator of Ciencia Unisalle. For more information, please contact ciencia@lasalle.edu.co.

**CARACTERIZACIÓN DEL MERCADO LABORAL EN LAS ECONOMÍAS
COLABORATIVAS EN BOGOTÁ**

CATALINA FIQUITIVA MARTÍNEZ

Trabajo de Grado para optar al título de Economista

Director JAIME ALBERTO RENDÓN ACEVEDO

PhD. Economía Internacional y Desarrollo

UNIVERSIDAD DE LA SALLE

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES

ECONOMÍA

BOGOTÁ D.C.

2019

NOTA DE ACEPTACIÓN

Jurado:

Jurado:

Tutor:

Dr. Jaime Alberto Rendón Acevedo

AGRADECIMIENTOS

Me agradezco a mí, por haber completado este proceso.

Al Doctor Jaime Rendón por su guía y apoyo constante, en la culminación de este ciclo.

A todos los miembros de la Facultad de Ciencias Económicas que hacen parte hoy de la Universidad, gracias a cada uno de ellos, en especial a la Decana Adriana Patricia López Velásquez por su sonrisa y carisma.

A mi familia por su infinita paciencia.

Tabla de Contenido

INTRODUCCIÓN	1
CAPITULO I	3
1.1 ECONOMÍA COLABORATIVA	3
1.1.1 Definiciones	7
1.1.2 Start-Ups	7
1.1.3 Cuarta Revolución y EC	8
1.1.4 Retos EC	10
1.2 TRABAJO DECENTE	12
1.2.1 Dimensiones del TD	15
CAPÍTULO II	19
2. LAS PLATAFORMAS EN BOGOTA	19
2.1 UBER	19
2.1.1 Uber eats	21
2.2 RAPPI	22
2.3 DOMICILIOS.COM	25
2.4 MENSAJEROS URBANOS	26
2.5 BEAT	27
2.6 DIDI	28
2.7 INDRIVER	29
2.8 CABIFY	29

2.9 PICAP	31
2.10 HOGARU	32
CAPÍTULO III	33
3. DINÁMICAS DE ACTORES FRENTE A LA CONCEPCIÓN Y LA REALIDAD DEL TRABAJO DECENTE EN LAS PLATAFORMAS	33
3.1 ENTREVISTAS SEMIESTRUCTURADAS A EXPERTOS	33
3.1.1 ¿Cómo ven las relaciones del mundo del trabajo en las EC?	33
3.1.2. ¿Cómo poder formalizar el empleo en las EC?	36
3.1.3. ¿Cómo sería posible un TD desde los términos de la OIT?	39
3.2 ENTREVISTAS ESTRUCTURADAS A TRABAJADORES DE LAS PLATAFORMAS	41
CONCLUSIONES	47
BIBLIOGRAFÍA	50
ANEXOS	60
Anexo 1	60

Índice de tablas

Tabla 1. <i>Servicios que ofrece en Bogotá</i>	21
Tabla 2. <i>Clasificación Rappitenderos</i>	24
Tabla 3. <i>Servicios de Beat en Bogotá</i>	27
Tabla 4. <i>Perfiles conductores Cabify</i>	30

Índice de figuras

<i>Figura 1. Sexo</i>	42
<i>Figura 2. Nacionalidades</i>	42
<i>Figura 3. Plataformas en donde trabaja</i>	42
<i>Figura 4. ¿Está estudiando actualmente?</i>	43
<i>Figura 5. Días que trabaja</i>	43
<i>Figura 6. Ingresos por día</i>	44
<i>Figura 6. Horas que trabaja por día</i>	44
<i>Figura 7. Medio de transporte utilizado</i>	45
<i>Figura 8. Trabaja con otra persona</i>	45
<i>Figura 9. Posee seguridad social</i>	46
<i>Figura 10. Quién paga su seguridad social</i>	46
<i>Figura 11 Usted se considera</i>	46

CARACTERIZACIÓN DEL MERCADO LABORAL EN LAS ECONOMÍAS COLABORATIVAS EN BOGOTÁ

Resumen

El fenómeno de las economías colaborativas en Bogotá, ha evidenciado el crecimiento de *Start-Ups* internacionales, tales como: *AirBnB*, *Uber*, *Beat* y de *Start-Ups* nacionales tales como: *Rappi* y *Picap* dentro del mercado. Este boom del consumo colaborativo en el Distrito ha sido posible gracias al avance tecnológico, y el aumento de cobertura de internet, su crecimiento ha sido tan vertiginoso en los últimos tres años, que estas nuevas alternativas de emprendimientos se basan en relaciones laborales que distan de ceñirse a las normas vigentes de trabajo decente. Por medio de una Revisión y Análisis Documental, que posibilita entender conceptos, explorar el estado de las economías colaborativas y sus relaciones en el mundo del trabajo en Bogotá con base en entrevistas estructuradas a trabajadores en estas empresas y entrevistas a semiestructuradas a expertos en temas laborales, se concluye que: lejos están las *Start-Ups* de ser una EC. No pertenecen a las economías solidarias ni cooperativas, califican a quienes las utilizan como usuarios y no como asociados, desapareciendo así cualquier vínculo laboral. Las generosidades que hoy se les brinda a las empresas de plataformas tecnológicas al permitir que las relaciones contractuales laborales se diluyan, se asumen como sociedad y a través de los sistemas públicos de protección social.

Palabras clave: Precarización laboral, economías colaborativas, trabajo decente, gig-workers.

JEL: J01, J08, J2, J3, J4, J8, O3

Abstract

The phenomenon of sharing economy in Bogotá has evidenced the growth of international Start-Ups, such as: AirBnB, Uber, Beat and national Start-Ups such as: Rappi and Picap within the market. This boom in collaborative consumption in the District has been possible thanks to technological progress, and the increase in internet coverage, its growth has been so dizzying in the last three years, that these new entrepreneurial alternatives are based on labor relations that are far from adhere to current decent work standards. Through a Documentary Review and Analysis, which makes it possible to understand concepts, explore the state of collaborative economies and their relationships in the world of work in Bogotá based on structured interviews with workers in these companies and semi-structured interviews with experts on labor issues, it is concluded that: the Start-Ups are far from being an SE. They do not belong to solidarity or cooperative economies, they qualify those who use them as users and not as associates, thus disappearing any labor link. The generosities that are now offered to technology platform companies by allowing contractual labor relations to be diluted, assumed as a society and through public social protection systems.

Keywords: Labor insecurity, sharing economy, decent work, gig-workers.

JEL: J01, J08, J2, J3, J4, J8, O3

INTRODUCCIÓN

Los tiempos que corren lo han hecho también a través de plataformas digitales, unos enlaces de ofertas y demandas que ya son mucho más que eso e incluso se les llama economías colaborativas (EC). Durante los últimos cuatro años, la ciudadanía a nivel mundial, ha manifestado su inconformismo frente a las precariedades dentro de las dinámicas laborales que se desarrollan en estas EC. Deplorablemente, no logran identificar las necesidades de los oferentes particulares que actúan como intermediarios para suplir la oferta de valor de forma directa con el consumidor, momento justo cuando se presentan las inconformidades en forma de protestas y manifestaciones en contra de este tipo de empresas *y/o Start Ups* a nivel mundial.

Estas, cada vez logran mayores proporciones de mercado, y a pesar que su crecimiento ha sido vertiginoso en los últimos años, estas nuevas alternativas de emprendimientos se basan en relaciones laborales que distan de ceñirse a las normas vigentes de trabajo decente. Por lo tanto, en su mayoría, y tal como sucede con buena parte de las empresas del país, optan por no formalizar el trabajo y con ello generar unas condiciones no dignas del empleo, por fuera de las normas emanadas desde la Organización Internacional del Trabajo y consecuentemente de la normativa colombiana.

El problema se evidencia cuando, a la par del crecimiento desmesurado de estas empresas, reciben millonarias inversiones por parte de conglomerados financieros, transformándolas en “unicornios” que mantienen *y/o* precarizan las condiciones bajo las cuales se relacionan con los individuos que disponen como medio para satisfacer a los clientes. La precarización en las dinámicas laborales de las EC, es un tema que debe empezar a protagonizar, no solo los titulares de los periódicos, sino que debe ser eje fundamental dentro del debate de la política pública Distrital y nacional.

Por el panorama que se observa, este tipo de empresas están pasando de ser empresas irruptoras, a ser jugadores permanentes dentro de industrias urbanas clave como lo son: el transporte, los restaurantes y el alojamiento. Por esta razón, es pertinente que se determine ¿Cómo se conciben las dimensiones del trabajo decente en las economías colaborativas en Bogotá?

Frente a esta evolución de las emergentes EC, debe darse una respuesta de orden institucional que regule las dinámicas laborales existentes en Bogotá. Esto con el fin de que las nuevas políticas Distritales permitan brindar las condiciones necesarias para suplir las dimensiones de un Trabajo Decente, de acuerdo con los lineamientos establecidos por la OIT a esta Población que mantiene algún tipo de relación laboral con estas empresas y/o plataformas. En Bogotá, se ha realizado un acercamiento desde el Observatorio Laboral de la Universidad del Rosario, pero aún carece de una caracterización que posibilite entender sus dinámicas y características.

En la primera parte se inicia con un soporte robusto acerca de los conceptos y características de las llamadas EC, acompañado de una explicación detallada del concepto de Trabajo Decente y sus implicaciones a nivel internacional. En la segunda parte, se presenta el panorama de las principales empresas que se encuentran en Bogotá; en la tercera parte se describe la metodología utilizada para caracterizar las concepciones de las dimensiones del trabajo decente en las EC en Bogotá y sus resultados; en la cuarta parte se mencionan las conclusiones y las perspectivas.

Es de aclarar que en el desarrollo de este trabajo se realizó una publicación en la Revista SUR (El empleo y las plataformas ¿La negación al trabajo decente? <https://www.sur.org.co/el-empleo-y-las-plataformas-la-negacion-al-trabajo-decente/> publicación conjunta con el asesor de esta investigación) y se ha participado en la Plataforma Laboral, conformada por universidades, organizaciones no gubernamentales y las centrales obreras. Sobre lo cual se pudo no solamente contribuir con el conocimiento del fenómeno, sino que se han recibido interesantes aportes. Se ha evidenciado con todo esto lo incipiente del conocimiento sobre este fenómeno económico y social. El principal aporte de este trabajo es precisamente este, pone de manifiesto la situación y demuestra que hay en ella inmersas relaciones laborales que se pretenden negar, aun con el apoyo institucional.

CAPITULO I

1.1 ECONOMÍA COLABORATIVA

Durante la última década, la economía a nivel mundial ha tratado de recuperarse de la terrible crisis desatada en 2008, propiciando el escenario perfecto para el surgimiento de las llamadas Economías Colaborativas: “la necesidad económica ocasionada por el desempleo, unida a la subutilización de una gran cantidad de recursos económicos, hizo el consumo colaborativo una opción económicamente atractiva”. (Buenadicha, Cañigual Bago, & De León, 2017,p6). La Economía Colaborativa (EC) ha crecido significativamente en esta última década y se espera que continúe creciendo rápidamente hasta llegar a \$ 40.2 mil millones de dólares en 2022. (Foye, 2017)

1.1.1 Definiciones

Primeramente, el uso del adjetivo “colaborativo”, crea expectativas para quienes conforman estas dinámicas como si la prioridad de las empresas que le conforman, estuviesen orientadas al lucro cero o mínimo. Estas dinámicas encuentran particulares modelos de consumo y particulares modos de proveer servicios, lo cual genera bastante controversia en torno a cómo calificar este tipo de dinámicas.

El concepto EC es muy reciente dentro de las investigaciones científicas a nivel mundial, y por ende en Colombia. La comunidad científica intensificaría su investigación debido al crecimiento vertiginoso de las *Start-Ups* que han protagonizado el escenario mundial en la última década. Una de las primeras investigaciones, ofrecida por la Universidad de Yale (2004): *Sharing Nicely: On Shareable Goods and the Emergence of Sharing as a Modality of Economic Production*, ha permitido construir el pilar entorno a los múltiples conceptos que se manejan actualmente.

El término de consumo colaborativo fue utilizado por primera vez en 2007 por Ray Algar (Algar, 2007) y comenzó a popularizarse a principios del 2010 tras la publicación del libro *What's Mine Is Yours: The Rise of Collaborative Consumption* (Botsman & Rogers, 2010). Sumado a la aparición en el escenario de plataformas como Airbnb y Uber (Martin, 2016), la comunidad científica y otra no tanto, brindó una serie de términos para describir conceptos similares, tales

como: *New economy* (Bradford De Long & Summers, 2001), *Sharing economy* (Lessig, 2008), *collaborative consumption* (Algar, 2007), *Peer-to-peer economy* (Rodrigues & Druschel, 2010), *Gig economy* (G. Friedman, 2014), *Disaggregate economy* (Rauch & Schleicher, 2015), o *Access economy* (Denning, 2014), entre otros. (Durán-Sánchez, Álvarez-García, Del Río-Rama & Maldonado-Erazo, 2016)

Ante la abundante cantidad de términos, un cuestionamiento importante que surge es ¿por qué la comunidad científica internacional no ha podido converger hacia un solo término? Y una posible hipótesis es que “los cambios en el lenguaje comportan cambios en la percepción de la realidad, de manera que quien controla el lenguaje controla, o tiene muchas más posibilidades de controlar la realidad” (Sen, Stiglitz, & Zubero, 2017, p. 14)

Por otra parte, desde España, afirman que:

La economía colaborativa, o consumo colaborativo, es un vasto y heterogéneo modelo económico fundamentado en comunidades de sujetos que defiende el acceso a los bienes y servicios prestándolos, alquilándolos, comercializándolos, comprándolos o vendiéndolos en función, principalmente, de necesidades concretas y no tanto de las ganancias económicas (Sastre-Centeno & Inglada, 2018, p. 225)

En cambio, Scholz realiza una investigación en donde asevera que la EC es en realidad una economía de servicios bajo demanda dispuesta a rentabilizar beneficios económicos de servicios, que antes eran privados y denomina a este tipo de empresas como una logística o constructora de puentes digitales, que se incrusta entre quienes ofrecen servicios y quienes están en busca de estos, introduciendo a su vez, procesos extractivos en las interacciones sociales. A su vez propone un nuevo concepto Economía Colaborativa Corporativa (ECC), para ser más exactos con el tipo de empresas que no existen ingresos mínimos, horas extras remuneradas, protección al trabajador, que normalmente existían por medio de leyes contra la discriminación en el empleo.

Mientras que Montesinos afirma que la EC es entendida en amplio sentido, como economía de plataforma. Entendiendo las plataformas como medios “que conectan a personas físicas actuando como oferentes de servicios y a demandantes dispuestos a satisfacer por ellos una contraprestación dineraria, con una forma de funcionamiento híbrido a la vez informal y comercial” (Russo, 2014, p117). Estas son plataformas que actúan bajo el contexto del

consumo colaborativo *Consumer to Consumer* (C2C) en donde, prevalecen, en mayor o menor medida las relaciones *Business to Consumer* (B2C) o de mercado, y que tienen como foco, “la cesión de alguno de los bienes de consumo duraderos por excelencia, como viviendas y vehículos, y/o prestaciones de servicios personales de forma más o menos profesional según los casos, es decir, los trabajos ocasionales”(Montesinos, 2016, p. 51).

A su vez, las plataformas son clasificadas en dos categorías, la primera son las plataformas digitales responsables o economía de plataforma procomún. Aquí todos los intereses y opiniones de los participantes se tienen en cuenta, a la vez que se tienen cuenta las externalidades negativas que puedan surgir. En la segunda categoría se encuentran las plataformas digitales extractivas. Estas, “son aquellas que se diseñan pensando casi exclusivamente en la generación de lucro para los propietarios (“shareholders”) de la plataforma, quienes habitualmente son el grupo fundador y socios inversores”. (Cañigüeral, Madariaga, & Popep, 2018, p.11).

Desde el derecho tributario, la EC se define como una implantación de nuevos modelos de negocio y de consumo basados en la desintermediación que permite la utilización de plataformas electrónicas; en algunos casos, están desbordando los esquemas regulatorios tradicionales, planteando nuevos retos.

“Si se pone el acento sobre los aspectos tecnológicos del fenómeno parecen indiscutibles, en cualquier caso, que la economía colaborativa o de plataforma se inscribe dentro de la llamada «economía digital» (...) (Montesinos, 2016). La economía digital es el resultado de un proceso transformador generado por las tecnologías de la información y la comunicación (TIC). La revolución de las TIC ha hecho que las tecnologías sean más baratas, más potentes y ampliamente estandarizadas, mejorando los procesos de negocios y reforzando la innovación en todos los sectores de la economía. (OECD, 2015, p. 54)

En otros términos, desde el derecho económico las EC es una nueva forma de transar en los mercados: es una evolución del capitalismo e implica un nuevo reto para la regulación económica, pues nos muestra cómo la fuerza del mercado puede superar las normas jurídicas establecidas. Estas EC ponen en crisis al derecho de la competencia, pues lo plantea en plena contradicción, ya que, de una parte, esta área del Derecho aspira a que, mediante la libre

competencia, haya más productos en el mercado, a menores precios; pero, de otro lado, defiende la existencia de barreras regulatorias.(Perea, 2017)

Del mismo modo Berg, Furrer, Harmon, Rani, & Silberman 2019, afirman que laborar en plataformas digitales de trabajo es algo nuevo, representativo del trabajo del futuro. Reside tanto en plataformas de trabajo en línea, digitales (frecuentemente conocidas como plataformas digitales de trabajo o *crowdwork*), como en plataformas de trabajo a nivel local donde las tareas a realizar se asignan a través de aplicaciones de *software (apps)*.

Una primera experiencia de consumo colaborativo a nivel mundial, que se confunde con las modernas EC (Uber, Rappi, entre otras) es la de Taxistop en Bélgica. Taxistop como lo menciona Lietaert 2017, desde hace 40 años opera compartiendo viviendas, automóviles y en la ayuda de la movilidad inteligente en general. Esta asociación sin afán de lucro ha sido el origen de varios proyectos complementarios, que ofrecen, y tiene como pilar las necesidades concretas de la ciudadanía, demostrando ser una alternativa eficaz.

Sin embargo, esta experiencia dista de las actuales dinámicas que presenciamos a nivel global, debido a que “Taxistop tiene un elemento que les falta a las numerosas *Start-ups* de la economía colaborativa: no depende de una obligación de rentabilidad a cualquier precio <debemos ser viables, no rentables>, afirma su director. Esta asociación demuestra que otro modelo económico ya existe, y que actualmente es posible desarrollar formas de transporte más colectivas, eficaces, ecológicas y económicas”(Lietaert, 2017, p. 19)

Sintetizando, unas aproximaciones a estos conceptos son:

EC: Una economía basada en redes distribuidas de individuos y comunidades conectadas, versus instituciones centralizadas, que transforman la forma en que podemos producir, consumir, financiar y aprender. Tiene cuatro componentes clave: diseño, producción y distribución de bienes a través de redes colaborativas. *Sharing Economy(SE)*: Un modelo económico basado en compartir activos subutilizados de espacios, habilidades y cosas para obtener beneficios monetarios o no monetarios [...] *Peer to Peer (P2P)* mercados que facilitan el intercambio y el intercambio directo de activos basados en la confianza entre iguales. Siendo el P2P una parte de la *Sharing Economy* o EC.(Bostman, 2013).

De otra manera Walker (2015), refiere como las *start-ups* de la *SE*, se auto describen como una alternativa más progresista y participativa con un capitalismo orientado hacia la acción

local. Sin embargo, esas auto denominaciones distan de la realidad, dado que lo que está sucediendo en cuanto a la mano de obra es muy diferente. La etiqueta de EC tergiversa el trabajo, y dadas sus características se adapta hacia el empleo precario y a lo que los sociólogos señalan como privatización del riesgo, en donde, a quienes estas empresas denominan como contratistas temporales, no les brindan los beneficios de salud y seguridad social convencionales que están naturalmente asociados a los empleados.

Finalmente Apte & Davis (2019), implementan el más reciente término *Sharing Economy Services (SEs)* el cual constituye una nueva ola de negocios que utilizan tecnología basada en la nube para concertar a los clientes con los proveedores de servicios tales como tareas domésticas, viajes en automóvil y alquileres de apartamentos a corto plazo. Poseen tres características fundamentales: vinculan a clientes que requieren un servicio con los proveedores de ese servicio, operan por medio de plataformas digitales como un sitio web o una aplicación móvil, y ofrecen servicios basados en activos físicos y / o mano de obra subutilizados.

1.1.2 Start-Ups

¿Y por qué llamarlas *Start-Ups* y no simplemente empresas? Las *Start-Ups*, se caracterizan por tener un crecimiento exponencial en un corto período de tiempo, mucho más allá a los niveles de inflación de cada país, que por lo regular una empresa “tradicional” mantiene como techo en su crecimiento. Asimismo, por ser protagonistas del fenómeno que se vive actualmente en el mundo conocido como la cuarta revolución Industrial, [...] que dejó de lado el crecimiento lineal.

Del origen de las *Start-Ups* se deriva una categoría especial, la de unicornio. Este término acuñado en 2013 por Aileen Lee, la fundadora de *Cowboys Ventures* -un fondo de capital de riesgo-, se convirtió en la nueva forma de calificar a las empresas privadas, creadas a partir de 2003 y que están avaluadas en más de mil millones de dólares. En Colombia existen dos empresas que han recibido esta calificación, y una de ellas pertenece a la llamada EC: Rappi; “una *app* de favores, creada en 2015[...] que luego de consolidarse en las principales ciudades colombianas ha logrado internacionalizarse con su inicio de operaciones en varios países de la región”(Dinero, 2019c); para 2019 se encuentra avaluada en más de US\$3.000 millones.(Dinero, 2019b)

A nivel mundial dentro de la categoría de unicornio se encuentran 344 empresas (Portafolio, 2019b), de las cuales 145 tienen su origen en Estados Unidos, con un valor agregado de \$555.9 mil millones de dólares (Clark, 2019).

