



PARLAMENTO

DEL URUGUAY

CÁMARA DE REPRESENTANTES

Secretaría

**XLIX Legislatura**

**DEPARTAMENTO  
PROCESADORA DE DOCUMENTOS**

**Nº 1755 de 2024**

Carpeta Nº 4246 de 2024, S/C y Carpeta Nº2982 de 2022  
y S/C

Comisión de  
Legislación del Trabajo  
y Seguridad Social

**PROTECCIÓN LABORAL DE LOS TRABAJADORES  
DE LAS PLATAFORMAS DIGITALES**

Normas

**UNIÓN DE TRABAJADORES DEL MIDES (UTMIDES)**

**SERVICIOS DE ENTREGA DE BIENES O TRANSPORTE URBANO  
Y ONEROSO DE PASAJEROS**

Tutela del trabajo desarrollado mediante plataformas digitales

Versión taquigráfica de la reunión realizada  
el día 10 de abril de 2024

(Sin corregir)

**Preside:** Señor Representante Ernesto Gabriel Otero Agüero.

**Miembros:** Señora Representante María Eugenia Roselló, y señores Representantes Felipe Carballo Da Costa, Daniel Gerhard, Gonzalo Geribón Herrera, Pedro Jisdonian y Martín Sodano.

**Invitados:** Por la comisión directiva de la Unión de Trabajadores del MIDES (UTMIDES), Ana Casteluccio (secretaria general) y Carlos Moreira.  
Por Delivery Hero Uruguay Marketplace S.A. (Pedidos Ya), Dres. Rodrigo Turturiello y Felipe Lasarte (abogado externo de la empresa).  
Por Cabify Uruguay S.A., Gerardo Barindelli (responsable de la operación en Uruguay) y Dr. Felipe Lasarte (abogado externo de la empresa), y por la Asociación de Conductores Uruguayos de Aplicaciones (ACUA), Gerardo Sastre (presidente).

**Secretario:** Señor Francisco J. Ortiz.



**SEÑOR PRESIDENTE.-** Habiendo número, está abierta la reunión.

Ingresaron a la Comisión dos proyectos de ley. Uno de ellos es el relativo a la licencia por paternidad, presentado por la diputada Rosselló y el diputado Jisdonian, y el otro refiere a la protección laboral de los trabajadores de las plataformas digitales, presentado por varios legisladores del Frente Amplio. Vamos a empezar a dar tratamiento a este último proyecto, ya que está presente aquí el diputado Gerhard, que es uno de los promotores. Si le parece bien al diputado, podría hacer una intervención para comenzar el tratamiento de este proyecto.

**SEÑOR REPRESENTANTE GERHARD.-** Gracias, señor presidente.

Hace unos dos años -más, menos- ingresa a esta Comisión un proyecto que aborda el mismo tema, es decir, el del transporte de bienes y servicios vía plataformas. Nosotros estuvimos estudiando ese proyecto, teníamos acuerdos con algunos enfoques y desacuerdos con algunos otros, y entendíamos que tenía ausencias o zonas que no abordaba. Entonces, trabajamos con un equipo de abogados y diferentes sectores de la fuerza política y en comunicación permanente con sindicatos que desempeñaban su labor por medio de plataformas, y eso termina generando este proyecto, que es un insumo para la Comisión. Resulta muy oportuno, dado que en la primera sesión que tuvimos en marzo, la diputada Roselló planteó como prioridad para este año abordar el tema del trabajo en plataformas. Además, no escapa a esta Comisión que los primeros días de enero se dio un acontecimiento bastante importante, que fue el despido de un tercio de los trabajadores de Pedidos Ya, que si bien no son trabajadores independientes, autónomos, puso el tema del trabajo en plataformas en el centro de la discusión, y esta Comisión los recibió un 9 de enero. Ese es el contexto de esta iniciativa.

Diría que este proyecto tiene dos partes: una de ellas refiere a todo lo que tiene que ver con lo tecnológico y la plataforma en sí, los algoritmos, y cómo los trabajadores conviven con ellos. Entonces, esta parte tiene muchos puntos en común con el proyecto que manda el ministro de Trabajo, porque ambos se nutren de sugerencias o insumos que vierte la OIT. Este organismo plantea que es necesario generar ciertas garantías para los trabajadores con respecto a los algoritmos. No puede ser que tu puntuación dependa de algoritmos que vos no conocés; no puede ser que ante cierta situación, como por ejemplo una suspensión para trabajar, uno no pueda seguir "*logueado*", como lo llaman los trabajadores, porque la plataforma te suspendió y vos no tengas una persona con la que comunicarte para pedir explicaciones. Se genera una suerte de jefe oculto -este es un término mío-, que no da la cara, y solo tenés un celular por el cual intentar que te respondan, aunque sea automáticamente, para obtener algún tipo de respuesta. Bueno, esos mínimos, que en cierta medida están en el proyecto del Poder Ejecutivo, también son abordados por este proyecto de ley.

