



¿Quién tiene que estar en la discusión de las leyes?

**DUDA
GENUINA**
**MIRIAM
CASTILLO**

@micmoya



Tener la posibilidad de decidir cuándo y dónde trabajar es una de las ventajas que ofrecen las plataformas tecnológicas para viajes compartidos y para la entrega de comida.

Una iniciativa desde el Gobierno federal propone reducir un poco esa libertad a cambio de garantizar derechos laborales, acceso a seguridad social y otras prestaciones que se han demandado por mucho tiempo.

En lo que podría parecer un contrasentido, los trabajadores de las plataformas se reu-

nieron, protestaron y pidieron que mejor los dejen como están.

Todo esto sucedió en menos de quince días y la verdad es que quizá es solo la muestra de un problema más profundo, que tiene que ver con cómo y para quién se hacen las leyes.

En su arranque hace poco más de 10 años (Uber cumplió 10 años apenas en 2023) las historias de éxito de la plataforma para buscar a trabajadores y conductores siempre tenían que ver con decidir la hora y el tiempo en el que podían conectarse.

Quizá esta fue la característica más atractiva que logró hacer de lado el hecho de que no había derechos laborales, seguridad social, aguinaldos, sindicatos ni nada parecido. En la pandemia, las carencias de ese grupo de trabajadores se hizo más evidente e inició una organización de los repartidores para conseguir derechos laborales.

El pasado 16 de octubre, desde el Gobierno

federal, se propuso una iniciativa para reconocer los derechos laborales a los trabajadores de las plataformas. La iniciativa la presentó la presidenta Claudia Sheinbaum y prevé que los trabajadores de la aplicación tendrán derecho al IMSS, Infonavit y un seguro contra accidentes.

De arranque, la propuesta suena a una buena idea con la que se garantizan derechos a quienes por muchos años han sido un eslabón débil en la cadena laboral. Pero este miércoles, en dos puntos distintos de la Ciudad de México, se reunieron trabajadores de las plataformas digitales, quienes dijeron que no quieren más tributación y tampoco quieren cumplir cierto número de horas.

Los grupos que protestan son diversos y piden cosas distintas. Están los repartidores y los conductores de Uber, Didi y otras plataformas.

La diferencia con los conductores es que están divididos en dos grupos. Los que trabajan de tiempo completo y los que solo cubren ciertas horas.

Los conductores de ciertas horas aseguran que quedarían fuera de los beneficios con la nueva legislación y piden que se les tome en cuenta, pero no están organizados para acudir a las cámaras.

En cambio, los de jornada completa en su mayoría son taxistas que se mudaron a la plataforma, y tienen ya una representación con grupos y líderes que tienen años de dirigir grupos clientelares.

Y aquí la duda genuina: ¿quiénes deberían participar en la discusión y la propuesta de las iniciativas de ley? Cómo puede garantizarse que todos los actores y no solo aquellos que logran conformar un peso político puedan tener voz en las propuestas que se plantean. Es una tarea que el Legislativo tiene pendiente.

Las opiniones expresadas por los columnistas son independientes y no reflejan necesariamente el punto de vista de 24 HORAS.