Estas empresas se dividen principalmente en cuatro modelos de negocio: comercio electrónico del consumidor (*E-commerce*), el consumidor paga por bienes y/o servicios; audiencia del consumidor, el servicio es gratuito para los consumidores, y su monetización va a través de anuncios o clientes potenciales; *Software as a service (SaaS)*: los usuarios pagan (a menudo a través de un modelo "freemium") por software basado en la nube; y software empresarial, en donde las empresas pagan por software de mayor escala. (Lee, 2013)

Se financian a través de: ángeles inversionistas, fondos de capital de riesgo, bancos, crowdfunding, entidades del Estado, cámaras de comercio entre otras organizaciones” (Martínez, 2018)

Además, estas empresas poseen un enfoque hacia el consumidor, en el 62% de los casos actúan bajo *B2C* y los modelos de negocios están enfocados en hacer la vida más fácil y cómoda para el consumidor final [...] 87% de los productos que comercializan los unicornios son software [...]. Casi todos los unicornios hasta ahora se han capitalizado en el mercado en un cambio de paradigma tecnológico. Uber puso la reserva de automóviles en el toque de un teléfono, Airbnb hizo posible compartir a través de Internet, Dropbox capitalizó la tecnología basada en la nube, etc. (Pahwa, 2019)

1.1.3 Cuarta Revolución Industrial (4RI) y EC

Tal como menciona Rifkin, (2014) las nuevas tecnologías hacen parte irremediablemente de nuestras sociedades desde la tercera Revolución Industrial (3RI): la Revolución de la información. La cual se caracterizó por aumentar la productividad de las empresas, al punto en que el costo marginal de producir muchos bienes y servicios se convirtió en cero, lo que los hizo prácticamente gratuitos, y por lo tanto menos rentables. Como consecuencia las ganancias corporativas se desplomaron, lo cual llevo a los actores a reinventarse por medio del escenario de la cuarta revolución industrial (4RI).

Este escenario en el cual se reinventan, ha tenido como

elemento fundamental el desarrollo de plataformas con tecnología que combinan tanto la demanda como la oferta para alterar las estructuras industriales existentes, como las que vemos dentro de *on demand economy* o *sharing economy*. Estas plataformas tecnológicas, que son fáciles de usar para el teléfono inteligente, reúnen a personas, activos y datos, creando así formas completamente nuevas de consumir bienes y servicios en el proceso. Además, reducen las barreras para que las empresas y los individuos creen riqueza, alterando los entornos personales y profesionales de los trabajadores. Estas nuevas empresas de plataforma se están multiplicando rápidamente en muchos servicios nuevos, que van desde lavandería hasta compras, desde tareas hasta estacionamiento, desde masajes hasta viajes. (Schwab, 2016).

Este surgimiento de plataformas a nivel mundial, nuevos modelos de negocios y de un universo completo de experiencias para los consumidores, proclaman un replanteamiento a las nuevas formas de colaboración y de organización, teniendo en cuenta la velocidad a la que están teniendo lugar la innovación y las perturbaciones que generan.

Como consecuencia de 4RI existe, lo que según Oppenheimer (2018), denomina tecno optimistas y tecno pesimistas. Para los tecno optimistas como Mandel & Swanson (2017) manifiestan que las nuevas tecnologías llevan a aumentos en los niveles de empleo de tres formas: 1) Generan empleos indirectos al propiciar plataformas como las de los *smartphone*, que permiten a los emprendedores crear aplicaciones que a su vez se convierten en nuevas empresas. 2) Generan empleos directos a los trabajadores que manufacturan sus propios productos. 3) Aumentan la productividad en las empresas existentes lo que reduce los costos y libera más dinero para que las mismas empresas y consumidores puedan invertir, consumir en otros bienes y servicios.

La primera de estas tres formas de generación de empleo, también es conocida como la *App Economy*. En donde, según De Stefano, (2015), desde los sectores más tradicionales de trabajo como: transporte, servicios, restaurantes, están siendo canalizados a ser manejados por empresas a través de aplicaciones móviles o *apps*, generando lo que se conoce como trabajo por demanda a través de las aplicaciones o "*Work on-demand via apps*". Este es uno de los componentes que conforman la *gig-economy*, junto con el *crowdwork*.

En esta *gig-economy* es difícil estimar el número de trabajadores por dos factores principalmente: las empresas no proveen datos necesarios para un control y, por otra parte, los trabajadores pueden estar registrados y trabajar con varias empresas en el mismo mes, semana o incluso día o simplemente no estar vinculado con ninguna empresa. (Singer, citado en De Stefano, 2015)

Con el mismo propósito Cortés , hace una aproximación más cercana a Latinoamérica en donde la relación laboral dada entre los trabajadores y las empresas de la *gig-economy*, se califica bajo el término de *gig-worker* . Además, muestra como:

esta relación laboral no está regulada adecuadamente por las legislaciones en donde operan las plataformas, originando vacíos legales que incluyen el no reconocimiento de los trabajadores en las plataformas como trabajadores con los derechos que cuentan regularmente, aquellos que se encuentran en las economías tradicionales.(Cortés, 2017, p. 24)

La Economía Colaborativa de hoy, “se deriva de la congregación de diferentes tendencias y, lo que es más importante, un conjunto de cambios tecnológicos provenientes del lado de la oferta” (Rauch & Schleicher, 2015). Uno de los principales retos que implica la Economía colaborativa es el de los costos que representan actualmente. “Mientras la tecnología es cada vez más barata, las regulaciones gubernamentales han generado que los costos laborales sean cada vez más altos”. (Patton, 2016). Antes de internet, los costos de transacción representaban una gran parte del denso e incomunicado mercado.

1.1.4 Retos EC

¿Sabremos canalizar toda la energía interna y la velocidad de la EC para desarrollar una economía, unas ciudades y una sociedad mejor para todos? Aquellos cambios que antes requerían 20 años ahora pueden desarrollarse en cuatro, tal como la EC lo demuestra. [...] todo cambio tecnológico genera ganadores y perdedores.(Buenadicha et al., 2017, p. 50)

Esta, es la principal reflexión en torno a los gobiernos locales y distritales en el momento de diseñar nuevas y oportunas políticas que permitan una sana transformación digital. “Para lograr una completa transformación digital debe existir una articulación entre el sector público y privado a todos los niveles.” (Guerrero, 2019) Una cosa está clara: la respuesta debe ser integrada y completa, con la participación de todas las partes interesadas de la política global, desde los sectores público y privado hasta el mundo académico y la sociedad

civil. “*Collaborative Commons* o los espacios colaborativos comunes están en aumento y, para 2050, probablemente se establezca como el árbitro principal de la vida económica en la mayor parte del mundo”. (Rifkin, 2014)

Tal como lo plantea Walker (2015), es hora de dejar de asumir que este sector juega con un conjunto de reglas completamente diferentes a las ya establecidas para las empresas tradicionales. Los avances en la tecnología y las mismas tecnologías pueden ser nuevas y existen ciertos beneficios sociales notables, pero se confunde la autoimagen idealizada de Silicon Valley con la realidad de la precariedad laboral que existe en las relaciones laborales de estas plataformas. En Latinoamérica se ha suscitado un inconformismo a nivel general durante los últimos 4 años en donde la ciudadanía se ha volcado a las calles, en busca de ser escuchados en lo que la OIT denomina, el diálogo social.

Por otra parte, Las EC intensifican los procesos de aglomeración que ya se vienen presentando en las ciudades, de acuerdo con Rauch & Schleicher (2015), dado que todos los servicios e interacciones que se presentan por su naturaleza misma, son posibles como consecuencia a los niveles más altos de densidad que se presentan en las áreas urbanas, a comparación de lo que pueda suceder en el área rural. Esto, a nivel macroeconómico, se convierte tanto en beneficios “aglomerados” como en altos costos de congestión. Este caso se evidencia en Bogotá con Rappi, una de las *start-ups* que se encuentra en auge actualmente. “Las molestias comenzaron desde que la empresa abrió un punto de venta en la zona [...] desde que la empresa abrió un punto de venta de varios productos, entre ellos licores, los rappideros se han concentrado en la zona, creando caos vehicular y exceso de ruido.” (NoticiasCaracol.com, 2018).

Más aún, como lo plantea Scholz 2016, el fenómeno de la EC es un reflejo de algo peor que el capitalismo, un fenómeno en donde las empresas deberían empezar a reconocer que dependen de vidas humanas explotadas a lo largo de sus cadenas de suministro globales para satisfacer al destinatario final. En estas empresas, se evidencia la existencia de monopolios de plataforma a nuevos niveles de explotación y mayores índices de concentración de la riqueza, evadiendo a su vez la necesidad de una infraestructura física propia para operar. Por último, califica la ilegalidad de estas mismas, como una estrategia de creación y consolidación de mercado.

En Colombia suceden unos hechos bastantes particulares porque a pesar de ser categorizadas como ilegales algunas de estas plataformas, ya se encuentran tributando para el país con el IVA. El cambio normativo se realizó en la reforma tributaria del 2016, y en abril de 2018 el Ministerio de Hacienda advirtió su entrada en vigencia; en junio de ese mismo año, formuló las reglas de juego y estableció el plazo para que se pusieran al día para enero de 2019.

1.2 TRABAJO DECENTE

De forma muy similar a como sucede con el concepto de EC, “no existe una definición de calidad del empleo universalmente aceptada por la literatura internacional” (Pineda,2013,p. 16), lo que ha permitido que cada uno de los participantes del mercado desde su posición, encuentre y actúe bajo sus propios criterios. Tal es el caso de los directivos de empresas como Uber y Rappi en Bogotá, que argumentan que los conductores y rappideros, actúan como emprendedores, socios conductores y usuarios, más no reconocen el vínculo laboral a pesar de que exista subordinación económica. Una cosa es clara, el mercado opera a partir de las formas de vinculación laboral, sin estas no existe mercado.

El trabajo es un elemento que define nuestra existencia material [...], ya que nos permite satisfacer nuestras necesidades básicas y ser consumidores. El trabajo también es fuente de creatividad y dignidad. Es un elemento crucial de cohesión social. Nuestra capacidad de elección en lo personal, el bienestar de las familias y la estabilidad de las sociedades dependen del trabajo. Y el trabajo es la ruta más segura para salir de la pobreza.(OIT, 2014, p. 25)

La palabra decente, ha hecho presencia en las discusiones de renombrados economistas, tales como Adam Smith, desde 1759: “La templanza, la decencia, la modestia y la moderación son siempre amables y rara vez se pueden dirigir a un mal final”, aunque no habla directamente de los mercados, si se refiere al tipo de relaciones que construimos en la sociedad como individuos.

En la economía convencional, por otro lado, el papel de la decencia ha sido implícito: (Arrow, 1974), quizás en parte porque las pasiones y los deberes no importan directamente para el análisis de equilibrio general de los mercados sin fricción (Dufwenberg, Heidhues, Kirchsteiger, Riedel, & Sobel, 2011). El descuido de la decencia ha limitado el alcance del análisis económico, pero

no debe confundirse con una presunción de indecencia. Por el contrario Friedman, (1970), quien a menudo personifica la crueldad de la economía neoclásica, da por sentada la decencia: La responsabilidad de un ejecutivo corporativo, es llevar a cabo el negocio de acuerdo con los deseos de los propietarios, que generalmente será ganar la mayor cantidad de dinero posible mientras se ajusta a las reglas básicas de la sociedad, ambos encarnados en derecho y aquellos encarnados en la costumbre ética.

Incluso Oliver Williamson, quien desarrolla una teoría de la organización económica que enfatiza la escasez de la decencia, no asume que todas las personas son "oportunistas con engaño", sino que algunos empresarios estarán dispuestos a mentir y engañar para obtener ganancias privadas (Williamson, 1975, p.26-27) citado por (Ellingsen & Mohlin, 2019, p. 5)

Sacando de contexto las definiciones de decencia implícita y de trabajo que se brindan desde las escuelas económicas tradicionales que lo mercantilizan como cualquier otro bien, el cuestionamiento central es ¿qué hace a un trabajo, un Trabajo Decente (TD)? Existen dos condiciones principales, la primera es que “el trabajo no es una mercancía” y la segunda es que “todos los seres humanos, sin distinción de raza, credo o sexo tienen derecho a perseguir su bienestar material y su desarrollo espiritual en condiciones de libertad y dignidad, de seguridad económica y en igualdad de oportunidades”.(OIT, 2014, p9)

Desde la OIT se empezó a difundir el concepto de TD a través de un objetivo general: “promover oportunidades para que los hombres y las mujeres puedan conseguir un trabajo decente y productivo en condiciones de libertad, equidad, seguridad y dignidad humana”(OIT), 1999, p4); concepto, que abarca una “serie de derechos humanos laborales básicos, como una justa remuneración, la igualdad de género, la libertad de escogencia, la libertad de asociación, la posibilidad de disfrutar de seguridad social el trabajador y su familia”.(Pineda, 2013, p17) Una de las principales características es que se ubica “en un extenso marco político, social y económico, que va más allá de la legislación por parte del Gobierno y de las prácticas laborales, [e incluye] la necesidad de una sociedad abierta y la promoción del diálogo social” (SEN, 2000, p136).

Por otra parte, tal como hace referencia Margalit (1997), una sociedad decente es aquella que acuerda respetar, por medio de sus instituciones, a todas las personas sujetas a su autoridad y a su vez extiende el concepto hasta incluir a cualquier persona que esté bajo su jurisdicción, es decir no humilla a las personas. Aquí se genera un punto de inflexión, en

cuanto a la posición que se plantea en Bogotá desde el Ministerio de Trabajo, con las declaraciones de la actual Ministra, en donde afirma que “los contratos con Rappi no son informales[...] son contratos independientes que hace el trabajador con la empresa o plataforma y ese contrato no implica, por parte de la plataforma, la obligación de pagar seguridad social y pensión”(Portafolio, 2019e).”. Esa posición niega el reconocimiento de los rappitenderos como trabajadores.

Del mismo modo son exploradas por Margalit, dos fuentes de humillación dentro de las sociedades: la desigualdad y la coerción. Estos son un par de factores que se encuentran implícitos en el mundo del trabajo, sumados a diversas las condiciones de trabajo que pueden causar humillación y que pueden estar ligadas directamente a los ambientes de trabajo, tales como: la impotencia frente al abuso, el trato discriminante, el acoso laboral, el despido, entre otros. Estas condiciones revelan que “su incidencia va a ser mayor entre ciertos grupos de trabajadores. Las nuevas generaciones se enfrentan a un contexto institucional de alta flexibilidad e inestabilidad laboral, que permite o facilita la humillación”. (Margalit, 1997a)

A estas nuevas generaciones hizo referencia Keynes (1930), con el temor que despertaba en él un término que actualmente es cada vez más explorado: el desempleo tecnológico. Un desempleo que es consecuencia del descubrimiento e implementación de novedosos y mejores medios para economizar el uso de la mano de obra; fenómeno, que supera el ritmo al que se puedan encontrar nuevos oficios para esta misma. El planteamiento se da, en si la actual situación que están viviendo los grupos de trabajadores como los rappitenderos o los socios conductores, ¿es un reflejo de la transición que está viviendo nuestra sociedad hacia esos niveles desempleo tecnológico más altos?, en donde existe una mayor polarización laboral entre las personas con mayores y menores niveles de educación, dejando relegada a la población de niveles medios.

De igual forma, Oksemberg indica que los cambios en la economía global y sus crisis han producido cambios en las relaciones sociales que generan dudas acerca de la posibilidad de la construcción de una sociedad decente. “El proceso de integración de la economía mundial dibuja una perspectiva aterradora para muchas personas y comunidades en situación precaria [...] todo el que se interese por el empleo y el trabajo decente tendrá que preocuparse por

los rasgos que afectan actualmente arquitectura económica global (Citado por: Sen, Stiglitz, & Zubero, 2017, p. 121).

Casos como el que describe Friedman (2014), describen como un número trabajadores crecientes, actuando bajo la figura de consultores o contratistas independientes, ya no se encuentran empleados de manera tradicional, sino que se encuentran cumpliendo una tarea en particular en un período de tiempo en donde únicamente se mantiene relación entre el consumidor y una marca en particular, sin la presencia de la figura del empleador. Así mismo, alienta a que debe implementarse una fuerte política social ante el incremento de este número de trabajadores, afectados por las empresas que tan solo quieren reducir salarios.

Lo que diferencia principalmente al TD con la calidad del empleo, es que el primero encuentra su base en un enfoque de derechos, y el segundo se concentra en las condiciones cualitativas específicas de los empleos y puestos de trabajo.

La meta del TD se expresa de la mejor forma a través de la mirada de la gente común. Se trata de su trabajo y perspectivas de futuro; de sus condiciones de trabajo; del equilibrio que tiene entre la vida laboral y la familiar; de llevar a sus hijos a la escuela y sacarlos del trabajo infantil. Se trata de igualdad de género, igualdad de reconocimientos, y de posibilitar a las mujeres que escojan y que tomen el control de sus vidas. Se trata de poder expresarse y de ser escuchado en el trabajo y la comunidad. (Rodgers, 2002, p13)

Asimismo, lo particular del TD es que constituye un enfoque conjunto del trabajo, el empleo y el progreso social. Y más allá del empleo asalariado en empresas, el TD abarca el autoempleo, todo el rango de actividades de la economía informal, el trabajo en el hogar y las tareas domésticas.

1.2.1 Dimensiones del TD

Inicialmente se brindaron cuatro dimensiones que se refuerzan entre sí, las cuales permiten evaluar el TD, estas son:

1. Oportunidades de empleo e ingresos.
2. Principios y derechos fundamentales en el trabajo y normas laborales internacionales.

3. La protección y seguridad social.
4. El diálogo social y el tripartismo.

La primera dimensión - oportunidades de empleo e ingresos -, se refiere a los derechos en el trabajo y se concentra en las oportunidades de trabajo. Parte que los ciudadanos utilizan el trabajo como medio de sustento, además de contar con un trabajo, se debe tener en cuenta las condiciones en que se realiza y la labor en sí que se desarrolla. Asimismo, en la calidad del trabajo influyen componentes como, la intensidad de las labores, las horas de trabajo, el nivel salarial, las condiciones de seguridad en el lugar de trabajo y, lo que es muy importante, las posibilidades de capacitación y de apoyo para cambiar de empleo de ser necesario. El objetivo fundamental de esta dimensión es “generar puestos de trabajo y velar por remuneraciones justas y crecientes [...] además que el trabajo debe ser accesible en condiciones de libertad y no discriminación para todos los individuos que buscan trabajo” (Pineda, 2013, p. 9)

La segunda dimensión -principios y derechos fundamentales en el trabajo y normas laborales internacionales-, rescata la necesidad de velar que los derechos fundamentales del trabajo y sus principios se cumplan por medio del respeto del marco legal laboral nacional e internacional. Es decir, esta dimensión se basa en las normas fundamentales del trabajo de la OIT que se refieren al rechazo a la discriminación de cualquier tipo, al trabajo forzoso y al trabajo infantil.

La tercera dimensión -seguridad y protección social-, reconoce que diversas actividades laborales -“algunas porque son irregulares o transitorias, otras porque el ingreso que proporcionan es inestable, otras más porque acarrear riesgo físico o porque generan vulnerabilidad a enfermedades” (Somavía, 2014, p. 307)-, son inseguras en varios aspectos y busca garantizar que las personas que cuentan con un trabajo, accedan a los sistemas de seguridad social. “En el concepto de trabajo decente está implícito el trabajo saludable”. (Gallo, Hawkins, Luna, & Torres, 2019)

Aunque la demanda perenne de seguridad refleja una necesidad humana básica, son muchos los que se encuentran en situaciones de inseguridad y empleo precario: el 80% de la población activa del mundo carece de protección social, subsidios de desempleo u otras formas de asistencia social”. (OIT, 2014, p. 25)

La cuarta dimensión -el diálogo social y el tripartismo-, se enfoca en: la libertad de asociación, la representación, el diálogo social y el derecho a negociación colectiva. Por medio del ámbito sociopolítico busca articular una práctica de diálogo permanente, en donde los trabajadores junto con los gobiernos y empresarios, dialoguen para lograr nuevos acuerdos sobre sus problemáticas y necesidades. La forma en que los trabajadores pueden manifestarse y ser escuchados, es un aspecto crucial del trabajo decente. La organización sindical es el camino para los trabajadores. Así como los actuales sindicatos distan de las organizaciones del pasado, las estructuras de representación de los trabajadores, en el futuro próximo, continúan cambiando para adaptarse a los avances que presenciamos. El diálogo social, es el mecanismo que ayuda a avanzar en las otras tres dimensiones del trabajo decente.

Para la fuerza laboral existen dos fuentes de poder. El poder asociativo, que hace referencia al “poder de negociación en el mercado de trabajo, que es aquel que deriva directamente del equilibrio o desequilibrio entre oferta y demanda en el mercado laboral. Y, el poder estructural, que hace referencia al poder de negociación en el lugar de trabajo, que es el que resulta de la posición estratégica que un grupo particular de trabajadores ocupa dentro de un sector industrial clave”(Sen, et al., 2017, p. 93). Por consiguiente, los derechos sindicales y la libertad sindical son piezas clave para corregir los desequilibrios de las fuerzas existentes en los mercados laborales.