A su vez, se apunta a generar algunas condiciones o algunos pisos que no están detallados, para que puedan ser discutidos en negociación colectiva, como el hecho de que los trabajadores no tengan que pagarse la mochila que, además, hace publicidad a la empresa, o la campera, que también hace publicidad a la empresa, así como poder ofrecer a estos trabajadores -que a veces vemos por decenas en las esquinas- un lugar donde descansar. Sabemos que estos trabajadores trabajan bajo lluvia. Entonces, ¿dónde paran en plena tormenta? También deberían tener un lugar donde ir al baño, es decir, algunos mínimos cuyos costos hoy están externalizados; los trabajadores los pagan por sí mismos o consiguen que en determinados lugares se los deje entrar para ir al baño. Ese tipo de cosas tienen que empezar a ser provistas por estas empresas.

El segundo gran tema que aborda este proyecto es el de su supuesta independencia, y acá hay una diferencia medular con el proyecto que viene del Poder Ejecutivo. Este proyecto entiende, en línea con los últimos proyectos y las últimas

reformas legales que hemos visto en España y en algunos Estados de Estados Unidos, que estos trabajadores son dependientes. En todo caso, la empresa tendrá que demostrar lo contrario, no como hoy, que se asume su independencia y ha habido algunos casos puntuales, judicializados, en los cuales los trabajadores terminaron mostrando su dependencia. ¿Por qué son trabajadores dependientes? Porque, en realidad, no tienen ninguna de las características de un trabajador autónomo: no deciden su horario de trabajo; no deciden su tarifa; dependen de cómo las empresas los ranquean en un *ranking* que, en realidad, desconocen cómo se construye, cuáles horarios pueden tomar y cuáles no, porque no es que se loguean cuando quieren y trabajan cuando quieren; no es así. Es decir que todas las características de un empresario o de un trabajador autónomo ellos no las tienen. Entonces, estamos viendo un gran desfase entre la realidad y la legalidad, y este proyecto pretende, justamente, terminar con esa distancia.

Sin duda, esta mirada puede ser discutida. Sabemos que el proyecto del ministro simplemente contempla esta situación diciendo que existen trabajadores autónomos y dependientes, y no da un paso más. Este proyecto sí pretende ir un paso más en base a la realidad de estos dos rubros de plataformas, porque la economía de plataformas va a seguir avanzando. Este proyecto se queda en los dos rubros más desarrollados en Uruguay: transporte de pasajeros y transporte de bienes. Pero hay casos en que los que las plataformas, por ejemplo, unen un cuidador y una persona que necesita ser cuidada, y esto se va a seguir desarrollando.

A nosotros nos parece que este es un debate urgente; estamos hablando ya de miles y miles de trabajadores y trabajadoras.

No me metí con el tema de la siniestralidad ni con la forma de puntuar, que termina siendo la manera de conseguir horarios y hace que los trabajadores, en el caso de los repartidores de moto, anden como locos por la ciudad, dicho de una forma muy simple y llana. Eso no tiene que ver solamente con la característica del trabajador o trabajadora, sino con las propias condiciones que la plataforma les da, porque si no cumplen con ciertas velocidades no van a poder elegir trabajar, por ejemplo, un sábado de noche, que es el momento más rentable.

Para terminar -ya me estoy extendiendo- quiero traer a colación un artículo que salió la semana pasada en *La Diaria*, que viene de un libro coordinado por un académico, Nicolás Marrero, que muestra que hay un promedio altísimo de horas trabajadas. Trabajar en el tránsito es estresante, trabajar a contratiempo es estresante, y hay promedios muy por encima de las cuarenta y ocho horas semanales. Entonces, por el bien y los derechos de estos trabajadores y trabajadoras, pero también por toda la comunidad que vive en la ciudad, nos parece que este es un tema prioritario.

Quedo a la orden para responder alguna consulta, pero como pantallazo general dejo el tema por acá.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Muchas gracias, señor diputado.

Ya ha llegado la primera delegación y tenemos una jornada larga, así que vamos a empezar, de manera puntual, recibéndola.

(Ingresa a sala una delegación de la Comisión Directiva de la Unión de Trabajadores del MIDES, UTMIDES)

—Damos la bienvenida a la delegación de la Comisión Directiva de la Unión de Trabajadores del MIDES -UTMIDES-, integrada por la señora Ana Castelluccio, secretaria general, y el señor Carlos Moreira.

Cuentan con aproximadamente veinte minutos para hacer la exposición y después, posiblemente, haya una ronda de preguntas por parte de los señores diputados.

Adelante.

**SEÑORA CASTELUCCIO.-** Queremos agradecer especialmente que nos hayan recibido. Voy a hacer una pequeña introducción, después mi compañero pasará a comentar el fondo de lo que venimos a plantear, y también tenemos algunas reflexiones.

En principio querría hacer una breve introducción. Sabemos que la precarización laboral ha sido y es un problema en el Ministerio de Desarrollo Social. Hemos traído este problema a los diferentes espacios del Poder Legislativo. En realidad, en el MIDES los ingresos son, por regla general, a través de trabajo preciarlo, o sea de contratos de tipo precario y no por provisorio. Esto implica que cíclicamente la situación se empieza a volver insostenible y requiera, necesariamente, un proceso de regularización.

En nuestra historia como Ministerio, que no es tan larga, hemos tenido tres procesos de regularización y el último fue el que habilitó la rendición de cuentas votada el año pasado, a partir del artículo 52. Cuento esto porque vamos a traer a colación una nueva modalidad de precarización laboral que nos preocupa particularmente y que el compañero Carlos va a pasar a relatar.

**SEÑOR MOREIRA.-** Buenos días a todas y todos.

Como bien decía Ana, nosotros venimos acá a denunciar un nuevo nivel de precarización laboral que hay en el MIDES. Decimos "*un nuevo nivel*" porque si bien se trata de contratos unipersonales que el MIDES ya viene teniendo desde hace muchos años y parte de ellos se regularizaron o se están regularizando en el proceso que se llevó adelante a partir de la última rendición de cuentas, tienen algunas características especiales que los diferencian de los unipersonales que existen en el Ministerio a través del BID o la CND. Estos son contratos que se hacen a través de otra organización internacional que es UNFPA, el Fondo de Población de las Naciones Unidas, y tienen algunas particularidades. La primera es que son contratos a once meses, no a un año o a otro período. Son a once meses porque luego se da un mes que la Administración UNFPA le llama de descanso, para que las personas supuestamente se tomen la licencia, pero es un mes en el que no cobran salario, no cobran licencia, son dadas de baja; o sea que es un mes en el que están desempleadas y eso faculta como si fuera el descanso de licencia. Después de ese mes se les renueva el contrato para que continúen desempeñando las tareas.

Si bien la vulneración del derecho a la licencia es claramente visible, también tenemos que destacar que no existe ningún otro tipo de derecho laboral, como por ejemplo la licencia por estudio, la licencia por certificación médica, los días por cuidados, los días por fallecimiento, los días por donación de sangre, por exámenes mamario o Pap, ni la licencia por maternidad. En este sentido, nosotros queremos destacar que tuvimos el caso de una compañera con este contrato embarazada que, primero, tenía que perder su jornada laboral para hacerse los controles durante el período de su embarazo, y llegando hacia la instancia de parto no le correspondía licencia por maternidad. Lo que *acordó* -entre comillas, porque acá hay que ver la situación de vulnerabilidad en la que se encuentra una trabajadora embarazada al momento de quedarse sin trabajo- fue que como no le correspondía la licencia por maternidad le propusieran darle un descanso, darle de baja al contrato por tres meses y que luego de ese plazo se lo renovaran nuevamente, cuando ya había parido y el bebé tenía tres meses. Obviamente, la trabajadora aceptó estas condiciones, porque la otra opción era quedarse sin trabajo y luego de tres meses salir, con un bebé recién nacido, al mercado laboral a intentar

encontrar otro trabajo. Es decir que acá estamos hablando de que incluso el derecho a la licencia maternal está siendo vulnerado.

Actualmente tenemos alrededor de cuarenta personas que están en esta modalidad y se concentran, principalmente, en dos lugares de trabajo o reparticiones. Estas son la Dirección Nacional de Transferencia y Análisis de Datos (DINTAD) y el programa Uruguay Crece Contigo (UCC), y dentro de él, los programas de teleasistencia y de acción familiar, puntualmente. De estas cuarenta personas actualmente hay siete que están con contratos vencidos. Se encuentran en ese período de descanso, pero para nosotros están sin contrato y para ellas también, porque el contrato se venció y están a la espera de los treinta días. Igual ahora vamos a hacer una referencia puntual a esta cuestión.

Lo que nosotros queremos destacar acá sobre estos contratos es que existe una clara situación de dependencia encubierta; estos no son consultorías unipersonales, por las que se contrata personas para hacer un producto, lo hacen, reciben la remuneración por él y se devuelven, sino que son trabajadoras que se desempeñan en las oficinas del Ministerio de Desarrollo Social, a las que por contrato el MIDES les otorga todos los insumos necesarios, como el espacio de trabajo, la computadora y todas las cuestiones necesarias para desarrollar su tarea. Además, cumplen un horario, porque tienen un horario establecido y la modificación de esa jornada diaria depende de su jefa o su jefe inmediato, que es trabajador del MIDES; están sujetas a la jerarquías del MIDES y realizan las mismas tareas que hacen otras trabajadoras y trabajadores del Ministerio, que son funcionarios públicos. Entonces, no hay ninguna distinción respecto a las tareas que hacen en el Ministerio, vinculada a otros trabajadores del MIDES.