De igual manera, la OIT estima que los interlocutores sociales son un participante fundamental en la articulación del diálogo social, ya que sustenta a los trabajadores y les brinda herramientas tales como: decidir qué tipo de sindicato quieren y cómo lo gestionan. En Colombia, existen dos instituciones representativas del diálogo social, que cuentan con más de 30 años de experiencia en la defensa de los derechos de las y los trabajadores en el país: La Escuela Nacional Sindical (ENS) y La Central Unitaria de Trabajadores (CUT). Precisamente estas instituciones surgen como respuesta al modelo de desarrollo neoliberal que penetró en Colombia, en donde este “le restó valor e importancia social al trabajo, generando un profundo desequilibrio a favor del capital. De hecho la persona se considera un instrumento de trabajo, y el trabajo una mercancía”.(Díaz, 2019)

La CUT exige la presencia del Ministerio del Trabajo, no solo ante las protestas de estos trabajadores para garantizarles su derecho a manifestarse sino para interceder por ellos antes las directivas de la empresa para que les garanticen sus derechos laborales, hasta ahora desconocidos. Reclamamos el reconocimiento por parte del Estado y de los empresarios privados de Rappi y del resto de plataformas digitales, así como de la población en general, del hecho de que las personas que prestan sus servicios para ellos, independientemente del tipo de vinculación que tengan o aún si se les quiere desconocer relación alguna con los propietarios o directivos de las aplicaciones, son trabajadores propiamente dichos, dedican su labor a tales servicios, generan riqueza y benefician con su trabajo a terceros. Del hecho de ser trabajadores, es claro que debe garantizárseles sus derechos fundamentales, tales como ingresos mínimos, descansos, garantía de la seguridad social y derecho de asociación sindical y negociación colectiva.(CUT, 2019)

De esta forma, estas instituciones defienden un trabajo humanizado en donde el ser humano prevalece por encima del capital y de sus rentabilidades, teniendo en cuenta la importancia del trabajo dentro de la sociedad y en el diario vivir de las personas; para esto, utilizan el diálogo social como herramienta de intermediación con todos los trabajadores. Es por esta razón, que en Bogotá se deben seguir ejemplos, como el de *California App-Based Drivers Association (CADA)*, organización sin ánimo de lucro, que reúne a conductores de Uber, Lyft, Sidecar y otras empresas, en donde se comunican a través de una sola voz lo que les permite “ejercer presión para conseguir una regulación favorable a estos conductores” (Scholz, 2016,p18).

Un caso similar en la región, es el de la Asociación de Personal de Plataformas (APP), una asociación categorizada como el primer sindicato de plataformas digitales en Latinoamérica, “la cual busca organizar a los trabajadores que transportan productos y personas, así como darle mayor legitimidad a sus quejas y reclamos en busca de mejoras.[...] y que se fijen condiciones mínimas laborales”(Rodríguez, 2018)

Muchos son los casos de éxito de organizaciones sindicales en Colombia, tales como Unión de Trabajadores y Trabajadoras de Grandes Superficies del Comercio en Colombia, SintraColombina, Sintrainagro entre otras. “Aunque existen diferencias de opinión, se siente un nuevo aire en el movimiento sindical colombiano.[...] Ha sido fructífero el esfuerzo que los sindicatos y las centrales obreras nacionales han hecho, para obtener el apoyo de distintas agremiaciones sindicales internacionales hacia su lucha”(ENS, 2012)

CAPÍTULO II

2. LAS PLATAFORMAS EN BOGOTÁ

Las empresas de la llamada EC han alterado las dinámicas en las economías urbanas, producto de la masificación lograda por internet, y “se están convirtiendo cada vez más en una parte inevitable de algunas industrias como lo son transporte, hospedaje y restaurantes; por lo cual, los gobiernos deben considerar qué políticas son más valiosas para implementar” (Rauch & Schleicher, 2015). La ventaja sobre la cual se apalancan estas empresas es que “entendieron que la red de internet representaba el futuro de la economía y que , en lugar de luchar contra ella, lo mejor era abrazar el cambio”(Sala, 2019, p39). En esta sección, se describen las principales empresas de la EC que se encuentran actualmente funcionando en Bogotá.

2.1 UBER

Es la primera empresa internacional de las EC en iniciar operaciones en Bogotá. Básicamente cobra una comisión por conectar a los clientes con los conductores que se encuentran más próximos a prestar el servicio de transporte.

Fundada en el primer semestre de 2009, tiene su casa matriz en San Francisco –California. Está avaluada en US\$72.000 millones, sus principales accionistas son *SoftBank* y *Benchmark*. Ingresó al mercado de valores en mayo de 2019, y para poder realizar esta acción llegó a un acuerdo extrajudicial con alrededor de 60.000 socios conductores en Estados Unidos, que le costó entre US\$146 y US\$170 millones, para reiterar su condición de contratistas independientes, y no como trabajadores de la plataforma, tal y como lo habían estado reclamando por medio de las protestas en todo el país.

La plataforma se refiere a los trabajadores como socio conductores o “"contratistas independientes", para que Uber no tenga que proporcionarles el tipo de atención médica y otros beneficios que recibirían como empleados a tiempo completo” (Mazzucato, 2018, p202). En Bogotá, “todos los viajes que sean solicitados y se realicen a través de la app de Uber están asegurados con Allianz Seguros y cubren responsabilidad civil y accidentes

personales”(Portafolio, 2019d). Además, la empresa cuenta con tres centros de activación y soporte ubicados estratégicamente en la ciudad.

Es considerada el segundo mayor ‘unicornio’ del mundo; lanzó operaciones en Bogotá –la primera ciudad latinoamericana- en el segundo semestre del 2013, mientras en simultáneo mantenía operaciones en 50 ciudades a nivel mundial. En la capital, inicio ofreciendo a los consumidores automóbiles de servicio especial en donde únicamente recibían pagos con tarjeta de crédito y en promedio era un 30% más costosos en comparación con un taxi tradicional.

Actualmente “los socios de Uber en Colombia que realizan al menos un viaje mensual son 88.000[...] cuatro de cada seis viajes de la *app* se pagan con tarjeta” (Venegas, 2019), seis años después en Colombia “cuenta con 2,3 millones de usuarios” (Chiquiza, 2018) y tiene operaciones a nivel mundial en 63 países y 804 ciudades.

Asimismo, de acuerdo a declaraciones de la empresa, por concepto de impuestos correspondiente al año 2018, la empresa “puede estar pagando al Estado colombiano alrededor de \$44.000 millones de pesos, que van directo a la Dian desde que entró en vigencia la reforma tributaria que obliga a pagar IVA con tarifa general del 19% a las plataformas digitales que prestan servicios desde el exterior” (Dinero, 2019a). A su vez, esta ha diseñado una propuesta de movilidad para crear una nueva categoría TPIP: Transporte Privado intermediado “esta nueva categoría ya está regulada en varios países Latinoamericanos como México, Brasil, Uruguay y Bolivia. También es legal en más de 600 ciudades alrededor del mundo, y en donde Uber cumple un papel importante”. (Mejía, 2019).

A nivel internacional debido a las regulaciones implementadas por las autoridades locales, ha debido cesar sus operaciones en Barcelona, Dinamarca, Hungría, Bulgaria, Brno-República Checa y Turquía. En Alemania opera únicamente en las ciudades de Düsseldorf y Múnich, luego de haber pedido disculpas públicamente a las autoridades y haberse acogido a la regulación en donde los socios conductores deben contar con la licencia de transporte público; caso similar a lo que se ha implementado en Nueva York, en donde los conductores de UberX deben poseer la licencia de conducción de la ciudad.

Tabla 1. *Servicios que ofrece en Bogotá*

UBER POOL	Empareja a los clientes, con los conductores que se dirigen en la misma dirección, para que puedan compartir el viaje y el costo del servicio. Se permite reservar máximo 2 asientos por solicitud.
UBERX	Es un servicio de viaje privado desde 1 hasta 4 personas.
BLACK	Ofrece una experiencia de lujo. Autos negros de alta gama. Conductores profesionales.
VAN	Servicio en donde el cliente solicita un vehículo tipo Van, con hasta capacidad de 9 pasajeros.
ANGEL	Uber Ángel es una modalidad de Uber, disponible en Bogotá, que permite contactar a un Socio Conductor para que maneje el carro del cliente en cualquier momento y a cualquier destino.

FUENTE: Construcción Propia

Los requisitos generales para los vehículos, a excepción de las Van son: tener 4 puestos para pasajeros, aire acondicionado y no se admiten taxis, ni tampoco los modelos Hyundai Atos, Suzuki Alto, y Chery QQ. En cuanto a los requisitos para ser conductor Uber en Bogotá son: Ser mayor de 20 años, tener la licencia de conducción vigente, poseer la tarjeta de propiedad del vehículo, tener el seguro SOAT al día para el carro, una cuenta bancaria en la que el socio conductor reciba el dinero de los viajeros, un celular que soporte la aplicación Uber. Por cada viaje descuenta al socio conductores entre un 35% y 37%.

Ahora bien, en Colombia la compañía ha recibido dos sanciones. La primera por parte de la Superintendencia de Puertos y Transporte por valor de \$ 451 millones de pesos en 2014, alegando que el servicio que prestan no es autorizado y, los presta en condiciones irregulares mediante el aprovechamiento de la plataforma tecnológica. La segunda, por parte de la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC), con una multa de \$2.128 millones de pesos por obstruir una visita administrativa en el año 2017.

2.1.1 Uber Eats

Nace como un sub-producto de la empresa Uber en agosto de 2014, con la entrega de alimentos a domicilio como foco e inicialmente enlazaron a los clientes de la plataforma Uber con el nuevo servicio; esto, hasta que lanzaron su propio software de pedidos por medio de una *app* independiente. En el primer trimestre de 2019, a nivel global la filial “tuvo ingresos de US\$ 536 millones [...] eso representa un 89% más que durante el mismo

trimestre del año anterior y un salto del 23% con respecto al cuarto trimestre de 2018”. (Mandel, 2019).

Inició operaciones el segundo semestre de 2016 en Bogotá, los clientes tienen acceso a los menús desde sus celulares con plataforma iOS o Android, y por medio de un navegador web a los restaurantes que previamente se han registrado. Los pagos se debitan a una tarjeta registrada en la cuenta de Uber Eats del cliente o en efectivo, y los pedidos son despachados por repartidores en carro, motocicleta, bicicleta o a pie.

Los requisitos para quienes se unen como repartidores son: ser mayor de edad, tener un medio de movilidad –preferiblemente-, si usa un carro o una motocicleta, debe presentar licencia de conducción y el SOAT. Usar un *smartphone* para descargar la *app* de Uber Eats para socios repartidores.

2.2 RAPPI

Es una de las empresas que en sus inicios fue impulsada por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (MinTIC) desde su iniciativa Apps.co. Fundada en Bogotá, inicio operaciones en agosto de 2015, actualmente está presente en 8 países y 55 ciudades. En sus primeros seis meses logró alcanzar el rango de 200.000 pedidos entregando licores y bebidas de las tiendas locales, la clave de su crecimiento fue el brindarles la opción a los clientes de ordenar algo adicional sin estar predeterminado por la aplicación.

Primeramente, “a través de esta aplicación los usuarios pueden comprar cualquier artículo que deseen, y es llevado en un tiempo promedio entre 30 minutos y una hora” (MinTIC, 2017). Es decir, se transformó en un *e-commerce*, tal como lo determino en septiembre de 2019 la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) en donde determinó que Rappi “funge como proveedor o expendedor de bienes y servicios a través de medios electrónicos (plataformas de comercio electrónico), superando el alcance de los portales de contacto” (Espectador, 2019)

Por otra parte, en el primer semestre de 2016 ingresa a *Y combinator (Silicon Valley)* un modelo en donde se invierten sumas de capital en las fases iniciales de las *Start-Ups*, en

donde durante tres meses la empresa recibió asesoría de como re-plantear su propuesta para ser atractiva y lograr levantar capital en su primera ronda de búsqueda de inversión.

Como resultado, en el segundo semestre de ese mismo año recibió su primera inyección de capital por valor de US\$52,7 millones proveniente de 52 inversionistas. Su segunda inversión, la recibió en el primer semestre de 2018 por valor de US\$129,9 millones a razón de 11 inversionistas. La tercera inversión recibida en el segundo semestre de ese mismo año, tuvo su origen en *DST Global* – un fondo ruso de inversiones de capital privado y capital de riesgo por valor de US\$220 millones; inversión que le permitió ingresar a la categoría de “unicornio” a nivel mundial. La última y más reciente inversión fue realizada por *SoftBank Group Corp. –SBG-* y *SoftBank Vision Fund -Vision Fund-* por valor de US\$1.000 millones.

Por otra parte, la empresa califica a los domiciliarios que realizan la tarea física directa como rappitenderos: microempresarios independientes, trabajadores independientes o mandatarios -según los términos y condiciones para el uso de la *app-*; estos poseen la única relación contractual, directamente con los consumidores. Es decir, niega su reconocimiento como trabajadores de la plataforma, a pesar de los controles que realiza en cuanto tiempos de entrega, distancia de los pedidos y asignación de los pagos correspondientes por el domicilio y/o labor realizada.

Los trabajadores de Rappi, por ejemplo, no solo siguen unas normas de comportamiento y acción dada por la empresa, sino que son la imagen de la misma. Se sujetan a unas condiciones so pena de que la empresa, o mejor, el Algoritmo, los vaya castigando hasta el punto incluso de bloquearlos. Esto hace que haya una potencial relación laboral, algo que la justicia tendrá que entrar a dilucidar. (Fiquitiva & Rendón, 2019)

A nivel mundial, los juzgados internacionales se han ido pronunciando contra Rappi puntualmente en Argentina, y contra sus competidores directos. Por ejemplo, en España *Deliveroo* perdió la batalla contra sus repartidores, quienes de acuerdo a la sentencia del juez, se les debió haber cancelado la seguridad social por parte de la empresa; es decir los obliga a reconocerlos como asalariados y no como independientes, como estas compañías proclaman.

En Argentina durante el primer semestre de 2019, la empresa recibió varias instrucciones por parte de las autoridades e incluso se le ordenó reincorporar a tres trabajadores

sindicalizados que estaban exigiendo sus derechos laborales, a lo que el corporativo se negó. Y desde el segundo semestre de 2019, oficialmente las labores de Rappi se encuentran suspendidas, pero siguen funcionando en la clandestinidad.

Por otra parte, dentro de la plataforma califican a estos rappideros dentro de seis categorías:

Tabla 2. *Clasificación Rappideros*

Nivel	Función
1	Los pedidos que entrega el rappidero son realizados por el usuario y pagados únicamente con tarjeta de crédito.
2	Los pedidos que realizan los usuarios incluyen la función del nivel 1, y adicionalmente pueden recibir pagos en efectivo.
3	Los pedidos que realizan los usuarios incluyen la función del nivel 1, 2 y adicionalmente se les autoriza realizar mercado.
4	Los pedidos que realizan los usuarios incluyen la función de los niveles 1, 2 ,3, y adicionalmente se les autoriza para realizar favores al usuario.
5	Los pedidos que realizan los usuarios incluyen la función de los niveles 1, 2 ,3, 4 y adicionalmente se les autoriza a cumplirle antojos al usuario.
6	Los pedidos que realizan los usuarios incluyen la función de los niveles 1, 2 ,3, 4, 5 y adicionalmente se les autoriza a entregarle efectivo al usuario, es decir el servicio de Rappi Cash.

FUENTE: Construcción Propia

En promedio para el primer semestre de 2019, “un rappidero realiza 12 pedidos diarios, en un rango de pago entre \$2000 y \$3400, si realiza la labor a tiempo completo mensualmente puede tener un ingreso entre \$576.000 y \$979.200”. (Arango, 2019)

Los requisitos que debe cumplir la persona que desee desempeñarse como rappidero son: ser mayor de edad, poseer bicicleta o motocicleta, asistir a una capacitación en las instalaciones de las oficinas de Rappi, invertir en la imagen corporativa para desempeñar la labor maleta y gorra – como mínimo-, contar con un *Smartphone* que soporte la *app* y debe contar con un plan de datos para su correcto funcionamiento. Además, cualquier otro gasto adicional corre por cuenta del rappidero, como por ejemplo despinchar neumáticos, el mantenimiento del vehículo, entre otros. Finalmente debe contar diariamente con una base mínima de \$200.000 en efectivo para realizar las compras de las órdenes recibidas por los usuarios -si aplica-.

Adicionalmente, la compañía les hace un descuento semanal a los rappideros que tengan bicicleta de “\$3.450 pesos para un total mensual de \$13.800 pesos y para quienes posean

motocicleta de \$5.850 pesos para un total mensual de \$23.400 pesos” (Rappi, 2018a) con el fin de cubrir los costos de una póliza de responsabilidad civil extracontractual que cubra daños materiales y lesiones personales causadas a terceros en caso de accidentes, en el desarrollo de las labores como rappiditenderos.

Por otra parte, a nivel latinoamericano se han presentado diversas protestas de inconformismo por parte de los rappiditenderos ya que reclaman mejores condiciones laborales y mejores pagos; ya que a medida que han aumentado los montos de las inversiones, han disminuido los porcentajes de pago de los domicilios, aunque la empresa no lo reconozca.

Entretanto, las únicas acciones gubernamentales que se han interpuesto contra esta empresa provienen de la SIC; la primera mediante la Resolución 9800 de 2019 en donde impuso una multa de \$298.121.760 de pesos a Rappi S.A.S. y le ordenó adoptar medidas para proteger los derechos de las personas respecto del tratamiento de su información. La segunda, a mediados del segundo semestre de 2019, en donde aboga por que cumpla la normativa existente para el comercio electrónico e inicia la apertura de una investigación por presunta violación del régimen de competencia.

Para terminar, durante el segundo semestre de 2019 la SIC formuló un pliego de cargos por una presunta vulneración a las normas que protegen al consumidor, aquí tuvo en cuenta 750.600 quejas que están en los canales de atención al usuario en la *app* y 1.150 en el portal de la SIC en caso de ser comprobadas las irregularidades, deberá pagar \$1.652 millones de pesos

2.3 DOMICILIOS.COM

Creada en 2007, comenzó funcionando con un directorio digital en el que clasificaban los restaurantes de Bogotá. Su primera inversión la recibieron de un ángel inversionista, Frank Kanaget con US\$ 100.000 en recursos. Posteriormente, recibieron US\$1,5 millones por parte de la firma internacional de Inversión *Axon Capital*. Opera en Argentina, Bolivia, Chile, Panamá, Paraguay y Uruguay.

El corporativo se autodenomina como:

la única compañía que funciona bajo el modelo de economía colaborativa, que en realidad piensa y protege a los domiciliarios, estamos convencidos que el crecimiento de una compañía es importante, pero este no debe darse a toda costa [...] el mismo negocio absorberá el 100 % del valor de la ARL de cada colaborador, y los aportes a salud y pensión, elementos que son obligatorios por ley, los cuales serán calculados basados en las horas y días trabajados por cada domiciliario, por medio de un sistema de pagos semanal.” (Pulzo, 2018)

2.4 MENSAJEROS URBANOS

Esta empresa ofrece un servicio de entrega a domicilio que labora bajo un modelo ‘*on demand*’ desde abril de 2013 en Bogotá. A diferencia de sus competidores “no recibe directamente pedidos, como si lo hacen otras empresas [...] sino que se encargan de gestionar las entregas de los productos solicitados directamente a las compañías”. (Medina, 2019). En este tipo de “modelo el cliente solicita y paga por los servicios que necesita, al pasar una empresa de un modelo de costo fijo a un esquema de costo variable, como el de Mensajeros Urbanos pasan a tener una reducción en sus costos logísticos cercana a 65%” (Becerra, 2019).

A diferencia de sus competidores, cobran una tarifa de logística por el transporte que será variable de acuerdo a las distancias que recorre el mensajero. Para el primer semestre de 2019 cuentan con alrededor de 14.000 clientes y alrededor de 10.000 mensajeros activos en la plataforma. “Los mensajeros pueden llegar a ganar hasta \$3 millones al mes, dependiendo del número de servicios. De la tarifa que liquida la aplicación por cada entrega, el mensajero se queda con entre 78% y 85%” (Dinero, 2018a)

Esta empresa, obtuvo su primer impulso por medio de la aceleradora de *Start-ups* digitales Wayra de US\$50.000. El crecimiento atrajo rápidamente el interés de fondos extranjeros recibiendo una inversión por US\$ 2 millones por parte de una compañía de mensajería brasilera *Rappido*. Finalmente, en promedio de 350 solicitudes que reciben para trabajar como mensajeros, al final del proceso 40 son seleccionados.

2.5 BEAT

Creada en 2011 en Grecia, fue adquirida en 2017 por el fabricante de automóviles *Daimler AG* (empresa propietaria de *Mercedes-Benz*). Inició operaciones en Bogotá en el primer semestre de 2018 y en Latinoamérica se ha expandido a Chile y Perú. Asimismo, no se reconoce como una empresa de transporte, argumenta que permite el uso de la *app*, con el fin de que el usuario pasajero pueda conectarse a través de la misma con los usuarios conductores para solicitar el servicio. Desde su equipo corporativo, aseveran que “la idea de un empleo de tiempo completo va en contra de los beneficios para todos los actores involucrados en la economía colaborativa” (Patiño, 2019a).

Los conductores registrados reciben las solicitudes de servicio de transporte de los usuarios pasajeros. Cada solicitud de viaje incluye el nombre, ubicación y otros datos del pasajero para que el conductor pueda identificarlo. Al igual que en otras aplicaciones similares, los conductores de Beat califican y publican sus comentarios sobre su experiencia con el pasajero, así como acceder a las calificaciones realizadas por otros usuarios conductores de la aplicación Beat. (Fere, 2018a)

Tabla 3. *Servicios de Beat en Bogotá*

Servicio	Características
Beat	Utiliza automóviles con modelos 2006 en adelante.
Beat Lite	Es una modalidad más económica para los clientes y a los conductores les permite registrar modelos de automóvil entre 1999 y 2005.

FUENTE: Construcción propia

Permite pagos electrónicos y en efectivo, a comparación de sus competidores las tarifas que manejan son inferiores. Por cada viaje descuenta a los conductores un 25%.

2.6 DIDI

Fundada en 2012, es una empresa de transporte que proporciona vehículos y taxis de alquiler a través de una *app* con casa matriz en Beijing, China. “En 2016, la empresa adquirió por US\$7.000 millones la filial de su rival estadounidense en China –Uber-, creando una empresa valorada en ese entonces en US\$35.000 millones” (Jiménez, 2019). Cuenta con presencia en 1000 ciudades, 550 millones de usuarios y más de 31 millones de conductores en todo el mundo. Se ubica en el puesto 71 entre las 100 empresas más valiosas de 2019, con U\$S 20.041 millones.