Nosotros empezamos a plantear este tema al ministro anterior, Lema, en mayo de 2023, en una instancia bipartita que tuvimos con él, donde el ministro manifestó sorpresa y preocupación por este tipo de vínculos; desconocía que se estaban firmando este tipo de contratos y se comprometió a interiorizarse de forma urgente en el asunto, pero no tuvimos respuestas durante todo el año pasado, pese a que se dieron ocho instancias bipartitas durante ese año y en todas ellas -no con el ministro, sino que con la directora general- nosotros reiteramos la necesidad de conocer cuál era la posición del ministro, si se había interiorizado, si había conocido el estado de estos contratos y qué pensaba hacer. A partir de este año nosotros comenzamos a tener problemas también con los procesos de renovación. Esto es por una cuestión burocrática, administrativa, que manifiesta el Ministerio de Desarrollo Social con el Ministerio de Economía y es que se ha retrasado la llegada de los fondos para financiar estos contratos UNFPA. Entonces, esto produce que esos treinta días de descanso -que son treinta días en los que se quedan sin trabajo las compañeras y los compañeros- se extiendan más tiempo. De hecho, tenemos siete trabajadores cuyo contrato venció el 29 de febrero y marzo debió haber sido su mes de descanso, pero a la fecha siguen sin renovarles el contrato.

El martes de la semana pasada tuvimos una instancia bipartita con el nuevo ministro, Alejandro Sierra, quien nos confirmó que el trámite está en proceso, que el expediente está en el MEF, que va a llegar en los próximos días, que ya está todo resuelto y que la voluntad política para renovar estos contratos está, pero que esto se debe a fallas burocráticas, a demoras administrativas. Nosotros ahí manifestamos que cada día que hay una demora administrativa es un día menos que esa trabajadora o trabajador puede venir a trabajar y cobrar su salario.

**SEÑORA CASTELUCCIO.-** Con respecto a lo último que manifestaba mi compañero les comento que si bien esto es lo que la Administración nos transmite en la instancia bipartita, de manera formal, informalmente a las trabajadoras les llegan otras versiones acerca de que quizás la plata no venga y tal vez no les renueven el contrato, lo que está generando una incertidumbre enorme a nivel de todas estas personas.

En realidad, no tenemos ningún avance en lo que es la negociación -como comentábamos- y vemos que las personas están con una situación potencial de pérdida de fuentes laborales. Decidimos hacer una denuncia pública a través de un comunicado y a partir de ese momento la Administración comenzó a transmitir, informalmente, a algunas de las trabajadoras de una de las direcciones que mencionamos -nosotros comentamos que están distribuidas en dos direcciones-, en una reunión, que les van a empezar a otorgar la licencia por certificaciones médicas, por mamografía y Pap y por donación de sangre; a las otras trabajadoras no les transmitieron eso. Se solicitó que esas comunicaciones fueran formales, por escrito, y la Administración se niega a hacerlo.

Nosotros acá queremos decir dos cosas: una es que entendemos que la comprensión de que estas personas requieren, por ejemplo, certificaciones médicas es un reconocimiento por parte de la Administración de que sí son sus trabajadoras y trabajadores. Por otro lado, decimos que como administración o como empleador no podés elegir qué derechos corresponden y qué derechos no; no se puede hacer una selección arbitraria de derechos que sí corresponden y otros que no, porque son, además, derechos fundamentales del trabajo; no estamos hablando de acuerdos particulares de un sector.

También en esta estrategia que empezamos a desarrollar, por la cual estamos acá informando esta situación, mañana vamos a tener una instancia bipartita por el Grupo 20, en la que vamos a estar con el sindicato SUTIGA, y nuestra intención es negociar con UNFPA y MIDES, porque ¿qué nos pasa? Como decíamos, tuvimos ocho instancias bipartitas en las que llevamos esta situación al MIDES, y el Ministerio nos dice todo el tiempo: *"Esto preguntenselo a UNFPA"*; cada vez que se le pregunta UNFPA, dice: *"Esto le corresponde al MIDES"*. Entonces, ninguna de las dos organizaciones -que ni que hablar que deberían garantizar derechos y no vulnerarlos- se hace cargo de la situación en la que están estas trabajadoras.