Comenzó a operar en el segundo semestre de 2019 en Bogotá, con el servicio *DiDi Express* y en su primer día de operaciones alcanzó más de 130.000 descargas. Planea lanzar los servicios de *DidiPool* y *DidiTaxi*. Por cada viaje descuenta a los conductores un 10%. En cuanto a medidas de respaldo “brinda una póliza de seguro con G4S que cubre a los conductores y a los usuarios en los viajes; y en el momento en el que los conductores se registren se usará reconocimiento facial que deben tener 98% de compatibilidad” (Neira, 2019)

Los requerimientos y documentación solicitada para formar parte de la plataforma incluyen:

contar con 18 años de edad, ID nacional colombiana con número válido de identificación nacional y que coincida con el nombre y número de ID nacional ingresado durante el registro; licencia de conducir colombiana que sea válida por 1 o más meses y que tenga una clasificación B3-B1 o C1-C3; identificación del vehículo que de muestre ser un auto fabricado en 2007 o posterior, con 4 puertas y capacidad para 4 usuarios; documentación del seguro (SOAT) válida por 1 o más meses, que muestre que el auto es de 2007 o en adelante, tenga 4 puertas y capacidad mínima para 4 pasajeros, el automotor debe estar en la lista de vehículos aprobada por DiDi. (Fere, 2019)

A diferencia de las otras aplicaciones, exige unos requisitos adicionales a los generales como poseer un certificado de no antecedentes penales, adicionalmente no poseer antecedentes de que ha conducido de forma arriesgada, en estado de ebriedad, drogadicción o de enfermedades que puedan peligrar la seguridad del conductor y pasajero; y, finalmente, no haber tenido un accidente mayor de tráfico en los últimos 3 años.

2.7 INDRIVER

Esta empresa con sede principal en Nueva York, tuvo su idea original en Yakutsk- Rusia en 2012, en respuesta a la necesidad de los residentes de esa ciudad que advirtieron cómo los taxistas locales duplicaban el costo del servicio dentro de la ciudad simplemente por estar en invierno. Se creó una red social de un grupo de conductores independientes, en el que los usuarios indicaban el precio que estaban dispuestos a pagar y los conductores aceptaban sus pedidos o no, e incluso sugerir una tarifa. Este es el modelo que conservan actualmente abarcando tanto servicios de automóviles particulares como taxis. Cuenta con 12 millones de usuarios en 140 ciudades en 5 países.

Inició su funcionamiento en Bogotá en el segundo semestre de 2018, están invirtiendo US\$50 millones en su expansión en Latinoamérica. Al mismo tiempo, en la fase de introducción no cobra el servicio de intermediación de la *app*, pero eventualmente empezará a hacerlo en un rango de 5% - 7% para los conductores. Finalmente, a estos mismos “les están solicitando documento de identidad, documentos de registro del automóvil, licencia de conducir, registro de antecedentes penales, fotografías de seguro de responsabilidad del conductor y del automóvil en el que ofrecerían el servicio”. (Dinero, 2018b)

2.8 CABIFY

Esta es una plataforma española lanzada al mercado en el primer semestre de 2012, que conecta usuarios particulares y empresas con colaboradores en las diferentes modalidades de transporte que se encuentren disponibles en cada país; actualmente se encuentra activa en 12 países.

En particular, las diversas formas de adquirir capital para su funcionamiento y expansión, se han dado a partir de su primer año de operaciones. La primera ronda de inversión, la recibió en el segundo semestre de 2012 por un valor de US\$ 4 millones proveniente de inversores latinoamericanos y belgas. La segunda, arribó dos años después provenientes del fondo de capital de riesgo *Seaya Ventures* con una cifra US\$8 millones. Posteriormente, en un período de tres años recibió por parte del grupo accionista *Rakutén* alrededor de €\$ 232 millones y finalmente en el primer semestre de 2019 recibió una inversión de US\$70

millones por parte de los fondos de Capitales *IDB Invest* y *Blue like an Orange* con miras a impulsar la iniciativa de la compañía de reforzar la ejecución del plan de ciudades inteligentes que ha venido desarrollando.

Al contrario de sus competidores, además del servicio de particulares conocido como *Lite*, los vehículos que son el foco de reclutamiento deben ser de placa blanca para acceder a la plataforma en los modos *Corp.* y otros; como tal, los conductores deben cumplir los requisitos dados los tipos de perfiles en los que se puede prestar el servicio:

Tabla 4. *Perfiles conductores Cabify*

Propietario y/o conductor con vehículo	Cuando el conductor es propietario del vehículo o cuenta con la autorización directa del propietario.
Conductor sin vehículo:	Un perfil disponible para las personas que no poseen vehículo , pero desean conducir.
Propietario que no va a conducir	Cuando un usuario posee el vehículo disponible para proveer el servicio, pero no cuenta con un conductor.

FUENTE: Construcción propia

Asimismo, dentro de los requisitos para que el vehículo y la persona sean elegibles, se encuentran los siguientes requisitos:

SOAT (obligatorio), foto del vehículo completo, licencia de conducción C1, tarjeta de propiedad, seguro de responsabilidad civil contractual y extracontractual, revisión técnico-mecánica, tarjeta de operación, foto de carnet (debe tener fondo blanco y de ser hombre debe utilizar corbata), cédula de ciudadanía, afiliación a EPS, afiliación a ARL, autorización del propietario en caso de conducir vehículo ajeno. (Miró, 2019)

Finalizando el 2018, Cabify adquirió la plataforma existente en Colombia Easy Taxi, con lo que automáticamente 80.000 taxistas empezaron a formar parte del grupo. Actualmente por cada viaje descuenta a los conductores un 24%.

2.9 PICAP

Creada en Bogotá en el 2015, es una aplicación que conecta conductores de motocicletas con los usuarios para realizar un servicio de transporte. Su oferta se ha ampliado a automóviles particulares y servicio de mensajería, maneja una tarifa un 30% menor, en comparación a las plataformas de automóviles. Además, permite pago en efectivo y a través de billetera virtual, sin tarifas dinámicas a lo largo del día. El servicio cubre únicamente a un usuario, que recibe un casco y también elige el punto de partida y destino. Actualmente, cuenta con presencia en 14 ciudades, tres de ellas en México, aproximadamente 80.000 moto taxistas registrados y 20.000 que lo usan de forma permanente como fuente de ingreso y realiza entre 40.000 y 50.000 servicios diarios.

En contra parte, debido a la falta de regulación explícita, el Ministerio de Transporte en el primer semestre de 2019, interpuso una demanda en contra de la *app* argumentando que es prestación ilegal del servicio público de transporte de pasajeros.

La Secretaría Distrital de Movilidad sostiene que Picap no se encuentra autorizada para prestar servicio de transporte público y declaró que "quienes prestan este servicio están incurriendo en la infracción estipulada en el Código Nacional de Tránsito, catalogada como D.12: Conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito". (Patiño, 2019b)

Un moto taxista, puede ganar entre \$50.000 y \$60.000 pesos al día por durante dos o tres horas, según declaraciones del corporativo dado que las ganancias de cada servicio son 100% para los conductores. Sostienen que los gastos operativos de la plataforma se dan gracias a las inversiones recibidas por extranjeros.

De igual forma, existe otra forma de ingreso para la plataforma debido a la opción de botón automático en donde:

los conductores pagan, de forma opcional, para obtener servicios garantizados sin estar pendientes de las solicitudes en la aplicación. El valor para ser prioridad en el servidor de la plataforma es de 30 mil pesos mensuales o 12 mil semanales. La consignación se hace a través de Efecty e inmediatamente pasan a ser conductores Pro" (Semana, 2019)

2.10 HOGARU

Esta última empresa, fue desarrollada bajo el marco de Apps.co. por MinTIC. Creada en 2013 en Bogotá, se centra en reservar servicios de limpieza para oficinas u hogares, a través de la *app* en donde al solicitante se le provee profesionales del sector de limpieza y servicios generales por días. En contra parte a sus competidores, cuenta con aproximadamente con 280 empleadas en Bogotá, a las cuales les brinda un contrato a término indefinido, un horario, un *smarthphone* para el manejo de la *app* y todos los derechos laborales básicos que exige la ley.

Por último, en este balance de las plataformas en Bogotá, y a modo de aclaración, el caso de AirBnB no se plantea. Para efectos del estudio del mercado laboral de EC en el caso de Bogotá no es pertinente su mención ya que su naturaleza obedece únicamente a aportes de activos y no a utilización de mano trabajo directa; este, se realiza por los propios dueños de los bienes en alquiler, a lo que se están sumando incluso hoteles de cadenas de alto reconocimiento, y sería un caso de análisis particular.

3. DINÁMICAS DE ACTORES FRENTE A LA CONCEPCIÓN Y LA REALIDAD DEL TRABAJO DECENTE EN LAS PLATAFORMAS

La comprensión del fenómeno laboral de las EC conlleva necesariamente a explorar dos dimensiones, una de los expertos en el tema y la otra, de los propios trabajadores, usuarios desde la perspectiva de las empresas.

Con los expertos en economía laboral se realizaron entrevistas a partir de tres preguntas que pretendieron no solo comprender los conceptos, sino encontrar alternativas a las dificultades laborales que estas innovaciones representan. En el anexo 1 se presentan en extenso las respuestas de los expertos consultados, que pertenecen al mundo de la academia y sindical. En el anexo 2 se detallan las preguntas realizadas a los trabajadores, así como la sistematización de sus respuestas.

3.1 ENTREVISTAS SEMIESTRUCTURADAS A EXPERTOS

Al iniciar la ronda de preguntas con los expertos, se evidenció la discrepancia en cuanto a que terminología, debía o no ser utilizada para hacer referencia al fenómeno que se explica detalladamente en el Marco Teórico.

3.1.1 ¿Cómo ven las relaciones del mundo del trabajo en las Economías Colaborativas?

De acuerdo a Binsfeld (2019), el fenómeno que se está presenciando, es el de economías cada vez más volcadas a procesos que buscan mayores niveles de lucro y logros, en detrimento de las relaciones laborales. Para eso, en general en Latinoamérica, los gobiernos ejercen presión para cambiar las legislaciones y flexibilizar aún más las relaciones laborales.

“Si algo ha venido haciendo el neoliberalismo desde que se instauro hace 40 años, es pelear continuamente para acabar toda relación laboral. Las formas de tercerización, la informalidad creciente que existe, las subcontrataciones en cualquier cadena de valor; estas, son formas de eliminar las relaciones laborales y las denominan viejas relaciones laborales que están mandadas

a recoger. En otras palabras, han estado desmontando todo el sistema de las relaciones laborales contractuales”. (Arias, 2019)

Por otra parte, el emplear la palabra colaborativa es una ficción, según lo califica Larco 2019, ya que esta palabra encierra un proceso en donde las personas se reúnen en conjunto y definen las reglas, por lo cual como consecuencia trabajan de forma colaborativa. En las EC, los participantes que ingresan no tienen ninguna capacidad de definir nada y deben someterse a decisiones de otros; es una ficción de subcontratación. Así mismo, “el término como tal, no aplica a los casos de las plataformas, porque el hecho de que exista una plataforma no implica que haya trabajo colaborativo” (Orguloso, 2019). Y es que “el hecho de autodenominarse EC, hace parecer que el dueño de la plataforma y los diferentes usuarios de ella, no tienen ninguna relación laboral con quien termina haciendo la labor propia de la EC” (Arias, 2019).

Este es el primer punto de convergencia de los autores, evidenciar cómo estas empresas enmascaran la relación laboral bajo tres premisas. La primera, empleando los términos de colaborativo y EC; la segunda, bajo los calificativos que brindan a estos trabajadores, no como tales, sino como: colaboradores, socios conductores, emprendedores, trabajadores independientes, los individualizan bajo el lema de yo puedo, yo logro; y, la tercera, al crear esta relación en donde las personas se conectan virtualmente entre sí, hacen creer que se elimina formalmente cualquier tipo de relación laboral. (Arias, 2019) (Binsfeld, 2019) (Celis, 2019) (Hawkins, 2019) (Lucena, 2019)

El segundo punto de convergencia es al concebir que tanto Rappi, Uber y sus similares no son empresas colaborativas (Lucena, 2019) (Pineda, 2019) (De La Garza, 2019). Estas empresas son apalancadas por una herramienta tecnológica, pertenecen más a una economía de plataforma. Son un tipo de empresas que se apalancan en tecnología de cuarta generación y que a su vez pertenecen a una dinámica de servicios; temática que apenas comienza a ser estudiada, entendida y por ende regulada.

En igual sentido, el siguiente punto es el dado bajo la actual tendencia que las relaciones laborales no son mediadas por el derecho laboral, sino por el derecho comercial. “Las plataformas de transporte como Uber o de prestación de servicios y transacciones como Rappi no operan como modalidad contractual, sino comerciales” (Orguloso, 2019). Lo que

sucede con un contrato comercial delimitado por metas, como no está regulado, se intensifica el trabajo a mayores exigencias, con una expectativa de un mayor índice de productividad por unidad de tiempo. “Eso es lo que sucede en las economías de plataforma, en el capitalismo de plataforma” (Celis, 2019)

El cuarto punto esboza que, por definición, este tipo de trabajos son precarios, en donde los trabajadores no tienen ningún derecho (Pineda, 2019) (De La Garza, 2019). La relación laboral esta tan precarizada, que son trabajadores que no tienen sede, no tienen horario, la persona cree que administra su tiempo o su vehículo, pero todo realmente esta administrado desde las plataformas; existen unas condiciones de subordinación fuertes y, en realidad, los porcentajes que reciben de ingresos dependen de la plataforma y de los algoritmos que ya se encuentran pre-determinados, “los ingresos dependen del número de servicios que puedan cumplir” (Vásquez, 2019). En efecto, no tienen en cuenta que un trabajador se pueda enfermar y por ende, no pueda salir a trabajar; o que le ocurra un accidente, ya que no garantizan un acceso a la seguridad social. (Arias, 2019). (Binsfeld, 2019). Además, “tienen que aportar el medio de trabajo, la motocicleta, la cicla, el maletín con el logo de la empresa, los socios conductores deben tener SOAT al día, deben cumplir como normalmente un trabajador contratista independiente. Es una forma de trabajo a destajo y se ha llevado al máximo en los servicios” (Urrea, 2019) (Hawkins, 2019)

Por último, estos propietarios de plataforma que amasan grandes cantidades de dinero, no realizan las contribuciones correspondientes a la sociedad y al Estado, como los competidores tradicionales. El ahorro es impresionante por parte de estos empresarios dueños de las plataformas, y usualmente estos, son fondos de inversión o tienen una alta participación de uno o más inversionistas, como lo son puntualmente los casos de Rappi y Uber. (Arias, 2019) (Orgulloso, 2019)

La gran reflexión es ¿qué tanto, en una sociedad capitalista globalizada, lo colaborativo-cooperativo puede prosperar sin subordinarse al capital? (De La Garza, 2019) El deber es concientizar a los trabajadores que nada de lo anteriormente mencionado es bueno para una relación de trabajo, de hecho, es muy malo debido a que todo lo que hacen se queda para el capital, porque ni siquiera se retroalimenta para la ciudad, como si lo pueden hacer los gremios de taxistas, que cumplen con una reglamentación. Si se califica la actual manera de

trabajar como colaborativo, brinda una imagen blanda y es prematuro darle esa ventaja.” (Lucena, 2019). Por ahora, es una situación muy ambigua. (Neffa, 2019).

3.1.2. ¿Cómo poder formalizar el empleo en las economías colaborativas?

En el momento de encontrar medios para formalizar el empleo en las plataformas, los expertos en mercado laboral convergen hacia el rol que debe desempeñar el Estado frente a estos trabajadores. Lo primero es que “No se puede aceptar que eso es emprendimiento” (Urrea, 2019) (Orguloso, 2019), como lo han querido vender ante la sociedad los directivos de cada una de las empresas: Rappi, Uber y las otras, al manifestar: “los Rappitenderos son emprendedores independientes que tienen la posibilidad de tener mayores ingresos, sin horario fijo y con la posibilidad de conectarse las veces que quieran sin que exista una relación de subordinación o exigencia de resultados”(Gómez, 2019)

Segundo, tal como lo menciona Orguloso: reconocer que es un trabajo; esto, facilita que “cuando se reconocen como dependientes de las compañías, de las plataformas paralelamente se les reconocen sus derechos laborales”, (De La Garza, 2019). Solo a partir de ese punto es que se “puede formalizar el empleo cumpliendo con el código laboral” (Hawkins, 2019). Hasta el momento “es una forma de asalariado completamente precario” (Urrea, 2019).

Continuar por el reconocimiento fundamental que los “trabajadores que se vinculan, son sujetos de derecho y ahí se requiere una intervención estatal” (Vásquez, 2019) “que se garanticen a sus trabajadores colaboradores derechos” (Larco, 2019), e inevitablemente “hay que volver a un proceso de contratación con derechos” (Binsfeld, 2019). Tal como lo menciona el artículo 25 de la Constitución Política: “El trabajo es un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del Estado. Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas”. Por consiguiente, se invita al Estado a “crear un mínimo de responsabilidad para que esa persona tenga la tasa para seguridad social y otros aspectos, un tributo global, proteger su patrimonio” (Lucena, 2019) y para eso es “necesario que el Estado, y muy seguramente el Congreso, entiendan

que esa relación en EC son ilegales, porque quitan los derechos a los trabajadores.” (Arias, 2019)

No obstante, tal como reafirma Arias 2019, si la posición del Estado se mantiene como la de la actual Ministra de trabajo, en donde manifiesta que la relación es legal entre rappideros y Rappi, es una tarea casi imposible. Es por esta razón que se requiere “alguien que invite a la articulación” [por medio del establecimiento del mínimo que se menciona anteriormente], tal como lo promueve Lucena. “Es un problema, cuando se trata de trabajadores que dependen de plataformas; el problema es que las legislaciones no le ayudan mucho al trabajador para considerarlo como asalariado, el caso típico es de Uber, hay muchas leyes del trabajo que los definen como cuentapropistas, al chofer le dan su participación en cada viaje y ningún derecho laboral (De La Garza, 2019).

De acuerdo con las recomendaciones de Pineda, al “analizar la ausencia de normatividad” específica para este tipo de plataformas y “hacia donde apuntan, las propuestas que han ido al congreso”, en su mayoría han sido articuladas desde las propias empresas, como por ejemplo el caso de Uber que finalizando el primer semestre de 2019, en su más reciente propuesta, plantea que se le califique en una nueva categoría de “Transporte: Transporte Privado Intermediado por Plataformas” (TPIP).(W. Vega & Arango, 2019). A pesar de tener 5 años de operaciones en la ciudad, aún desde el Estado no existe una legislación que le permita desempeñar un juego limpio, con sus competidores directos: los taxistas, quienes si tributan por su ejercicio.

Este tipo de propuestas van encaminadas a la operatividad de la plataforma, más se desestima la relación que existe con lo que ellos mismos denominan socio conductores. Es por esta razón que “esas plataformas necesitan un tipo regulación para que paguen impuestos (Vásquez, 2019), (Larco, 2019); se requiere de “una legislación de que hable de que existe una subordinación económica a pesar de que no exista una subordinación jurídica, es decir debe haber una norma que los que trabajan en todas las plataformas tienen una relación económica de subordinación, aunque jurídicamente sean independientes” (Neffa, 2019)

Es decir, “hay que cambiar las leyes” (Binsfeld, 2019) (Celis, 2019), que las “autoridades locales, el gobierno local, la instancia de gobierno más inmediata el ciudadano, el alcalde, el ministerio del trabajo que tiene que ver con la política laboral debe decir algo entorno al

asunto del modo de trabajo”; o en las palabras de Orguloso 2019, “que el Estado haga regulación de la plataforma digital respecto del uso, vinculación y reconocimiento de pagos de los trabajadores que trabajan a través de las plataformas digitales”.

Asimismo, como lo menciona Binsfeld, que se pueda garantizar el mínimo de providencia social de las y los trabajadores o como lo menciona Vásquez 2019: que todos tengan acceso a la protección social, que haya un aporte muy significativo por parte del empleador a esa financiación de la protección social y a partir de esos mínimos es en donde es posible establecer una cierta formalización laboral.

Con todo, el último punto de convergencia entre los expertos, yace en la “organización de los trabajadores a la par de un fuerte movimiento político y social” (Arias, 2019) (Celis, 2019), es decir “organizarse como Sindicato” (Binsfeld, 2019), y apoyarse por otros trabajadores que ya se encuentren organizados en otros sindicatos y por los partidos progresistas, para conseguir las legislaciones que requieren.

Algunas de las recomendaciones que dan de forma individual los expertos son, por ejemplo, una propuesta que plantea Vásquez 2019, en donde debería existir un tipo de contrato muy flexible, ya que es muy difícil que este tipo de plataformas puedan desarrollar relaciones laborales estables permanentes. Algo similar a lo que plantean entre directivos de las plataformas y el Ministerio es que se coticen de acuerdo a las horas que están conectados “que esta cotización no necesariamente sea sobre la base del mínimo sino sobre ingresos. Por ejemplo, si yo me conecto solo por 6 horas y tengo ingresos durante ese lapso, debería poder aportarle a mi futuro de acuerdo con los ingresos de ese tiempo en el que me conecte a la aplicación, Simón Borrero CEO Rappi” (Portafolio, 2019f)

En el caso de la recomendación de Javier Pineda, realizar una amplia investigación tomando como referencia los casos de otros países. Casos como los de Buenos Aires y España en donde iniciando el segundo semestre de 2019, cada una de las autoridades judiciales brindó un dictamen. En Buenos Aires “el juez Roberto Gallardo dictó una resolución que busca regularizar las prestaciones de las empresas conforme el marco legal vigente e "impedir que continúen produciéndose accidentes evitables, que cobren la vida o la integridad física de los empleados repartidores". (El Tiempo, 2019) . Y, en España “un juzgado de lo Social de Madrid ha dado la razón al Gobierno frente a *Deliveroo* [...] los conocidos como *riders* y

que habitualmente entregan los pedidos en bicicleta, son asalariados, y no autónomos, como defiende la empresa”(M. Gómez & Delgado, 2019)

Por último, Binsfeld 2019, aboga por buscar caminos alternativos que garanticen las condiciones mínimas de estos trabajadores y denunciar en el ámbito mundial lo que estas empresas hacen con los trabajadores.

3.1.3. ¿Cómo sería posible un Trabajo Decente desde los términos de la OIT?

Uno de los puntos en discusión, se genera a partir de algunas reflexiones: “¿Qué tipo de Nexo es ese? ¿Cuál es el grado de dependencia? ¿Cuáles son los compromisos de quien deriva la gran ganancia con esa plataforma? ¿A qué está obligado?” (Lucena, 2019). Es a partir del esclarecimiento de estos interrogantes, que se puede garantizar un goce efectivo de derechos para los trabajadores, y a su vez, determinar las responsabilidades de cada uno de los participantes.

Actualmente, “no hay reglas para la jornada, no hay salario mínimo garantizado, cuanto más entrega más puede ganar, eso no es trabajo decente. El pilar debe garantizar condiciones de vida, para el trabajador y su familia, estas plataformas no garantizan nada para el trabajador y para su familia” (Binsfeld, 2019) Acerca de las dimensiones del TD ,”no hay nada en este momento en las EC ni está previsto, si se miran los contratos en la plataforma nada de esto aparece, esta sería una de las tantas formas que se le reclama al gobierno y a la OIT . (Arias, 2019).

“La OIT debería repensar como abordar la realidad de las Economías Informales”, (Larco, 2019), porque a pesar que desde la primera ocasión en la que se acuñó el término en de TD en 1999, se menciona e incluye el término, “no toma en cuenta de manera directa todos los otros problemas [...] y le falta considerar tantos otros” (Neffa, 2019) De esta forma como lo plantea Lucena, por ahora el debate está abierto. Lo que nos lleva a formular los siguientes puntos de convergencia para un TD:

En primer lugar hay que “reconocer que es una relación laboral como cualquier otra, por tal motivo deben tener ingresos suficientes (De La Garza, 2019), “que tenga carácter vinculante” (Celis, 2019); “que exista un contrato de trabajo, o una modalidad contractual

que identifique claramente al empleador y al trabajador, y las condiciones en las que se presta el servicio” (Orguloso, 2019).

Segundo, “establecer un piso de protección Social” (Hawkins, 2019) es “muy importante porque es un componente esencial del concepto de TD” (Vásquez, 2019). “Deben tener completa la seguridad social” (Urrea, 2019) es decir, “una completa vinculación a salud, pensión y riesgos laborales”. (Orguloso, 2019) (Larco, 2019). “La OIT ha considerado muy poco la problemática de las condiciones y del ambiente de trabajo incluidos los riesgos psicosociales que sufren los trabajadores” (Neffa, 2019). En el caso de los rappitenderos “si alguien se accidenta en la entrega del domicilio, no hay medidas de control”. (Binsfeld, 2019)

Tal como en los dos casos que se han presentado en Latinoamérica que han terminado en muerte: el primero en Buenos Aires, “Ramiro Cayola un boliviano de 20 años llevaba en su espalda una caja de la empresa colombiana de *delivery* Rappi fue embestido en su bicicleta por un camión que lo mató al instante” (Caracol, 2019). El segundo en Sao Paulo, “Thiago de Jesús Dias de 33 años sufrió derrame cerebral y falleció en la puerta de un cliente mientras hacía la entrega.” (Pulzo, 2019). Y es que quienes llegan a estas economías lo hacen aportando sus activos, sin que los procedimientos tampoco sean claros desde las mismas plataformas. El capital es de cada uno y la plataforma intenta regular y cobra por el servicio de quienes están en el mercado, pero no asume compromisos con ninguno. “Rappi no les da casco, luces o indumentaria reflectante”.(Caracol, 2019). De acuerdo con Urrea, quién maneja la plataforma tiene que asumir esos costos laborales.

Seguidamente, “que ese trabajador tenga derechos individuales y colectivos (Orguloso, 2019) es decir “acceso a derechos laborales” (Larco, 2019); “que tengan la posibilidad de establecer unas jornadas de trabajo razonables, indistintamente si son nocturnas (Urrea, 2019). El interrogante proviene en cuanto a ¿cómo establecerlos?, cuando estos trabajadores están sujetos a si los llaman o no los llaman desde las *apps*. (Vásquez, 2019). El foco central se dirige a que se establezcan unos ingresos mínimos mensuales.

Uno de los derechos laborales colectivos, “está asociado a que tengan derecho a sindicalizarse o asociarse a un sindicato y de presentar pliegos o negociar colectivamente sus condiciones laborales”. (Orguloso, 2019) (Arias, 2019) (Lucena, 2019), “estableciendo

un criterio real de las posibilidades de afiliarse a un sindicato y/o a una asociación de trabajadores, (Hawkins, 2019) (Larco, 2019). Según Vásquez, es importante que se permita la organización de los trabajadores, que tengan interlocutores válidos frente a las empresas, frente al Estado, frente a la sociedad, los derechos de libertad sindical son esenciales para esos trabajadores, “las plataformas están obligadas a hacer una negociación colectiva con ellos” (Arias, 2019)

Especialmente que se “promueva la práctica del diálogo social, entre esos empleadores, trabajadores y el gobierno, para establecer mejores condiciones laborales que hoy no tienen”; (Orguloso, 2019) “entre Ministerio del Trabajo y gobiernos locales deben abrir el camino” (Lucena, 2019).

Por otro lado, un par de puntos para el debate son: Lucena afirma que el usuario [cliente] del servicio también tiene algo que decir, porque éste determina la escogencia, toma la gran decisión si elige a Uber en vez del taxista convencional. Ahora bien, al analizar los rendimientos de las empresas, estas empresas tienen rendimientos extraordinarios y podía haber una parte de estos rendimientos destinados a prever los mínimos para estos trabajadores. (Vásquez, 2019)

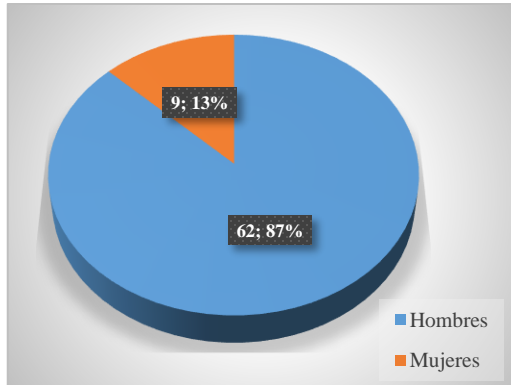
Finalmente, “es un desafío, una tarea pendiente, la estructura jurídica no ayuda y el marco normativo tampoco, pero hay que hacerse” (Larco, 2019). “Solamente con la lucha de la población, se presiona para que cambien las legislaciones y se reconozcan como trabajadores dependientes, no es fácil que lo consiga cada uno por su lado. Tiene que haber un movimiento lo suficientemente grande para presionar a los diputados, senadores para que cambien la ley.” (Hawkins, 2019)

3.2 ENTREVISTAS ESTRUCTURADAS A TRABAJADORES DE LAS PLATAFORMAS

Para determinar y describir las dimensiones del trabajo decente en una de las principales empresas de las EC en Bogotá, se han analizado los resultados que se obtuvieron mediante la realización de 71 entrevistas realizadas a rappitenderos en la ciudad de Bogotá, con un

muestreo no probabilístico, muestreo por conveniencia. Se realizaron 17 preguntas, las cuales arrojaron los siguientes resultados:

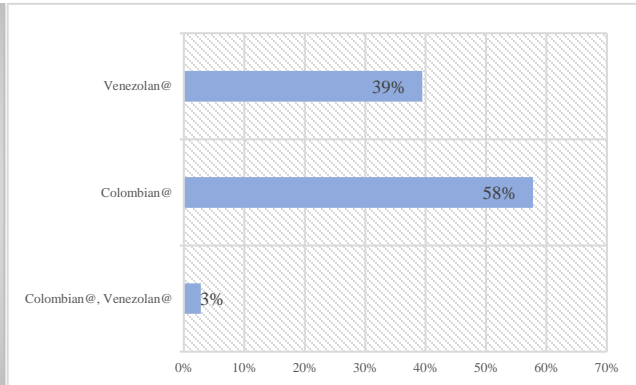
Figura 12. Sexo



FUENTE: Elaboración propia

BASE:71 entrevistas.

Figura 2. Nacionalidades

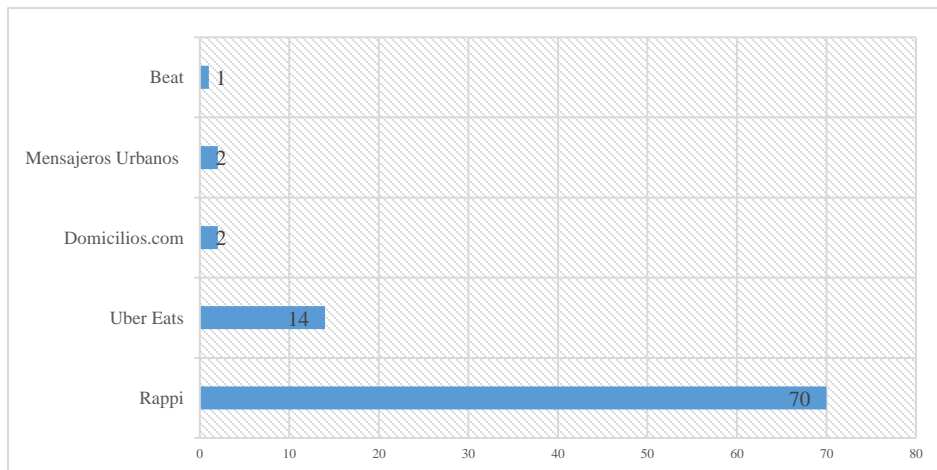


FUENTE: Elaboración propia

BASE:71 entrevistas.

Tal como se esperaba, el análisis de la perspectiva de género arrojó el resultado que el desempeño en las plataformas es una labor masculina, tal como lo demuestra la *figura 1*, dado que el 87% de los ciudadanos entrevistados son hombres y el 13% son mujeres. De igual manera, se reafirmó la expectativa que una parte importante de la población en las plataformas son inmigrantes venezolanos, un 39 % tal como lo evidencia la *figura 2*. Asimismo, el 94% de los entrevistados se encuentran en un rango de edad entre 18 y 45 años.

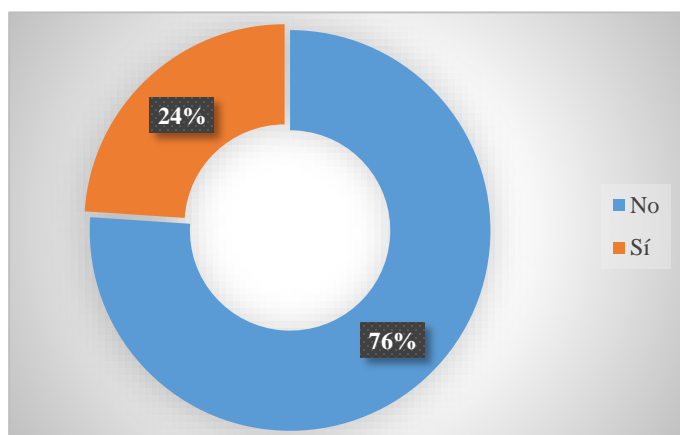
Figura 3. Plataformas en donde trabaja



FUENTE: Elaboración propia. BASE:71 entrevistas.

Por otra parte, las principales plataformas en donde se desempeñan como domiciliarios, los trabajadores corresponden a Rappi 98 % y Uber Eats 20%, evidenciado que trabajan de manera simultánea con diferentes plataformas.

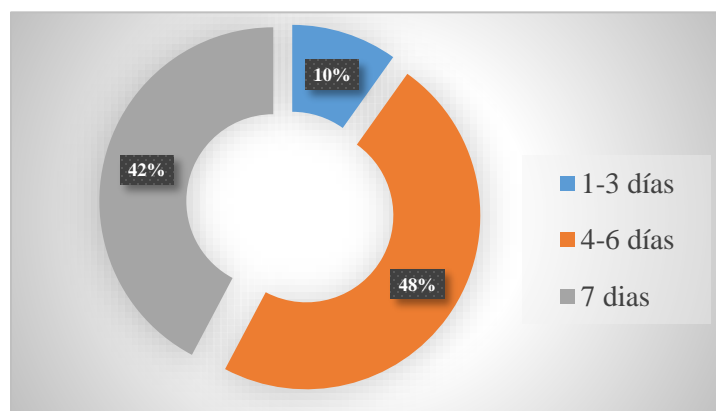
Figura 4. ¿Está estudiando actualmente?



FUENTE: Elaboración propia. BASE:71 entrevistas.

Uno de los discursos que sostienen los directivos de estas plataformas, es que quienes se desempeñan como domiciliarios en su mayoría, son personas que alternan esta actividad junto con otras labores, entre ellas estudiar; claramente los resultados evidencian que tan solo el 24% de los entrevistados se encuentra actualmente estudiando como lo evidencia la *figura 4*.

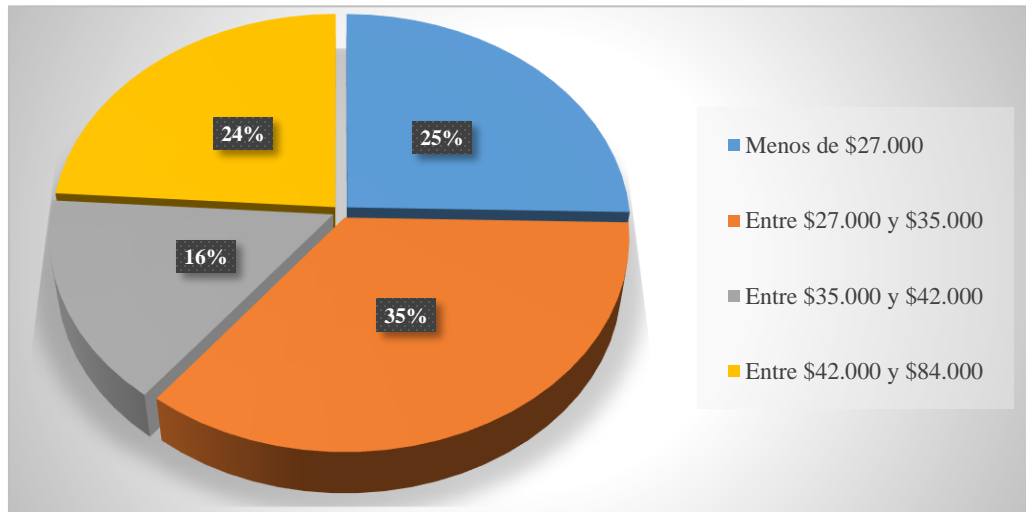
Figura 5. Días que trabaja



FUENTE: Elaboración propia. BASE:71 entrevistas.

De igual manera, se reafirma la falsedad del discurso corporativo al evidenciar que tan solo un 10% de los entrevistados realiza esta actividad como ocasional dentro de sus labores (1-3 días), tal y como se muestra en la *figura 5*.

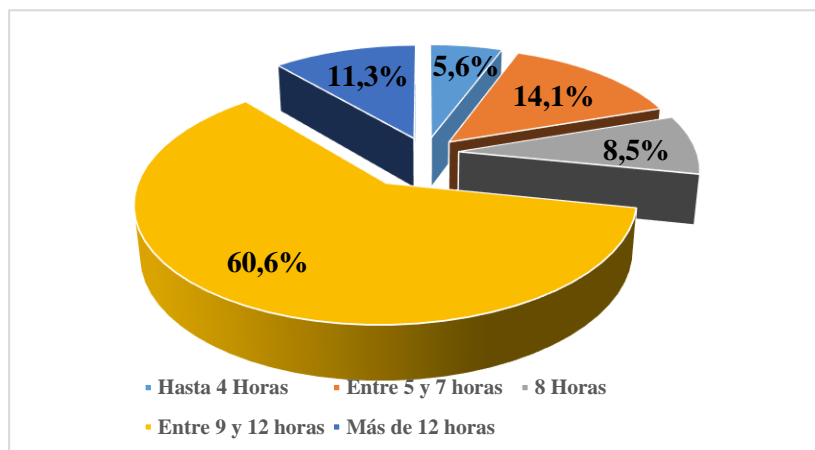
Figura 6. Ingresos por día



FUENTE: Elaboración propia. BASE:71 entrevistas.

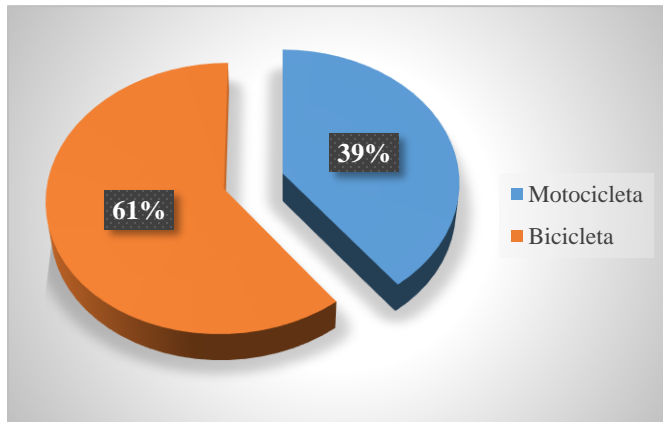
Asimismo, el 60.6% de los entrevistados trabaja entre 9 y 12 horas al día, más allá de lo establecido por las normas del TD, como se evidencia en la *figura 7*; 40.8% de los entrevistados trabajan hace menos de 6 meses en plataformas, mientras que apenas el 15.5% han trabajado en plataformas durante más de 2 años. Lo que reafirma la poca estabilidad en el desarrollo de la actividad. En igual sentido *la figura 6* muestra que el 51% de los entrevistados reciben entre \$27.000 y \$42.000, es decir alcanzan a obtener hasta el equivalente a un salario mínimo legal vigente, trabajando más de la jornada laboral en condiciones precarias. A su vez el 87.3% de estos domiciliarios se encuentran categorizados en el nivel 6, en la *app* Rappi.

Figura 7. Horas que trabaja por día



FUENTE: Elaboración propia. BASE:71 entrevistas.

Figura 8. Medio de transporte utilizado

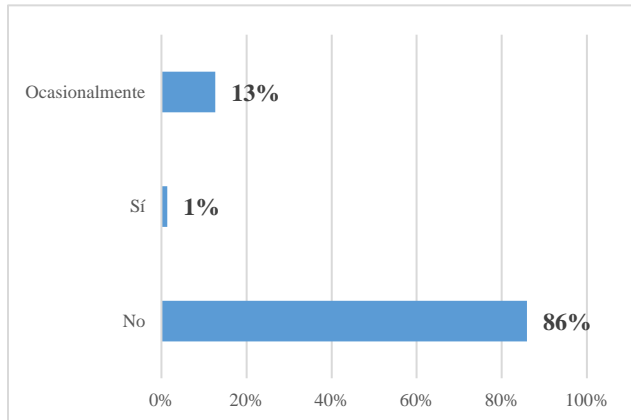


FUENTE: Elaboración propia

BASE:71 entrevistas.

Reafirmando lo observado en la dinámica de la ciudad, el 61% de estos domiciliarios utiliza como medio de transporte para laborar una bicicleta.

Figura 13. Trabaja con otra persona



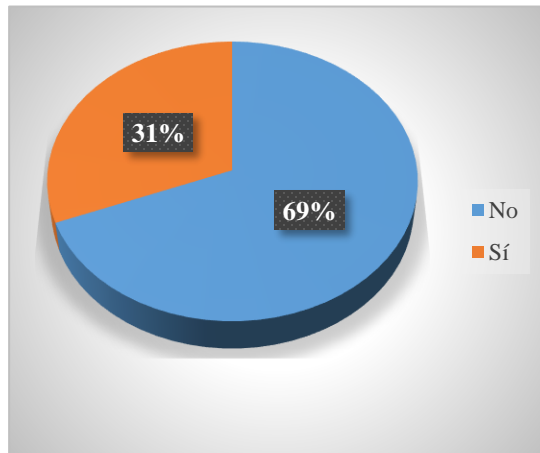
FUENTE: Elaboración propia

BASE:71 entrevistas.

Otro fenómeno que comienza vislumbrarse en la dinámica de la ciudad, y que se aprecia con los resultados de la *figura 9* es el de la labor junto a otra persona en el 14% de los entrevistados.

Como elemento fundamental en una de las dimensiones del TD, se comprobó que para el escaso 31% que posee seguridad social es asumido por la misma persona, quién se hace responsable de este rubro.

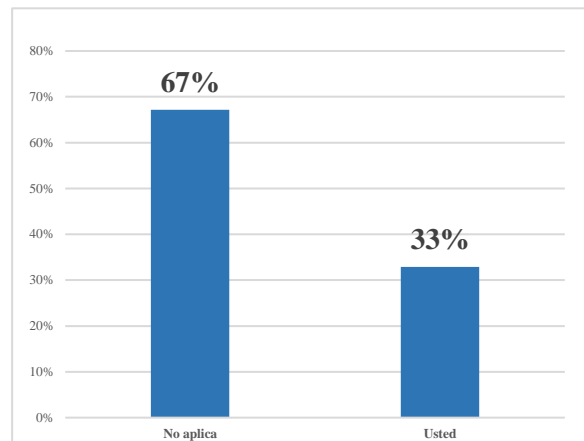
Figura 140. Posee seguridad social



FUENTE: Elaboración propia

BASE:71 entrevistas.