Nosotros en esas instancias bipartitas venimos pidiendo, por favor, que el MIDES deje de hacer llamados con esta modalidad de trabajo, pero nos enteramos de que se que abrieron cuatro llamados -porque entramos a la página y lo vimos-, el 25 de enero, para supervisores de UCC en Rivera. Esto nos preocupa, además, porque se está coartando la carrera funcional de personas que ya vienen ejerciendo sus tareas en UCC desde hace años y había una lista de prelación que estaba vigente para poder ejercer estas supervisiones, que refieren, particularmente, a Rivera, Tacuarembó, Cerro Largo y Treinta y Tres. Pero, además, estas personas ingresaron a sus trabajos, que implican tareas del MIDES, el lunes 8 de abril, por lo que entendemos que lo hicieron fuera del plazo en el que deberían ingresar funcionarios por la Ley Nº 19.121. Sabemos que esta ley hace referencia, específicamente, a las funciones públicas, pero les recordamos que el MIDES ingresa a sus funcionarios y funcionarias siempre de esta manera.

Queremos comentarles, también, que nosotros pudimos haber sido veedores en los llamados de UNFPA, y la Administración se negó siempre. Nosotros, por esta misma preocupación, tenemos un acuerdo firmado en la Dinatra el 24 de mayo de 2022 que dice que con relación a futuros llamados de personal a realizarse por el MIDES se acuerda que los mismos se registrarán por los criterios y lineamientos de la Oficina Nacional del Servicio Civil en cuanto a los ingresos a la Administración pública, aun cuando se trate de contrataciones en modalidad de arrendamientos de servicio. El MIDES está incumpliendo este acuerdo muy reciente, de 2022.

Voy a hacer un breve paréntesis, si me permiten, para comentar una situación que tiene que ver con eso, aunque no estrictamente con UNFPA. Nos preocupa enormemente que el MIDES esté abriendo, a nivel departamental -en varios departamentos-, un llamado a través del Claeh, que se está publicando en las páginas del Ministerio; los

tribunales van a estar conformados por el MIDES porque las casillas a las que hay que mandar los currículums son del Ministerio. Este llamado es para la conformación de un equipo técnico para el abordaje de situaciones de salud mental y adicciones. Incluso, en alguno de estos llamados nos están convocando para veedores, y nosotros entendíamos que no íbamos a tener este problema de ingreso de personal este año porque, en realidad, no debería estar ingresando personal al Estado.

Quisiera terminar nuestra exposición con una breve reflexión, que es que, en realidad, nosotros tenemos que hacer foco en las formas de ingreso de las trabajadoras y trabajadores al MIDES porque el Ministerio insiste en innovar en modalidades contractuales cada vez más precarias y esto implica que en cada ley de rendición de cuentas o presupuesto los sindicatos tengamos que venir a pedir regularizaciones de estas personas. De esta manera, se genera una sinergia muy negativa que nosotros, como trabajadores y como sindicato, queremos frenar.

Así que venimos a plantear esta problemática, básicamente.

Agradecemos que no nos hayan escuchado.

**SEÑOR MOREIRA.-** Simplemente, quisiera reafirmar la situación de la vulneración del derecho a la licencia maternal y expresar que de lo que dijimos tenemos prueba documental, porque las trabajadoras y trabajadores han estado constantemente informando por vía formal a la Administración al respecto.

En 2023, una trabajadora -de la cual, obviamente, mantenemos en reserva su identidad- plantea que le escribe a UNFPA para informar que está embarazada, con fecha esperada de parto el 4 de octubre del 2023. Francesco Cavajani, el ejecutivo de UNFPA que le responde, la felicita por el embarazo y le plantea que dada la naturaleza de su contrato no le corresponden beneficios o coberturas y expresa: *"Por favor, te solicitamos que procedas a comunicarte con tu supervisora del MIDES para los aspectos funcionales"*; se refiere a la supervisora que trabaja en DINTAD, que es Teresa Navarro, una de las adjuntas al director nacional. Finalmente, lo que acuerdan es que ella renuncie el 30 de setiembre, ya que su parto era el 4 de octubre, y Francesco Cavajani le dice lo siguiente: *"Estimados, Creemos que la nueva modalidad contractual es lo mejor para todas las partes involucradas. De tu parte necesitamos que nos envíes una nota de renuncia a tu contrato actual con fecha 30 de setiembre, luego nos estaremos contactando para la gestión del nuevo contrato que tendrá de monto y duración el remanente del contrato actual comenzando el 1º de enero de 2024"*.

O sea, esta es la solución que MIDES y UNFPA le dieron como licencia maternal: que quedara tres meses sin trabajo y el 1º de enero se la contrataba de vuelta. Cabe aclarar que a la fecha todavía no se consiguieron los fondos para contratarla y la trabajadora está en su casa con su bebé esperando a ser recontratada por el MIDES. Capaz que le extendieron la licencia maternal, según el criterio de descanso de estos días que están teniendo, obviamente, sin cobrar salario.

**SEÑOR REPRESENTANTE GERHARD.-** Damos la bienvenida a la delegación.

Lamentablemente, siempre que nos vemos es por situaciones bastante desagradables.