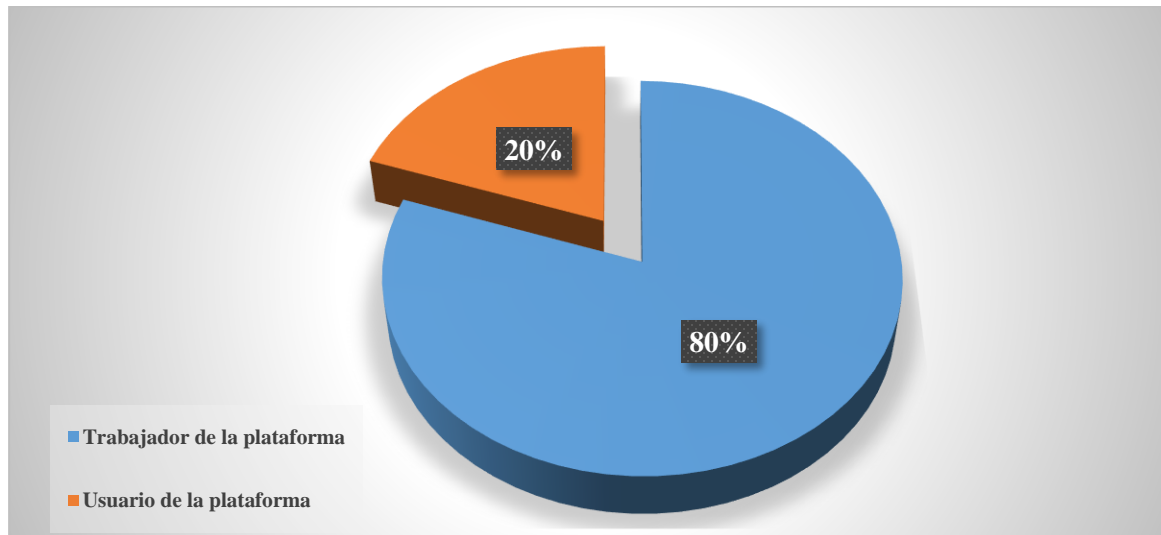
Figura 11. Quién paga su seguridad social



FUENTE: Elaboración propia

BASE:71 entrevistas.

Figura 12 Usted se considera



FUENTE: Elaboración propia

BASE:71 entrevistas.

Por último, como elemento fundamental de este estudio se les preguntó a estos domiciliarios acerca de la naturaleza de su ejercicio, es decir, si ellos se consideraban usuarios de la plataforma tal y como lo promulgan los directivos corporativos de las plataformas o, si por el contrario se consideran a sí mismos trabajadores; como resultado el 80% de los

entrevistados se considera a sí mismos trabajadores más que usuarios o incluso emprendedores.

3.3. ELEMENTOS DE ANÁLISIS PARA UN DEBATE ACADÉMICO QUE QUEDA ABIERTO

A causa de la llegada de la 4RI , uno de los grandes temores que se vislumbran cada vez más de forma más cercana, es el manifestado por los tecnopesimistas. En donde, desde instituciones con una amplia trayectoria como la Universidad de Oxford, se afirma que el 47% de los empleos desaparecerá como consecuencia del desarrollo e innovación en las nuevas tecnologías, en los próximos 15 a 20 años. Por eso, cuando se lanzó en Colombia en el 2007 la plataforma Domicilios.com , ninguno de los jugadores dentro del mercado logró prever el inicio de una nueva generación de empresas que entendieron las ventajas de internet y su ventaja inminente sobre la desmaterialización que está atravesando la economía y en particular las relaciones de los mercados y del mundo del trabajo.

Asimismo, el auge de compañías como Uber y Airbnb [está última no se detalla en esta investigación] puso en el radar de académicos e instituciones gubernamentales, estos jugadores que empezaron a re-direccionar la utilización de servicios en sectores tradicionales hacia un nuevo sector denominado *App economy*. Por consiguiente, al ser una economía de servicios bajo demanda, las empresas actúan como intermediarios que crean y mantienen el puente digital que conecta a proveedores con clientes; es decir, un tipo de plataformas que se desempeñan bajo el modelo *B2C -Business to consumer-*. Al ser estas plataformas quienes generan el cobro el porcentaje de la comisión para conectar el servicio -entre 10% y 30%-, irremediablemente generan subordinación económica.

El gran dilema para los “proveedores” de estos servicios comienza ante actos de sometimiento por parte de estas *apps*, tales como controles en las distancias y tiempos de entrega, del mismo como sucedería en una dinámica laboral tradicional entre empleado y empleador, sin el reconocimiento propio por parte de la plataforma. Castigos, multas y cuentas inhabilitadas, debido a la previa configuración del algoritmo por tardanza en los

tiempos de recogida y/o entrega, además de la inevitable subordinación económica, son rasgos fundamentales para evidenciar que existe una relación laboral tal como se promulga desde la OIT y las leyes colombianas que les son afines.

Por ende, las diversas protestas e incluso ya lo logros que se comienzan a materializar en decisiones judiciales, que se han presentado en diferentes ciudades como Nueva York, Barcelona o Buenos Aires, se han extendido hasta Bogotá con justo fundamento jurídico. En estas, son partícipes quienes se benefician económicamente al ser una alternativa a las escasas oportunidades de empleo formal que se evidencia a nivel mundial, a su vez, participantes como los gremios pre-existentes de los sectores tradicionales quienes se ven directamente afectados por esta creciente competencia desleal –evaluándolo desde la perspectiva del derecho económico-. En el caso colombiano la evidencia empírica mostró como buena parte de los rappidenderos son de origen venezolano y derivan su sustento de vida, el cual escasamente llega a representar un salario mínimo legal, a través del trabajo en estas plataformas.

Precisamente, el descontento proviene del tipo de calificaciones que emiten los miembros corporativos de estas plataformas, al calificar a las personas que prestan los servicios como: socio conductores, usuarios conductores, rappidenderos, emprendedores o de la forma más eufemística como microempresarios, desvirtuando e invisibilizando el vínculo laboral existente.

Así, como lo menciona Urrea, no se puede aceptar que eso es un emprendimiento; para quienes desempeñan la labor, debe existir desde el Estado un apoyo como el que se ha dado en diversos lugares alrededor del mundo como: California, Buenos Aires, Barcelona, Alemania, Turquía, Dinamarca, Hungría, Bulgaria entre otros, para garantizar el cumplimiento de las diversas dimensiones del TD en las dinámicas laborales de las mal llamadas EC. En las entrevistas realizadas, se encontró que el 80% de las personas que laboran en este tipo de plataformas, se consideran a sí mismo trabajadores de la misma. Además, son personas que aportan sus activos para prestar el servicio, tal como el vehículo particular, moto -39%- o bicicleta -61%-.

En particular, fuera de contar con una forma de generar ingresos –más allá del empleo, el autoempleo y/o rango de actividades de la economía informal- se deben tener en cuenta las

condiciones bajo las cuales se realiza la labor. Condiciones como la cantidad de tiempo que emplean en desarrollar la labor; por ejemplo, diariamente el 60.6% de los entrevistados trabaja entre 9 y 12 horas, y más del 90% trabaja entre 4 y 7 días a la semana. Cifras que desvirtúan las declaraciones dadas por los directivos de las plataformas, quienes afirman que quienes realizan estas labores, lo hacen como una “alternativa” y no como una labor de tiempo completo.

Estas *Start-Ups* están siendo idealizadas como faros de renacimiento digital alrededor del mundo, simplemente por el hecho de recibir millonarias inversiones por parte de diversos ángeles inversionistas, fondos de capital y/o de inversión, los cuales lo único que quieren es que retorné su capital invertido, más la mayor cantidad posible de ganancias. A estos grupos de inversionistas, no les interesa garantizar medidas de protección social a los trabajadores; esto, evidenciado por el aumento de la precarización de las condiciones laborales luego de ingresar los mayores volúmenes de inversión en las compañías. Más aún, con ejemplos explícitos como el de Uber, con los acuerdos logrados de forma extrajudicial con más de 60.000 socio conductores por valor entre US\$146 y US\$170 millones en Estados Unidos, para que cesaran los reclamos de reconocimiento como empleados y mantuviesen el status de trabajadores independientes.

El pronto accionar alrededor del mundo por parte de las instituciones gubernamentales, junto a la oportuna reclamación de derechos de las y los trabajadores, ha brindado resultados como el de reconocimiento legal como trabajadores a los repartidores de *Deliveroo* en España, y próximamente a los socio-conductores en California. Lamentablemente en Colombia se carece de apoyo institucional e incluso, dado que previamente desde el MinTic algunas de estas plataformas han sido respaldadas desde iniciativas como *Apps.co*, el panorama en términos laborales luce sombrío, con declaraciones como las ofrecidas desde el Ministerio de Trabajo con la actual Ministra, la misma que continúa calificando y justificando su status.

Evidentemente, es contradictoria la posición por parte del Estado, ya que por parte de la DIAN estas plataformas desde el primer semestre del 2019 tributan por medio del IVA del 19% con sumas de alrededor de \$44.000 millones de pesos; esto, debido a la reforma tributaria realizada en años previos. Asimismo, han sido multadas a través de la SIC por un

valor alrededor de los \$2.500 millones de pesos; incluso, por parte de la Superintendencia de Puertos y Transporte han corrido multas por valor de \$451 millones de pesos.

En síntesis, si a nivel mundial se espera que continúe creciendo este sector hasta llegar a \$40.2 mil millones de dólares en 2022, se debe dejar de asumir que estas plataformas juegan con un conjunto de reglas completamente diferentes a las ya establecidas para las empresas tradicionales. Además, se hace indispensable reconocer que dependen de vidas humanas explotadas a lo largo de sus cadenas de suministro globales para satisfacer al destinatario final.

Es evidente que el temor más grande de Keynes en 1930, ya se está manifestando: **El desempleo tecnológico**, la creación de soluciones corporativas en temas de transporte como lo representa Mensajeros Urbanos, promueve el despido de los mensajeros propios en las compañías, en donde, cuando lo requieran, simplemente solicitan un mensajero por medio de la *app*, que trabaja entre 9 y 12 horas al día sin ningún tipo de seguridad social, trasladándose así de un modelo de costo fijo a uno de costo variable, a la flexibilización absoluta del trabajo, pero no ya reconocido, sino como agente aportante al proceso productivo.

De otra manera, una plataforma que se está esmerando por proteger a quienes prestan su servicio directamente es Hogaru, por lo cual se le debe hacer un reconocimiento especial, al cumplir con los derechos laborales básicos que exige la ley. De forma similar, Domicilios.com se encarga de verificar que sus domiciliarios cuenten con los pagos de su seguridad social para que esto, puedan prestar el servicio en las mejores condiciones.

Finalmente, al tener en cuenta que estas plataformas están siendo respaldadas por las grandes inversiones que están recibiendo por parte de los grupos de inversionistas extranjeros, los consumidores no están percibiendo los precios reales, que incluyen los costos de la operatividad de la industria tecnológica en sí. Estas grandes inversiones, son las que realmente están haciendo competitivas entre sí a estas plataformas en el mercado. Esto, debido a que, al entrar a revisar los movimientos de estas mismas, reflejan pérdidas más no ganancias. Probablemente, una hipótesis de lo que se avecina, es un colapso tecnológico como consecuencia del crecimiento desmesurado que están presenciando estas plataformas.

Algunos de los interrogantes que se plantean para próximas discusiones son: ¿qué pasará cuando estos recursos deban retornar? ¿cobrarán lo que realmente cuesta el servicio? Probablemente las plataformas que tengan más posibilidades de sobrevivir, son aquellas como Indriver, que al permitir la interacción directa entre usuario-pasajeros y usuario-conductores; o plataformas como Cabify, que se han rediseñado para absorber la oferta de transporte público existente en las ciudades, como en Bogotá que con la adquisición de Easytaxi en donde en un solo día obtuvo más de 80.000 conductores.

CONCLUSIONES

Este estudio resalta las condiciones de subordinación y de precariedad existentes, entre los trabajadores y la plataforma, las cuales les ha permitido a estas nuevas alternativas de emprendimientos lograr crecimientos exponenciales y, a su vez, enmascarar a través del discurso de la innovación y del avance tecnológico las relaciones laborales que evidentemente existen, que distan de ceñirse a las normas vigentes de trabajo decente.

Bajo el discurso de la innovación y la llegada de la 4RI, no solo se han alterado las estructuras industriales existentes, sino que se ha propiciado un ambiente regresivo en cuanto al desmonte de todo tipo de relaciones laborales contractuales, es decir, todo el avance en materia de derechos laborales y libertad sindical del último medio siglo se encuentra en tela de juicio bajo estas prácticas empresariales respaldadas en la innovación tecnológica. Este al ser un campo inexplorado, en el ámbito académico a nivel nacional y latinoamericano, presenta un vacío que los emprendedores e inversionistas han gestionado a favor de ellos, tal y como se evidencia en los resultados de las entrevistas a los expertos latinoamericanos en mercado laboral.

Del mismo modo, el surgimiento de la *app economy* como sector y a su vez componente de la Economía digital, evidencia la creación masiva de empleos indirectos y nuevas formas de trabajo al propiciar este tipo de plataformas, que permiten a los emprendedores crear estas *apps* que a su vez se convierten en nuevas empresas.

Hay que hacer hincapié en que los corporativos de las *start-ups* que se transformaron en grandes unicornios, mantienen un discurso en donde se escudan en el término de EC, cuando se tergiversa totalmente el concepto original. Por lo tanto, el primer hallazgo tanto de la revisión conceptual como de las entrevistas realizadas a los expertos, es que **ninguna** de las empresas que se encuentran en Bogotá, pertenecen a la EC como lo han querido vender al gobierno y a los consumidores en general.

Se encontró, además, que dentro de la terminología analizada se hallan unos conceptos que se aproximan a las características de las dinámicas existentes en Bogotá. En primer lugar, el concepto de *Economía Colaborativa Corporativa* (ECC), dado que en estas empresas no

existen garantías para unos ingresos mínimos, horas extras remuneradas, protección al trabajador o por lo menos un horario regular, todas estas características fundamentales para un trabajo decente desde los términos la OIT. Asimismo, estas empresas al prestar un servicio bajo demanda, utilizan esa característica como escudo en su discurso para evadir cualquier tipo de compromiso.

El segundo concepto, que se aproxima aún más a la realidad de las empresas en Bogotá: el de Economía de plataforma. En particular, para los casos de Uber, Rappi, Diddi, Beat, Domicilios.com, Mensajeros Urbanos y Cabify aplica el término **Economía de plataforma Extractiva**; es un modelo centrado en satisfacer las necesidades del consumidor en donde predomina la forma B2C (*business to consumer*), aquí las plataformas son diseñadas para garantizar el retorno de altos niveles de rentabilidades a los propietarios de estas, quienes habitualmente son el grupo fundador y los entrantes socios inversores, que como se ha analizado, en su gran mayoría son grandes grupos financieros y los llamados ángeles inversionistas.

Por el contrario, los casos de Indriver, Picap y Hogaru, pertenecen a la categoría de **Economía de plataformas digitales responsables**. Por ejemplo, Hogaru al garantizar a sus trabajadoras todas las prestaciones de ley, un horario fijo y un contrato a término indefinido, evidencia el esfuerzo por cumplir las normas básicas de un trabajo decente. Así mismo **Picap**, al no cobrar comisiones por conectar a usuarios con conductores, **si es una plataforma de enlace**. Y en el caso de Indriver, permite la negociación directamente entre usuarios y conductores para encontrar una tarifa común, lo que le da al conductor poder de negociación y no una simple subordinación de tarifas, tiempo y recorridos dictaminadas por el algoritmo.

Estas plataformas tienen su funcionamiento y su expansión gracias a los altos niveles de densidad existentes en las ciudades, intensificando los procesos y problemáticas de aglomeración propios, en este caso, de Bogotá. Algunos como el aumento de domiciliarios movilizándose y agrupándose en puntos de la ciudad, conductores que intensifican el uso de vehículos particulares, sin prestarle un tributo especial a la ciudad por ese tipo de rodamiento. De ahí, la ilegalidad de estas mismas es utilizada como una estrategia de creación y consolidación en el mercado, un trampolín al afianzamiento de monopolios de

plataforma a nuevos niveles de explotación y mayores índices de concentración de la riqueza, evadiendo a su vez la necesidad de una infraestructura física propia para operar.

Lamentablemente se ha asumido que este sector, *app economy*, juega con un conjunto de reglas completamente diferentes a las que se encuentran establecidas para las empresas “tradicionales” y que los avances en tecnología refuerzan la autoimagen idealizada de Silicon Valley, esto es de la innovación que puede permitirlo todo. Sin embargo, la característica fundamental de estas innovaciones empresariales ha sido el salto de las normativas laborales y en general a las regulaciones sectoriales, en el aprovechamiento de la realidad en tanto la precariedad laboral, la informalidad existente, que son las características económicas tanto laborales como empresariales de Bogotá, del País y de la región. Es aquí donde la idea de lo colaborativo también se pone en duda. Se trata de personas que al no tener oportunidades de trabajo se someten a cualquier condición so pena de conseguir algo de ingresos, sin importar derechos laborales e incluso humanos.

Cabe recalcar, que el TD abarca más allá del concepto tradicional de empleo, incluye el autoempleo, todo el rango de actividades de la economía informal, el trabajo en el hogar y las tareas domésticas, y por definición lleva implícito el concepto de trabajo saludable. Aunque, este tipo de plataformas promulga ser vehículo de emprendimiento, y evidentemente se ha consolidado como una alternativa de ingresos, tanto para bogotanos como para inmigrantes frente a las escasas oportunidades formales que se encuentran en la ciudad, infortunadamente incumplen con los principios y derechos fundamentales en el trabajo y normas laborales internacionales, tales como la protección y seguridad social, los cuales son elementos básicos para la ejecución de cualquier labor.

Evidentemente, se vulnera bajo el argumento de trabajo independiente, trasladando la responsabilidad a cada una de las personas que decide utilizar como medio de ingreso estas plataformas.

Para finiquitar, el diálogo social es el elemento que debe **respetarse** independientemente de la desmaterialización que esté viviendo la economía y el mundo en general, solo a través del diálogo y de una sana comunicación entre directores corporativos y trabajadores, es posible adoptar las nuevas olas tecnológicas, brindándoles a quienes toman como forma de ingreso temporal estas plataformas, condiciones dignas y justas para vivir.

BIBLIOGRAFÍA

- Abril, D. (31 de mayo 2019). Uber Eats Gains Momentum as Ride-Hailing Growth Slows. *Fortune.com*. Recuperado de <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=bth&AN=136734456&site=eds-live>
- Algar, R. (2007). Collaborative consumption. *Leisure Report*, 16-17. Recuperado de <https://www.oxygen-consulting.co.uk/insights/collaborative-consumption/>
- Apte, U., & Davis, M. (2019). Sharing Economy Services: Business Model Generation. *California Management Review*, 61(2), 104-131.
- Arias, F. (10 de Julio 2019). Entrevista a experto Fabio Arias. (C. Fiquitiva, Entrevistador) Bogotá, Colombia
- Arango, C. (10 de julio 2019). Las Cuentas de los Rappitenderos. *El Tiempo*.
- Arrow, K. (1974). *The limits of organization*.
- Beat. (21 de mayo 2018). Términos y Condiciones. *Beat*. Recuperado de <https://thebeat.co/co/terms-of-use/>
- Becerra, L. (25 de mayo 2019). Mensajerosurbanos.com espera tener vinculados 50.000 mensajeros este año. *La República*. Recuperado de <https://www.larepublica.co/internet-economy/mensajerosurbanoscom-espera-tener-vinculados-50000-mensajeros-este-ano-2866139>
- Berg, J., Furrer, M., Harmon, E., Rani, U., & Silberman, M. S. (2019). Las plataformas digitales y el futuro del trabajo: Cómo fomentar el trabajo decente en el mundo digital. *OIT*.
- Binsfeld, L. (10 de Julio de 2019). Entrevista a experta Lucilene Binsfeld. (C. Fiquitiva, Entrevistador) Bogotá, Colombia.
- Bostman, R. (2013). The Sharing Economy lacks a shared definition. *Fastcompany*. Recuperado de <https://www.fastcompany.com/3022028/the-sharing-economy-lacks-a-shared-definition>
- Botsman, R., & Rogers, R. (2010). *What's Mine Is Yours: The Rise of Collaborative Consumption*. New York.
- Bradford De Long, J., & Summers, L. H. (2001). The “New Economy”: Background, Historical Perspective, Questions, and Speculations. *Economic Review, Federal Reserve Bank of Kansas City*, 29-54.
- Bravo, M. (12 de julio 2019). Llega la competencia de Uber Eats y Rappi a México: Mensajeros Urbanos. *Faverwayer*. Recuperado de <https://www.faverwayer.com/2019/07/uber-eats-mexico-mensajeros-urbanos/>
- Buenadicha, C., Cañigüeral Bago, A., & De León, I. (2017). Retos y posibilidades de la economía colaborativa en América Latina y el Caribe. *BID*, p. 64.

- Camargo, M. del P. (7 de febrero 2018). Ni la muchacha, ni la niña, ni la empleada... *El Tiempo*. Recuperado de <https://www.eltiempo.com/tecnosfera/apps/hogaru-la-empresa-que-se-propuso-dignificar-el-oficio-del-aseo-domestico-en-colombia-163192>
- Cañigueral, A., Madariaga, J., & Popep, C. (2018). ¿De qué hablamos cuando hablamos de economía de plataformas? Recuperado de CIPPEC website: <https://www.cippec.org/publicacion/claves-para-entender-la-economia-colaborativa-y-de-plataformas-en-las-ciudades/>
- Caracol, R. (12 de junio 2019). La otra cara de Rappi, la startup colombiana más exitosa de Latinoamérica. *Caracol Radio*. Recuperado de https://caracol.com.co/radio/2019/06/12/nacional/1560349620_529497.html
- Celis, J. C. (10 de Julio de 2019). Entrevista a Experto Juan Carlos Celis. (C. Fiquitiva, Entrevistador) Bogotá, Colombia.
- Cero, Z. (18 de julio 2018). InDriver, la aplicación en la que usted pone el precio de la carrera, llegó a Barranquilla. *Zona Cero*. Recuperado de <http://zonacero.com/generales/indriner-la-aplicacion-en-la-que-usted-pone-el-precio-de-la-carrera-llego-barranquilla>
- Chiquiza, J. (18 de octubre 2018). Uber llegó a 2,3 millones de usuarios en sus primeros cinco años de operación en el país. *La República*. Recuperado de <https://www.larepublica.co/empresas/uber-llego-a-23-millones-de-usuarios-en-sus-primeros-cinco-anos-de-operacion-en-el-pais-2783206>
- Cigüenza, N. (2 de agosto 2019). Los rappidenderos están en una zona gris que hay que resolver”, Rafael Pardo. *La República*. Recuperado de <https://www.larepublica.co/economia/los-rappidenderos-estan-en-una-zona-gris-que-hay-que-resolver-rafael-pardo-2892226>
- Clark, K. (16 de noviembre 2019). Unicorns aren't special anymore. *Tech Crunch*. Recuperado de <https://techcrunch.com/2018/11/16/unicorns-arent-special-anymore/>
- Cortés, A. (2017). La Sharing Economy y sus efectos en el mercado de Trabajo. *Econografos-Escuela de Economía, Universidad Nacional, 110*.
- CUT. (9 de julio 2019). Los Rappidenderos son trabajadores y como tal tienen derechos laborales. *CUT*.
- De Stefano, V. (2015). The Rise of the «Just-in-Time Workforce»: On-Demand Work, Crowd Work and Labour Protection in the «Gig-Economy». En *SSRN*. <https://doi.org/10.2139/ssrn.2682602>
- De La Garza, E. (12 de Julio de 2019). Entrevista a experto Enrique De La Garza. (C. Fiquitiva, Entrevistador) Bogotá, Colombia.
- Denning, S. (2014). Three Strategies For Managing The Economy Of Access. *FORBES*. Recuperado de <https://www.forbes.com/sites/stevedenning/2014/05/02/economic-game-change-from-ownership-to-access/>

- Diáz, C. (2 de agosto 2019). ¿Qué es el trabajo? Una aproximación al concepto. *ENS*. Recuperado de <http://ail.ens.org.co/opinion/que-es-el-trabajo-una-aproximacion-al-concepto/>
- Dinero. (15 de febrero 2018a). El exitoso negocio de Mensajeros Urbanos en Colombia. *Dinero*. Recuperado de <https://www.dinero.com/edicion-impresita/negocios/articulo/historia-de-emprendimiento-de-mensajeros-urbanos/255319>
- Dinero. (2 de octubre 2018b). Colombia: inDriver la nueva app de transporte para ciudades intermedias. *América Retail*. Recuperado de <https://www.america-retail.com/colombia/colombia-indriver-la-nueva-app-de-transporte-para-ciudades-intermedias/>
- Dinero. (15 de febrero 2019a). Uber quiere legalizarse en Colombia: así lo hará. *Dinero*. Recuperado de <https://www.dinero.com/tecnologia/articulo/propuesta-de-uber-para-su-regulacion-en-colombia/267169>
- Dinero. (25 de julio 2019b). ¿Rappi-problemas o Rappi-oportunidades? Los desafíos de la gran unicornio colombiana. *Dinero*. Recuperado de <https://www.dinero.com/empresas/articulo/que-problemas-enfrenta-rappi/274754>
- Dinero. (1 de septiembre 2019c). Imparable: Rappi se convierte en el primer «unicornio» colombiano. *DINERO*. Recuperado de <https://www.dinero.com/emprendimiento/articulo/valoracion-de-rappi-la-empresa-colombiana-de-domicilios/261596>
- Dufwenberg, M., Heidhues, A., Kirchsteiger, G., Riedel, F., & Sobel, J. (2011). Other-Regarding Preferences in General Equilibrium. *Review of Economic Studies*, 78, 613-639.
- Durán-Sánchez, A., Álvarez-García, J., Del Río-Rama, M. de la C., & Maldonado-Eraza, C. P. (2016). Economía Colaborativa: Análisis De La Producción Científica En Revistas Académicas Economía Colaborativa: Análise Da Produção Científica Em Revistas Acadêmicas Collaborative Economy: Analysis of Scientific Production in Academic Magazines. *Revista de Gestão e Secretariado*.
- El Tiempo. (3 de agosto 2019). Juez suspende en Buenos Aires las actividades de Rappi. *El Tiempo*. Recuperado de <https://www.eltiempo.com/tecnosfera/novedades-tecnologia/juez-suspende-en-buenos-aires-las-actividades-de-rappi-396902>
- Ellingsen, T., & Mohlin, E. (2019). Decency. *Department of Economics School of Economics and Management, Lund University*, (3).
- ENS. (2012). *Trabajo Decente: 5 experiencias sindicales colombianas*. Medellín: Pregón Ltda.
- Espectador. (5 de septiembre 2019). La Superintendencia de Comercio formula pliego de cargos contra Rappi. *El Espectador*. Recuperado de <https://www.elspectador.com/economia/sic-formula-pliego-de-cargos-contra-rappi-articulo-879607>

- Fere, F. (15 de marzo 2018a). ¿Qué es la aplicación Beat y dónde se encuentra disponible? *CappLATAM*. Recuperado de <https://capplatam.com/articulos-guias/aplicacion-beat-peru-chile/>
- Fere, F. (31 de agosto 2018b). Guía básica para conductores de inDriver en Colombia. *CappLATAM*. Recuperado de <https://capplatam.com/articulos-guias/app-indriver-en-colombia-conductores/>
- Fere, F. (23 de abril 2019). DiDi en Colombia: Guía para socios conductores. *CappLATAM*. Recuperado de <https://capplatam.com/articulos-guias/didi-en-colombia-bogota-conductor/>
- Fiquitiva, C., & Rendón, J. (29 de julio 2019). El empleo y las plataformas. ¿La negación al trabajo decente? *Revista Sur*. Recuperado de <https://www.sur.org.co/el-empleo-y-las-plataformas-la-negacion-al-trabajo-decente/>
- Foye, L. (2017). *Sharing Economy, Opportunities, Impacts and Disruptors 2017-2022*. Juniper Research.
- Friedman, G. (2014). Workers without employers: shadow corporations and the rise of the gig economy. *Review of Keynesian Economics*, 2(2), 171-188. Recuperado de https://www.researchgate.net/publication/276191257_Workers_without_employers_Shadow_corporations_and_the_rise_of_the_gig_economy
- Friedman, M. (13 de septiembre 1970). The Social Responsibility of Business is to Increase its Profits. *The New York Times Magazine*.
- Gallo, Ó., Hawkins, D., Luna, E., & Torres, M. (2019). Trabajo decente y saludable en la agroindustria en América Latina. Revisión sistemática resumida. *Revista Facultad Nacional de Salud Pública*, 37(2).
- Gómez, M., & Delgado, C. (23 de julio 2019). La Seguridad Social gana el macrojuicio contra Deliveroo: los ‘riders’ son asalariados, no autónomos. *El País*. Recuperado de https://elpais.com/economia/2019/07/23/actualidad/1563869784_655574.html
- Gómez, S. (9 de junio 2019). Rappi: ¿“Unicornio” económico o esclavitud moderna? *Razón Pública*. Recuperado de <https://www.razonpublica.com/index.php/econom-y-sociedad-temas-29/12040-rappi-unicornio-economico-o-esclavitud-moderna.html>
- Guerrero, L. C. (4 de mayo 2019). La necesidad de una transformación digital. *La República*.
- Hawkins, D. (11 de Julio de 2019). Entrevista a experto Daniel Hawkins. (C. Fiquitiva, Entrevistador) Bogotá, Colombia.
- Jiménez, N. (6 de agosto 2019). DiDi, el «Uber chino» que quiere convertirse en líder del transporte de pasajeros América Latina. *BBC News*. Recuperado de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-49199702>
- Joaquín, L. (2 de septiembre 2018). Picap, Beat y Emobi son las nuevas apps que le ganan en precio a Uber. *La República*.

- Recuperado de <https://www.larepublica.co/internet-economy/picap-beat-y-emobison-las-nuevas-apps-que-le-ganan-en-precio-a-uber-2765918>
- Keynes, J. M. (1930). *Economic Possibilities for our Grandchildren*.
- Larco, G. (10 de Julio de 2019). Entrevista a experta Giovanna Larco. (C. Fiquitiva, Entrevistador) Bogotá, Colombia.
- Lee, A. (2 de noviembre 2013). The Unicorn List. *Tech Crunch*. Recuperado de <https://techcrunch.com/2013/11/02/welcome-to-the-unicorn-club/>
- Lessig, L. (2008). Remix: Making art and commerce thrive in the hybrid economy. En *Penguin*. New York.
- Lietaert, M. (2017). *Homo Cooperans 2.0*.
- Lovera, J. (8 de agosto 2019). *Rappi Colombia - SIMÓN BORRERO - ¿Cómo funciona RAPPI?* Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=54y03-bRDYU>
- Lucena, H. (12 de Julio de 2019). Entrevista a experto Hector Lucena. (C. Fiquitiva, Entrevistador) Bogotá, Colombia.
- Luna, N., & Jennings, L. (2019). Uber refines delivery; Allset expands digital ordering. *Restaurant Hospitality*, Vol. 103, pp. 18-19. Recuperado de <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=bth&AN=137576854&site=eds-live>
- Mandel, M. (2 de enero 2019). Why 2019 Will Be The Year Of The Manufacturing Platform. *FORBES*. Recuperado de <https://www.forbes.com/sites/michaelmandel1/2019/01/02/2019-the-year-of-the-manufacturing-platform/#5cf977236882>
- Mandel, M., & Swanson, B. (2017). *THE COMING PRODUCTIVITY*. 44.
- Margalit, A. (1997a). Decent equality and freedom: A postscript. *Social Research*, 64, 147-160.
- Margalit, A. (1997b). *La Sociedad Decente*. Barcelona: Paidós.
- Martin, C. (2016). The sharing economy: a pathway to sustainability or a nightmarish form of neoliberal capitalism? *Ecological Economics*, 149-159.
- Martínez, J. (1 de marzo 2018). 7 formas de financiar una startup. *El Tiempo*. Recuperado de <http://blogs.eltiempo.com/digital-jumper/2018/03/01/7-formas-financiar-una-startup/>
- Martínez, R. (10 de octubre 2018). Hogaru, el emprendimiento que dignifica el trabajo de las profesionales de la limpieza. *Mprende*. Recuperado de <http://mprende.co/emprendimiento/hogaru-el-emprendimiento-que-dignifica-el-trabajo-de-las-profesionales-de-la-limpieza>
- Mazzucato, M. (2018). *The Value of Everything. Making and Taking in the Global Economy: Making and Taking in the Global Economy*. Penguin.

- Medina, A. (2 de julio 2019). De Colombia a México: La startup Mensajeros Urbanos aterrizará en el país. *Forbes México*. Recuperado de <https://www.forbes.com.mx/de-colombia-a-mexico-la-startup-mensajeros-urbanos-aterizara-en-el-pais/>
- Mejia, A. (4 de junio 2019). Esto es lo que estamos haciendo para legalizar Uber. *Uber Blog*. Recuperado de <https://www.uber.com/es-EC/blog/esto-es-lo-que-estamos-haciendo-para-legalizar-uber/>
- MinTic. (2016). Rappi - Team Startup Colombia. En *Ministerio TIC Colombia*. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=TjB53x62fnM>
- MinTIC. (10 de enero 2017). MinTIC presenta las aplicaciones colombianas más exitosas del 2016. *Ministerio TIC Colombia*. Recuperado de <https://www.mintic.gov.co/portal/604/w3-article-47518.html>
- Miró, M. (18 de junio 2019). ¿Qué es Cabify? ¿Cómo funciona? ¿Qué requisitos debo cumplir para ser conductor de Cabify? ¿y mi vehículo? Responde tus dudas con nuestro artículo informativo. *AutoFact*. Recuperado de <https://www.autofact.com.co/blog/mi-carro/actividades/cabify-conductor>
- Montesinos, S. (2016). Los actores de la economía colaborativa desde el punto de vista del derecho tributario. *Economía industrial*.
- Navarro, N. A. G. (2018). El arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) y su entramado jurídico: el avance de Uber, Cabify y la economía colaborativa. *Revista de Estudios de la Administración Local y Autonómica*, (9). <https://doi.org/10.24965/reala.v0i9.10470>
- Neffa, J. C. (12 de Julio 2019). Entrevista a experto Julio César Neffa. (C. Fiquitiva, Entrevistador) Bogotá, Colombia.
- Neira, L. (6 de junio 2019). En su primer día en Bogotá, la plataforma DiDi logró más de 130.000 descargas. *La República*. Recuperado de <https://www.larepublica.co/empresas/en-su-primer-dia-en-bogota-la-plataforma-didi-logro-mas-de-130000-descargas-2870396>
- Newswire, P. R. (12 de febrero 2019). IDB Invest and Blue like an Orange Sustainable Capital Announce \$70 Million in Financing for Cabify to Boost Safe Urban Mobility and Social Development in Latin America and the Caribbean. *PR Newswire US*. Recuperado de <https://www.prnewswire.com/news-releases/idb-invest-and-blue-like-an-orange-sustainable-capital-announce-70-million-in-financing-for-cabify-to-boost-safe-urban-mobility-and-social-development-in-latin-america-and-the-caribbean-829823890.html>
- NoticiasCaracol.com. (22 de septiembre 2018). Escándalo de rappitenderos tiene desesperados a habitantes del barrio Contador, en Bogotá. *CARACOL*. Recuperado de <https://noticias.caracol.com/bogota/escandalo-de-rappitenderos-tiene-desesperados-habitantes-del-barrio-contador-en-bogota>
- OECD. (2015). Addressing the Tax Challenges of the Digital Economy, Action 1 - 2015 Final Report. *OECD*.

- OIT. (1999). *Memoria del Director General: Trabajo Decente*. Recuperado de <https://www.ilo.org/public/spanish/standards/relm/ilc/ilc87/rep-i.htm>
- OIT. (2014). El trabajo decente: una lucha por la dignidad humana. En *OIT* (p. 743). Recuperado de http://www.ilo.org/santiago/publicaciones/WCMS_380833/lang-es/index.htm
- Oppenheimer, A. (2018). Sálvese quien pueda.
- Orgulloso, A. (11 de Julio 2019). Entrevista a experto Alberto Orgulloso. (C. Fiquitiva, Entrevistador) Bogotá, Colombia.
- Pahwa, A. (24 de mayo 2019). What Is A Unicorn Startup Company? *FeedOugh*. Recuperado de <https://www.feedough.com/what-is-a-unicorn-startup-company/>
- País, E. (28 de octubre 2018). Hogaru, la empresa que está revolucionando el trabajo doméstico en Colombia cumple 3 años en Cali. *El País*. Recuperado de <https://www.elpais.com.co/informacion-comercial/hogaru-la-empresa-que-esta-revolucionando-el-trabajo-domestico-en-colombia-cumple-3-anos-en-cali.html>
- Patiño, L. (1 de agosto 2019a). Este es el plan de Beat para competirle a Uber en Colombia. *El Tiempo*. Recuperado de <https://www.eltiempo.com/tecnosfera/apps/entrevista-ceo-de-beat-nikos-drاندakis-395930>
- Patiño, L. (2 de septiembre 2019b). El debate por la legalidad de Picap, la «app» de mototaxismo. *El Tiempo*. Recuperado de <https://www.eltiempo.com/tecnosfera/apps/picap-la-app-de-mototaxismo-que-demando-el-mintransporte-337068>
- Patton, L. (2016). Sushi Robots and Vending-Machine Pizza Will Reinvent the Automat. *Bloomberg*. Recuperado de <https://www.bloomberg.com/news/articles/2016-06-07/vending-machine-pizza-made-fresh-for-you-is-coming-to-america>
- Perea, A. (2017). Ni tanto que queme al santo ni tan poco que no lo alumbre. Economía colaborativa: ¿evolución de mercado o competencia desleal? una visión desde el análisis económico del derecho. *Con-texto*, 48, 17. <https://doi.org/620.866.3 C837e.MTSS>
- Pineda, J. (2013). El Trabajo Decente en Bogotá: diagnóstico y perspectivas. *Centro Interdisciplinario de Estudios sobre Desarrollo (Cider), Ediciones Uniandes; Secretaría Distrital de Desarrollo Económico*. Bogotá: Universidad de los Andes.
- Pineda, J. (11 de Julio 2019). Entrevista a experto Javier Pineda. (C. Fiquitiva, Entrevistador) Bogotá, Colombia.
- Portafolio. (14 de noviembre 2016). Conozca las 12 «apps» más exitosas en Colombia. *Portafolio*, p. 2. [https://doi.org/.](https://doi.org/)
- Portafolio. (24 de abril 2019a). La demanda de carreras en Picap crece 100% cada mes. *Portafolio*. Recuperado de <https://www.portafolio.co/negocios/empresas/la-demanda-de-carreras-en-picap-crece-100-cada-mes-528898>

- Portafolio. (2 de mayo 2019b). Rappi, un unicornio que está creciendo aceleradamente. *Portafolio*.
- Portafolio. (22 de mayo 2019c). La millonaria multa que impuso la SIC a Rappi y al Banco Falabella. *Portafolio*. Recuperado de <https://www.portafolio.co/negocios/empresas/la-millonaria-multa-que-impuso-la-sic-a-rappi-y-banco-falabella-529820>
- Portafolio. (6 de junio 2019d). Siete cosas que debe hacer para sentirse más seguro en Uber. *Portafolio*. Recuperado de <https://www.portafolio.co/tendencias/siete-cosas-que-debe-hacer-para-sentirse-mas-seguro-en-uber-528434>
- Portafolio. (8 de julio 2019e). ‘Contratación de rappideros es legal’, Mintrabajo. *Portafolio*. Recuperado de <https://www.portafolio.co/economia/empleo/contratacion-de-rappideros-es-legal-mintrabajo-531353>
- Portafolio. (26 de julio 2019f). La propuesta de Rappi a MinTrabajo sobre cotización de Rappideros. *Portafolio*. Recuperado de <https://www.portafolio.co/negocios/empresas/la-propuesta-de-rappi-a-mintrabajo-sobre-cotizacion-de-rappideros-531957>
- Publimetro. (13 de agosto 2019). Manejar con Beat: mucho más que una opción temporal. *Publimetro*. Recuperado de <https://www.publimetro.co/co/colombia/2019/08/13/manejar-beat-mucho-mas-una-opcion-temporal.html>
- Pulzo. (29 de octubre 2018). ¡Domicilios.com le ganó a más de uno! Ofrecerá seguridad social a sus mensajeros. *Pulzo*. Recuperado de <https://www.pulzo.com/economia/domicilioscom-ofrecera-seguridad-social-sus-trabajadores-PP582301>
- Pulzo. (12 de julio 2019). ‘Rappidero’ sufrió derrame cerebral y murió mientras esperaba ayuda de la ‘app’. *Pulzo*. Recuperado de <https://www.pulzo.com/mundo/rappidero-murio-esperando-ayuda-app-sufrir-derrame-cerebral-PP731271>
- Rappi. (20 de septiembre 2018a). Póliza para bicicletas. *Soy Rappi Blog*. Recuperado de <https://blog.soyrappi.com/poliza-para-bicicletas/>
- Rappi. (20 de septiembre 2018b). Póliza Responsabilidad Civil Extracontractual (motos). *Soy Rappi Blog*. Recuperado de <https://blog.soyrappi.com/poliza-responsabilidad-civil-extracontractual-motos/>
- Rappi. (1 de septiembre 2019). ¿Cómo funciona realmente Rappi? *El Tiempo*.
- Rauch, D. E., & Schleicher, D. (2015). Like Uber, But for Local Governmental Policy: The Future of Local Regulation of the ‘Sharing Economy’. *George Mason Law & Economics Research Paper*. Recuperado de https://www.law.gmu.edu/assets/files/publications/working_papers/1501.pdf
- Rifkin, J. (2014). *The Zero Marginal Cost Society*.

- Rodgers, G. (2002). El trabajo decente como una meta para la economía global. *Boletín Cintefor*, 153, 9-28.
- Rodrigues, R., & Druschel, P. (2010). Peer-to-peer systems. *Communications of the ACM*, 53(10), 72-82. Recuperado de <https://cacm.acm.org/magazines/2010/10/99498-peer-to-peer-systems/fulltext>
- Rodriguez, C. (12 de octubre 2018). Trabajadores de Rappi crean el primer sindicato de plataformas digitales. *La República*. Recuperado de <https://www.larepublica.co/globoeconomia/trabajadores-de-rappi-crean-el-primer-sindicato-de-plataformas-digitales-2781337>
- Russo, A. (2014). La explosión del turismo colaborativo y los retos para el modelo turístico español. En *20 retos para el turismo en España* (pp. 113-133). Madrid.
- Sala, X. (2019). *La Invasión de los robots y otros relatos en colores*.
- Santos, M. (9 de agosto 2016). Mensajeros Urbanos te ayuda con cualquier diligencia. *Enter.co*. Recuperado de <https://www.enter.co/especiales/empresas-del-futuro/mensajeros-urbanos-te-ayuda-con-cualquier-diligencia/>
- Sastre-Centeno, J. M., & Inglada Galiana, E. (2018). La economía colaborativa: un nuevo modelo económico. *CIRIEC-España, revista de economía pública, social y cooperativa*, (94), 219-250. <https://doi.org/10.7203/ciriec-e.94.12109>
- Scholz, T. (2016). Cooperativismo de plataforma: Desafiando la economía colaborativa corporativa. *Dimmons*. Recuperado de http://dimmons.net/wp-content/uploads/2016/05/maq_Trebor-Scholz_COOP_PreF_DP.pdf
- Schwab, K. (2016). The Fourth Industrial Revolution: what it means, how to respond. *World Economic Forum*. Recuperado de <https://www.weforum.org/agenda/2016/01/the-fourth-industrial-revolution-what-it-means-and-how-to-respond/>
- Semana. (2 de febrero 2019). La verdad del mototaxismo en Bogotá: un servicio ilegal que es el sustento de miles. *Semana*. Recuperado de <https://www.semana.com/nacion/articulo/picap-mototaxismo-en-bogota/600027>
- Sen, A. (2000). Trabajo y derechos. *Revista Internacional del Trabajo*.
- Sen, A., Stiglitz, J., & Zubero, I. (2017). *Se Busca Trabajo Decente* (HOAC). Madrid.
- Singer, N. (18 de agosto 2014). In the Sharing Economy, Workers Find Both Freedom and Uncertainty. *The New York Times*. Recuperado de https://www.nytimes.com/2014/08/17/technology/in-the-sharing-economy-workers-find-both-freedom-and-uncertainty.html?_r=0
- Smith, A. (1759). *The Theory of Moral Sentiments*.
- Urrea, F. (11 de Julio de 2019). Entrevista a experto Fernando Urrea. (C. Fiquitiva, Entrevistador) Bogotá, Colombia.