En realidad, no tengo en este momento una pregunta concreta; sí una preocupación un poco más general, porque lo que estamos viendo mediante estos métodos de contrato es cómo se perforan los mismos derechos que esta Comisión ha estado ampliando. El año pasado, a instancias de la diputada Roselló, estuvimos aprobando extensiones, justamente, para mejorar los cuidados de la vida nueva que va llegando a nuestro país, a este mundo, con respecto a la lactancia. También hace dos años hubo un proyecto que hablaba de los controles antes del nacimiento e incluso de poder ser acompañados. En

fin, se buscaron diferentes formas de ampliar derechos y cuidados, pero todo eso hace agua cuando lo que se termina imponiendo es una forma de contratación de este tipo. Entonces, las ampliaciones de derechos no están haciendo pie con la realidad.

También llama la atención que sea un fondo de las Naciones Unidas, pero yo ya había recibido en mi despacho a un trabajador que como era una situación personal, no la traje a la Comisión, pero la comparto. Él denunciaba que no se le habían hecho los aportes patronales; también era un fondo internacional y no había encontrado eco porque terminaba siendo una problemática, si se quiere, política, diplomática.

Así que esto nos genera mucha preocupación.

Lo que les queremos pedir a los trabajadores -también lo podemos hacer por otro medio- es si podemos contar con el texto del contrato, si nos lo pueden acercar, para que podamos seguir indagando. Está claro que es un formato inconveniente para los trabajadores, pero queremos estudiar un poco más respecto a la legalidad del contrato y tener el texto nos va a ayudar.

Muchas gracias.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Sería bueno si nos pudieran dejar el material. Si quieren, pueden hacer un último comentario. Luego de que ustedes se retiren, vamos a definir cuáles son los pasos a seguir.

**SEÑORA CASTELUCCIO.-** Les dejamos un contrato, que es de una trabajadora. Intentamos tachar todos los datos personales, pero en el caso de haya quedado algo, les pedimos, por favor, que eso se mantenga en reserva.

También les dejamos algo que les hacen firmar en el momento en que ingresan por estas modalidades, que es que se cuente con una certificación de estar cubierto por seguro: *"Entiendo que un requisito para ser contratado por el Fondo de Población de las Naciones Unidas como consultor es que cuente con un seguro médico de salud contra accidentes válido por todo el período de mis servicios de consultoría con UNFPA"*. En esta cuestión de la cobertura también tenemos problemas.

Además, quiero comentar que trabajo desde hace diez años en campo en DINTAD; nosotras somos las trabajadoras que vamos a los barrios a hacer las visitas. Que estas personas no estén cubiertas por ningún seguro y que el MIDES ni siquiera considere que son sus trabajadoras, realmente, es grave.

Así que les dejamos eso y en caso de que se requiera cualquier otra documentación, estamos absolutamente a las órdenes. Tenemos los correos en los que se indican todas estas referencias que hemos hecho, es decir, las tenemos en comunicaciones escritas, salvo en los casos en que la Administración se ha negado a dejar las cosas por escrito.

**SEÑOR MOREIRA.-** En varias instancias lo que ha argumentado la Administración respecto a la vulneración de estos derechos es que los trabajadores firmaron el contrato que informa que tienen esos derechos. Para nosotros ahí hay un juego de asimetría de poder entre empleador y empleado que no está bueno. No creo que ninguna trabajadora o trabajador acepte o esté conforme con renunciar a tener su licencia maternal, a asistir a sus controles de embarazo, a cobrar salario si se enferma, a tener aunque sea un día por el fallecimiento de un familiar directo, a tener el derecho de licencia, a gozar el derecho de licencia y quedar desempleada o desempleado el mes que está con la licencia.

Entonces, nos parece muy lamentable que se vulneren esos derechos en el contrato, pero el argumento no puede ser que el trabajador o la trabajadora aceptó esas condiciones, menos aún cuando estamos hablando del Ministerio de Desarrollo Social y del Fondo de Población de las Naciones Unidas.

(Se retira de sala la delegación de la Unión de Trabajadores del MIDES, UTMIDES)

—Vamos a enviar la versión taquigráfica de esta reunión al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, al MIDES y a la oficina de Naciones Unidas en Uruguay.

(Ingresa a sala una delegación de Delivery Hero Uruguay Marketplace S.A., Pedidos Ya)

—Damos la bienvenida a los doctores Rodrigo Turturiello, gerente de asuntos legales de Pedidos Ya, y Felipe Lasarte, abogado externo de la empresa.