- Vásquez, H. (12 de Julio 2019). Entrevista a experto Héctor vásquez. (C. Fiquitiva, Entrevistador) Bogotá, Colombia.
- Vega, W., & Arango, M. P. (2 de mayo 2019). La propuesta de Uber para lograr su legalización en Colombia. *Portafolio*. Recuperado de <https://www.portafolio.co/negocios/empresas/la-propuesta-de-uber-para-lograr-su-legalizacion-en-colombia-528818>
- Vega, Y. (10 de mayo 2019). Uber debuta en el mercado de valores. *CNN*. Recuperado de <https://cnnespanol.cnn.com/video/uber-sale-a-la-bolsa-de-valores-en-nueva-york-wall-street-live-yilber-vega/>
- Venegas, A. (2019). *Comprar un carro para ser socio de Uber ya no es una inversión rentable*. Recuperado de <https://www.larepublica.co/finanzas/comprar-un-carro-para-ser-socio-de-uber-ya-no-es-una-inversion-rentable-2829615>
- Walker, E. (2015). Beyond the rhetoric of the «sharing economy». *Contexts*, 14(1), 15-17.
- Williamson, O. (1975). *Markets and hierarchies: analysis and anitrust implications*. Free Press.

ANEXOS

	1. ¿Cómo ven las relaciones del mundo del trabajo, en las Economías Colaborativas?	2. ¿Cómo poder formalizar el empleo en estas economías colaborativas?	3. ¿Cómo sería posible un Trabajo Decente desde los términos de la OIT?
<p>1. Alberto Orguloso DIRECTOR ESCUELA NACIONAL SINDICAL (ENS) economista de la Universidad Nacional, graduado en 1996, con estudios de maestría en Análisis de Problemas Económicos, Políticos y Relaciones Internacionales, y especialización en Proyectos de Desarrollo en la ESAP y varios cursos y diplomados en temas laborales.</p>	<p>El término Economía Colaborativa no aplica en todos los casos de las plataformas, porque el hecho de que exista una plataforma no implica que haya trabajo colaborativo. Las plataformas de transporte como Uber, o de prestación de servicios y transacciones como Rappi no operan como modalidad contractual, sino comerciales. Las plataformas que tratan a esos trabajadores como si fueran emprendedores, empresarios, trabajadores autónomos o independientes, es decir que bajo su propia responsabilidad técnica, administrativa, financiera prestan un servicio, mediado por una plataforma, pero que <i>dependen</i> del dueño de las plataformas, y usualmente el dueño de la plataforma es un fondo de inversión o un inversionista, pero ese inversionista no tienen ninguna</p>	<p>Reconocer que es un trabajo, más no un emprendimiento.</p> <p>Que el estado haga regulación de la plataforma digital respecto del uso, vinculación y reconocimiento de pagos de los trabajadores que trabajan a través de las plataformas digitales.</p>	<p>1. Que exista un contrato de trabajo, o una modalidad contractual que identifique claramente al empleador y al trabajador, y las condiciones en las que se presta el servicio</p> <p>2. Que haya vinculación a la seguridad social, vinculación a Salud, Pensión y Riesgos Laborales.</p> <p>3. Que ese trabajador tenga derechos individuales y colectivos y los derechos laborales colectivos están asociados a que tengan derecho a sindicalizarse o asociarse a un sindicato y de presentar pliegos o negociar colectivamente sus condiciones laborales.</p> <p>4. Que se promueva la práctica del diálogo social, entre esos empleadores, trabajadores y el gobierno, para establecer mejores condiciones laborales que hoy no tienen.</p>

	responsabilidad contractual con esos trabajadores y por lo tanto lo que se hace es desnaturalizar* la relación laboral o el contrato de trabajo.		
<p>2. Daniel Hawkins DIRECTOR INVESTIGADOR ESCUELA NACIONAL SINDICAL (ENS) literato de la Universidad de Sidney, graduado en con estudios de maestría en Política Económica global en la Universidad de Kassel ESAP Doctorado Universidad De Kassel PhD. en Ciencias Políticas Universidad de Kassel.</p>	<p>Las relaciones del mundo del trabajo, en las EC, no son tan colaborativas es un eufemismo para tratar de mentir sobre unas relaciones laborales formales. RAPPI frente a esta pregunta ¿Qué tipo de relación tienen ustedes frente a los rappideros?, responde: es una relación de ayuda mutua. Ellos les ponen en contacto con los clientes, con clientes que tienen dinero, pero no tienen tiempo; los rappideros no tienen dinero, pero si tienen tiempo. El crear esta relación en donde las personas se conectan, esta es una forma de eliminar formalmente cualquier tipo de relación laboral que claramente existe. Al observarse otras plataformas : Uber, Rappi que montan el mismo esquema tienen unas conexiones laborales. Los trabajadores de Rappi o rappideros deben comprar el maletín, debe tener SOAT, debe tener todo como normalmente como un trabajador contratista</p>	<p>Formalizar el empleo cumpliendo con el código laboral</p>	<p>1. Establecer un piso de protección Social</p> <p>2. Establecer criterio real que de las posibilidades de afiliarse a un sindicato a una asociación de trabajadores</p> <p>3. Posibilidad de establecer una negociación colectiva con RAPPI que si obviamente se mantiene con los minios de la Ley</p>

	independiente, pero trabajan entregando el servicio de RAPPI: eso da para que exista una relación laboral.		
3.Enrique de La Garza Doctor en sociología por el colegio de México Postdoctorados en la universidad de Warwick Inglaterra y en Berkeley, California.	En la plataformas hay como colaborativas y no muy colaborativas, las no colaborativas tienden mucho a precarizar el trabajo : Uber, Rappi, no tiene nada de colaborativo, son empleos encubiertos, para no pagar prestaciones ni cuotas a la seguridad social, que es muy diferente cuando estos se constituyen en cooperativas, cuando se constituyen cooperativas así es otra cosa de cualquier manera el problema sigue siendo ¿qué tanto en una sociedad capitalista globalizada, lo colaborativo cooperativo puede prosperar sin subordinarse al capital.? Se ha visto aquí en Colombia, las cooperativas de trabajo quedaban subordinadas a las empresas, entonces el cooperativismo tiene que ver mucho con lo colaborativo es una posición muy antigua incluso más antigua que el Marxismo, los que la sostenían pensaban que era la tercera vía, ni capitalista ni socialista, finalmente	Es un problema, cuando se trata de trabajadores que dependen de plataformas el problema es que las legislaciones no le ayudan mucho al trabajador para considerarlos como asalariados, el caso típico es de Uber, hay muchas leyes del trabajo que los definen como cuentapropistas eso no ayuda, al chofer le dan su participación en cada viaje y ningún derecho laboral, tendrían que ser apoyados por los trabajadores organizados en los sindicatos y por los partidos progresistas para conseguir legislaciones que los reconozcan como dependientes de las compañías que tienen las plataformas y en esa medida reconocerles derechos laborales	Solamente con la lucha de la población, si la población no presiona para que cambien las legislaciones y se reconozcan como trabajadores dependientes, no es fácil que lo consiga cada uno por su lado. Tiene que haber un movimiento lo suficientemente grande para presionar a los diputados, senadores para que cambien la ley.

		<p>las cooperativas quedaban en el mercado sometidas al capital y el capital les imponía una cantidad de condiciones cuando tenían que entrar a competir en el mercado o bien el capital los subordinaba como subcontratistas</p>		
5.	<p>Fabio Arias CUT Ingeniero Químico de la Universidad Nacional/ Secretario General CUT</p>	<p>Las Economías colaborativas disfrazan, esconden la relación laboral, el hecho de llamarse Economías colaborativas pareciese exactamente que el dueño de la plataforma y los diferentes usuarios de ella no tuvieran ninguna relación laboral con quien termina haciendo la labor propia de la economía colaborativa. Si algo ha venido haciendo el neoliberalismo desde que se instauró hace 40 años, ha venido peleando para acabar toda relación laboral. Las formas de tercerización, toda la informalidad creciente que hay, las subcontrataciones en cualquier cadena de valor, son formas de eliminar las relaciones laborales. Las denominan viejas relaciones laborales que están mandadas a recoger, han estado desmontando todo ese sistema de las relaciones laborales contractuales. Un trabajador de esos</p>	<p>Si es con este gobierno actual de Colombia: imposible. La ministra de Trabajo acaba de decir que toda esa relación es legal, si la autoridad laboral del país dice que esa relación es legal, pues no hay nada que hacer. Tendrá que ser un fuerte movimiento político y social el que logré hacerle entender al gobierno y muy seguramente al congreso de la República, que evidentemente que esa relación que se están en las Economías Colaborativas son ilegales y que les quitan los derechos a los trabajadores.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Reconocer que es una relación laboral como cualquier otra, por tal motivo deben tener ingresos suficientes 2. Deben tener completa la seguridad social. 3. Reconocer que tienen pleno derecho a sindicalizarse y a establecer pliego de solicitudes y que las plataformas están obligadas a hacer una negociación colectiva con ellos. <p>De eso no hay nada en este momento en las Economías Colaborativas ni está previsto, si se miran los contratos en la plataforma nada de esto aparece, esta sería una de las tantas formas que se le reclama al gobierno y a la OIT.</p>

		<p>que se enferme y no pueda salir a trabajar, o tuvo un accidente nadie le paga la incapacidad ... el ahorro es tenaz por parte de estos empresarios y es lo que está pasando. Han logrado hacer ver una forma avanzada de la relación de trabajo para negar exactamente esa relación de trabajo, y todo en nombre de la revolución tecnológica.</p>		
4.	<p>Fernando Urrea Sociólogo de Universidad Nacional, Magister en Ciencia Política de la Universidad de los Andes.</p>	<p>Es una modalidad de precarización enorme de la relación laboral es decir en donde los trabajadores, no tienen ningún derecho. Tienen que aportar el medio de trabajo, la motocicleta, la cicla, no hay quien responda por accidentes, nadie responde por nada de eso. Es una forma de trabajo a destajo y se ha llevado al máximo en los servicios.</p>	<p>No se puede aceptar que eso es emprendimiento. Es un emprendimiento ficticio es una forma de asalariado completamente precario, es una mentira que se diga que eso es una labor de emprendimiento.</p>	<p>Tengan la posibilidad de sindicalizarse, tengan la posibilidad de establecer unas jornadas de trabajo razonables, nocturnas que existan unos pagos mínimos, una cobertura de salud, de riesgos laborales quién maneja la plataforma tiene que asumir esos costos.</p>
5.	<p>Héctor Lucena Ph.D Universidad de Glasgow. Estudios Doctorales en Ciencias Sociales (1983), Maestría en Administración y Relaciones Laborales (1978), y de Grado en Relaciones Industriales (1967)</p>	<p>Lo de Economías Colaborativas termino amplio, hay empresas que desde los gestores llaman a los trabajadores colaboradores y se hace referencia a una relación colaborativa y también en la economía social en donde entran varias instituciones una de ellas las cooperativas, algunas de trabajo asociado la terminología incluye</p>	<p>¿Quién crea ese compromiso? Las autoridades locales, el gobierno local, la instancia de gobierno más inmediata el ciudadano, el alcalde, el ministerio del trabajo que tiene que ver con la política laboral debe decir algo entorno al asunto el modo de trabajo entre quienes lo hacen es muy descentralizado, muchas personas haciendo lo mismo, no</p>	<p>Es prematuro, ya que la OIT maneja más abiertamente el concepto de trabajador dependiente tradicional, por ahora el debate está abierto ¿Qué tipo de Nexo es ese? ¿Cuál es el grado de dependencia? ¿Cuáles son los compromisos de quien deriva la gran ganancia con esa plataforma o red? ¿A que está obligado? El usuario también tiene algo que decir, porque el usuario determina la escogencia, toma la grande cisión elige a Uber en vez del taxista convencional. Entre ministerio del trabajo y gobiernos locales deben abrir el camino.</p>

	<p>esa expresión: colaborativa. Con Uber, Rappi la idea es distinta a colaborativa, va por el lado de la herramienta tecnológica: Economía de Plataforma, si usamos de una vez a esa manera de trabajar como colaborativo, tiene tinte blando imagen blanda, es prematuro darle esa ventaja</p>	<p>se vinculan, no tienen relación visual, no se conocen, no participan de un espacio común es muy difícil establecer articulaciones. Debe haber alguien que invite a la articulación, no tiene que crearse el sindicato de, que se cree el mínimo de responsabilidad para que esa persona tenga la tasa para seguridad social y otros aspectos., un tributo global, proteger su patrimonio.</p>	
<p>6. Giovanna Larco Presidenta Ejecutiva en PLADES. Licenciada en Educación de la Pontificia Universidad Católica del Perú, Máster en Enseñanza y aprendizajes abiertos y a distancia. Universidad Nacional de Educación a Distancia.</p>	<p>Si esto es Economía Colaborativa, hay distintos tipos de Economías Colaborativas. Es ficción la palabra, colaborativo es cuando se juntan y definen las reglas y trabajan juntos, aquí el que entra no tiene ninguna capacidad de definir nada y tiene que someterse a decisiones de otros, es como una ficción. Ficción de subcontratación Porque la persona que cree que administra su tiempo o su vehículo, pero todo realmente está administrado desde las plataformas. En el caso de Uber todos los algoritmos ya están hechos, todo lo que se les paga los bonos, ya está construido por otros, y que normalmente que estos propietarios de plataforma que ganan dinero que no pagan impuestos.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. El esfuerzo de los países es primero que monten oficinas en los países. 2. Garanticen a sus trabajadores colaboradores derechos 3. Que paguen impuestos. <p>Por ejemplo, en el Perú Uber no tiene oficina.</p>	<p>La OIT debería repensar como abordar la realidad de las Economías Informales, justo como dimensionar, como garantizar que en estos colectivos los trabajadores tengan acceso a protección social, acceso a derechos laborales, acceso a libertad a espacios de diálogos. Es un desafío, una tarea pendiente la estructura jurídica no ayuda y el marco normativo tampoco pero hay que hacerse.</p>

<p>8. Héctor Vásquez Analista Escuela Nacional Sindical.</p>	<p>Esa es una alternativa válida por el desarrollo que tienen las comunicaciones, es muy difícil nadar a contra corriente de eso. En el caso de Rappi hay un aprovechamiento descarado de las condiciones de desempleo que tienen los jóvenes en las ciudades. Legiones de jóvenes todo el día pegados al celular, pendientes de una llamada para repartir un bien, la única alternativa en condiciones de autoempleo, condiciones precarias. Los ingresos dependen del número de servicios que puedan cumplir, no tienen protección social, no tienen protección en riesgos laborales, trabajan en las calles sometidos a toda clase de riesgos, y eso es una expresión del aprovechamiento de estas plataformas de las condiciones las altas tasas de desempleo que hay en Colombia, las tasas de desempleo en los barrios populares superan el 48%, hay sectores en donde el desempleo juvenil es del 70 u 80%, estas plataformas tipo RAPPI justamente aprovechan esa cantidad enorme de oferta de mano de obra barata que está dispuesto a trabajar bajo esas condiciones</p>	<p>Debería existir un tipo de contrato muy flexible, es muy difícil que este tipo de plataformas puedan desarrollar relaciones laborales estables permanentes, esos trabajadores tienen derecho a unos mínimos, a partir de esos mínimos donde es posible establecer una cierta formalización laboral, que todos tengan acceso a la protección social, que haya un aporte muy significativo por parte del empleador a esa financiación de la protección social. esas plataformas necesitan tipo regulación para que paguen impuestos, y para que reconozcan que los trabajadores que se vinculan son sujetos de derecho y ahí se requiere una intervención estatal.</p>	<p>Desde la OIT Es trabajo con derechos, es muy importante la protección social, es un componente esencial del concepto de TD, es importante que se permita la organización de los trabajadores, que tengan interlocutores válidos frente a las empresas, frente al estado, frente a la sociedad, los derechos de libertad sindical son esenciales para esos trabajadores, es fundamental unos ingresos mínimos mensuales, como establecerlos cuando están sujetos a si los llaman y no los llaman, que pueden estar sujetos a los rendimientos de las empresas, estas empresas tienen rendimientos extraordinarios y podía haber una parte de esos rendimientos destinados a prever los mínimos.</p>
--	--	---	---

	de absoluta precariedad.		
9.Javier Pineda Economista de la Universidad del Valle, máster en economía del CIDE, México, estudiante de doctorado Universidad de Durham	Rappi, Uber no son colaborativas, son empresas que utilizan tecnología de cuarta generación. Es una dinámica de servicios y eso se está estudiando, sabemos que no hay una relación laboral, existe una deslaborización del trabajo, por definición son trabajos precarios. Establecen unas relaciones comerciales. En Rappi es más claro que en Uber, este tiene un activo que puede explotar de diferentes maneras. Es más precario el actuar de Rappi. En ninguna de las dos existe una relación asalariada, tienen esa figura de trabajadores independientes un tipo de trabajo a destajos, es decir que prestas un servicio y ganas un porcentaje. Son trabajadores que no tienen sede, que no tienen horario, que deben tener una disponibilidad total de tiempo si hay unas condiciones de subordinación fuerte, y todo depende de la plataforma desarrollan un trabajo que los expone a accidentes, La empresa RAPPI se beneficia, pero no asume ninguna responsabilidad laboral, toda la responsabilidad	Debe hacerlo una investigación amplia, tomar los casos de otros países. Mirar la ausencia de normatividad y hacia donde apuntaría la normatividad. Propuestas que han ido al congreso	

	laboral queda en el trabajador.		
10. Juan Carlos Celis Sociólogo Universidad de Antioquia, Magister Universidad Nacional en Estudios Urbanos Regionales, Doctorado en estudios sociales de la Universidad Autónoma Metropolitana	Siempre que hay un cambio tecnológico, pueden pasar varias cosas, la primera la intensificación del trabajo, mayor control sobre el trabajo, también ocultamiento de la relación laboral, hacia las normas hacia el derecho del trabajador, la tendencia es que las relaciones laborales no sean mediadas por el derecho laboral, sino por el derecho comercial. Contrato, contrato por metas contrato comercial, y como no está regulado se puede intensificar el trabajo mayores exigencias, mayor productividad por unidad de tiempo, eso pasa en las economías de plataforma el capitalismo de plataforma, se puede sancionar a los trabajadores, son ellos los que controlan el espacio y el tiempo en donde se trabajan de la plataforma. Hay otros trabajos que se regulan en la medida que se conocen, se puede regular la jornada, se puede regular el espacio, aquí no hay ni ley ni espacio, hay más discrecionalidad para el capital sobre el trabajador.	Como regularlo, hay que crear normas, y para crear normas hay que crear un movimiento sociopolítico que presione la creación y alianzas, en algunos países en Francia, en Uruguay en la medida que el estado también apoya los movimientos.	Igual que en la anterior, la clave está en la regulación, que tenga carácter vinculante y que se visibilice las arbitrariedades que se cometen.
11. Julio Cesar Neffa Licenciado en Economía Política, Universidad de	Una situación muy compleja, estos de RAPPI, Uber	Tiene que haber una legislación de que hable de que existe	OIT ha considerado muy poco es la problemática de las condiciones y medio ambiente de trabajo y los

<p>Buenos Aires Diplomado de l'Ecole Nationale d'Administration (ENA) de Francia Diploma del Tercer Ciclo del Institut d'Etudes du Développement Economique et Social (IEDES) Universidad de Paris I Doctor en Sciences Sociales du Travail (especialidad Economía) de la Universidad de Paris I</p>	<p>adoptan una relación laboral sin dependencia es una relación directa entre los empresarios y consumidores, sin que haya relación salarial, los trabajadores no tienen la protección social. En algunos países han constituido sindicatos, por ahora es una situación muy ambigua.</p>	<p>una subordinación económica a pesar de que no exista una subordinación jurídica, es decir debe haber una norma que los que trabajan en todas las plataformas tienen una relación económica de subordinación, aunque jurídicamente sean independientes.</p>	<p>riesgos psicosociales del trabajo que sufren los trabajadores, la primera versión no tomaba en cuenta de manera directa todos los otros problemas los consideraba y le falta considerar el riesgo de la salud.</p>
<p>12.Lucilene Beinsfield Secretaria General del Instituto Observatorio Social - Brasil</p>	<p>Las economías cada vez están más volcadas para los procesos de buscar más lucros, más logros en detrimento de las relaciones laborales, para eso en los gobiernos hacen presión para cambiar las legislaciones para flexibilizar y así poder entrar con toda la propuesta, dificulta el proceso organizativo de los trabajadores, porque los individualiza, bajo el yo puedo yo logro. No tienen en cuenta que, si les pasa un accidente a ellos, no tiene nada, no tiene seguridad. Primero es concientizar a los trabajadores que eso no es lo bueno para una relación de trabajo, quizá es muy malo que todo lo que hacen lo hacen y se quedan para el capital.</p>	<p>Organizar a los trabajadores como sindicato asociaciones, cooperativas. Que se pueda garantizar el mínimo de providencia social de las y los trabajadores. Volver a un proceso de contratación con derechos Toca volver a cambiar las leyes. Buscar caminos alternativos que garanticen las condiciones mínimas de estos trabajadores. Denunciar en el ámbito mundial lo que estas empresas hacen con los</p>	<p>Imposible, porque no garantizan nada, no garantizan un contrato, si alguien se accidenta en la entrega del domicilio, no hay aplicativos. No hay reglas para la jornada, no hay salario mínimo garantizado, cuanto más entrega, mas puede ganar eso no es trabajo decente, El pilar debe garantizar condiciones de vida, para el trabajador y tu familia, estas plataformas no garantizan nada para el trabajador y para su familia.</p>