**SEÑOR TURTURIELLO.-** Muchísimas gracias por la invitación.

Nuestra comparecencia obedece a que hace más de un año se presentó por parte del Ministerio de Trabajo un proyecto de ley para regular el trabajo en plataformas digitales. Desde Pedidos Ya vemos con muy buenos ojos ese proyecto de ley porque como empresa nos permitiría mejorar las condiciones de trabajo que tienen hoy en día los repartidores. Somos una empresa que se preocupa por el bienestar de los repartidores y hay muchas acciones que no podemos hacer por el cuestionamiento que tiene el modelo de contratación como trabajadores autónomos o prestadores de servicios, pero que nos gustaría impulsar.

A pesar de que implica asumir algunos riesgos, les cuento que hoy Pedidos Ya exige, por ejemplo, capacitaciones obligatorias para todos los repartidores. A su vez, les exigimos contar con un seguro de accidentes personales para los casos en que tengan algún siniestro que implique muerte o incapacidad total.

Sabemos que impulsamos la formalización del sector. Nosotros comenzamos con un modelo dependiente y eso hacía que compareciéramos a los consejos de salarios, y una de las preocupaciones era la informalidad que había en el sector. Luego, cuando nos volcamos al modelo cien por ciento independiente, exigimos que todos los repartidores que prestaran los servicios a la empresa tuvieran su empresa unipersonal abierta y facturaran. Si no nos emiten la factura, nosotros no realizamos pagos. Entonces, que el proyecto de ley contemple la posibilidad de que pasen a ser monotributistas va a aliviar bastante la carga tributaria de los repartidores. Muchas veces es una actividad complementaria y para personas que generan un ingreso de \$ 20.000, \$ 25.000, el hecho de tener que costear una empresa literal E) quizás se les hace un tanto gravoso. Ni que hablar que la posibilidad de incluirlos en el seguro Banco de Seguros del Estado es un plus, en la medida en que el repartidor va a poder contar no solo con la asistencia médica, sino también con las demás prestaciones que otorga el Banco de Seguros para los casos de accidentes de trabajo.

**SEÑOR LASARTE.-** Como abogado externo de la empresa, vamos a dar nuestra visión como especialistas en la materia en lo que tiene que ver con el enfoque del proyecto.

Es un enfoque que va en la misma línea de una ley que se aprobó en el año 2022 en Chile, que establece reglas para las personas que se consideren dependientes y reglas para las personas que se consideren autónomas. No hace una calificación jurídica del vínculo, sino que eso, de alguna forma, permite que lo dirima la Justicia, no se hace a través de la ley; pero más allá de que se establezca que hay un vínculo de independencia o de autonomía, como se quiera llamar, sí fija criterios de protección mínimos por parte del Estado y obligaciones que tienen que cumplir las empresas que van en la misma línea que el proyecto de ley que se presentó por parte del Poder Ejecutivo.

Hace menos de un mes, se presentó en Brasil, por parte del gobierno de Lula, un proyecto vinculado con los servicios de transporte oneroso de pasajeros, en este caso, mediante automóviles -incluso, el presidente salió a hablar a la prensa al respecto-, que

también va en esta misma línea, es decir, no entrometerse en la calificación jurídica del vínculo, pero sí establecer protecciones para los trabajadores subordinados. Es algo que ya existe en el mundo: existe en Inglaterra, también en Italia. O sea que en ese sentido nos parece que el enfoque del proyecto presentado por el Poder Ejecutivo es el correcto y es adonde se está yendo en América Latina -es el caso reciente de algunos países- y también en otras partes del mundo.

Vale aclarar que en el caso de Brasil, por ejemplo, se contó con un plazo de un año, en el cual participaron especialistas de la OIT -que formaron parte de lo que fue el proceso de construcción de ese proyecto- y los actores sociales.

Entonces, creemos también que desde esa perspectiva el enfoque que se le da al proyecto es bueno.

**SEÑOR REPRESENTANTE JISDONIAN.-** Agradecemos la presencia de la delegación. Les damos la bienvenida.

Más allá de lo que pueden significar las consideraciones generales que se hicieron con relación a este proyecto, sería importante si ustedes pudieran marcar la corrección de alguna palabra, algún cambio en la sintaxis o en algún artículo que pudiera ayudar a su comprensión o a que luego sea más fácil su interpretación. Siempre esos insumos son bien recibidos por la Comisión.

**SEÑOR REPRESENTANTE GERHARD.-** Buenos días. Agradezco la presencia de la delegación. Les pido disculpas porque hubo unos meses de *delay* entre la solicitud y el recibimiento.

Yo quiero hacer tres consultas.

La semana pasada salió una nota en *La Diaria* que refiere a un libro sobre las cargas horarias. Altísimos porcentajes de trabajadores y trabajadoras tienen cargas horarias mayores a 40, 48 horas; por encima de 50 horas. Quería saber qué tienen diagnosticado como empresa al respecto, si coinciden con eso, cuál es la explicación.

La segunda pregunta que quiero hacer es si este proyecto, el de 2022, que estaría generando mayores derechos para los trabajadores y las trabajadoras, supone costos para la plataforma o no.

La tercera consulta -independientemente de este proyecto, que ya entendí que favorecería la formalización- tiene que ver con la forma de tributación que tienen actualmente estos autónomos. ¿Cuál es el índice de morosidad de los trabajadores que tienen abierto su literal E) y se les van acumulando los meses porque no lo abonan?

**SEÑOR TURTURIELLO.-** Con relación a las observaciones que encontramos en el proyecto, la única dificultad la vemos por el lado del monotributo, cuando establece la posibilidad de que los trabajadores autónomos pasen a ser monotributistas. Hicimos una consulta en el Ministerio de Economía y se nos manifestó que a pesar de que esté expresamente previsto en la ley, no va a ser posible en la práctica llevar a cabo esta figura porque el monotributo no se permite para empresas que sean contribuyentes de IRAE y, a su vez, porque aquellos que ya sean literal E) no pueden pasar a ser monotributistas.

Hoy tenemos a toda la flota de repartidores facturando como literal E). Entonces, lamentablemente, en la práctica no se va a poder llevar a cabo esta figura del monotributo, que sí vemos que sería muy positiva, sobre todo para aquellos que tienen una dedicación *part time*, o sea, que le dedican a la actividad tres o cuatro horas en la semana, ya que el ingreso que generan no justifica tener abierto un literal E).

Esa sería la única observación que tenemos con respecto al proyecto.

Con relación a las demás consultas, empiezo por la carga horaria. A mí me gustaría explicar un poco nuestro modelo.

Nosotros dejamos que el repartidor elija la cantidad de horas que le quiere dedicar a la actividad. El repartidor puede tomar la cantidad de horas de conexión que desee; lo único que le pedimos es que una vez que las toma, las cumpla, porque es una forma de tener dimensionado cuántos repartidores va a haber en la calle y cuánta demanda va a haber. Para nosotros es valorable tanto que no haya pocos repartidores y que eso no nos permita cumplir con la cantidad de pedidos como que no haya muchos repartidores que después no tengan pedidos para entregar y en definitiva no generen ingresos. Entonces, el repartidor puede elegir una o dos horas por día o puede elegir tres o cuatro horas en la mañana y tres o cuatro horas en la tarde; eso queda totalmente a su criterio. Ahora, lo que sí les podemos decir es que, en promedio, nuestros repartidores dedican unas seis o siete horas diarias.

Leí la noticia de *La Diaria*; me llamó la atención. No sé dónde se obtuvieron esos datos; no consultaron a la empresa. La información de la que disponemos es que el promedio de todos los repartidores que tenemos, que son aproximadamente 1.000 o 1.200, dedican entre seis o siete horas diarias y la gran mayoría tienen uno o dos días de descanso, en los que no se dedican a la actividad.

Con relación a los costos, entiendo que esta ley generaría costos para la empresa, al establecer capacitaciones obligatorias. Esas van a ser de cargo de la empresa. Como les decía, nosotros hoy ya lo hacemos. Tenemos una alianza con Inefop por la cual se brindan capacitaciones a los repartidores. El costo de estas capacitaciones es asumido por Pedidos Ya. Sí encontramos que hay una limitante en cuanto a cupos: Inefop no nos permite capacitar a los 2.500 de una, entonces, se van haciendo por tandas, pero nuestra intención es que con la ley el hecho de brindar estas capacitaciones, que creemos que son supernecesarias, no implique una contingencia desde la óptica laboral.

También entiendo que va estar el costo de los seguros. La ley establece la obligatoriedad de incluir a los trabajadores autónomos en la póliza de seguros del Banco de Seguros del Estado; ese es un costo de la empresa. A pesar de que sea un costo nosotros entendemos que es supervalorable en la medida en que el repartidor tenga un accidente y pueda contar no solamente con atención médica, sino también con las demás prestaciones y subsidios que otorga el Banco. Por tanto, lo vemos como algo muy positivo. Lamentablemente, eso es algo que hoy nosotros no podemos hacer porque no hay ningún producto que nos lo permita. Para tratar de salvaguardar esto -como decíamos antes- exigimos a los repartidores que tengan un seguro de accidentes personal, pero en ese caso lo costean ellos.

En cuanto al índice de morosidad, nosotros no hacemos un seguimiento mes a mes del pago de esos tributos. Sí exigimos que cuando empiezan a repartir con nosotros tengan una empresa abierta y emitan sus facturas. Entiendo que al suspenderse el certificado único en caso de no pago no podrán emitir facturas, con lo cual, año a año, se va controlando indirectamente esto. Todos los repartidores cuentan con facturación electrónica y -como les dije- para recibir el pago de sus honorarios emiten sus facturas en tiempo y forma.

**SEÑOR LASARTE.-** Un punto adicional con relación a los costos, que me parece relevante -no directa, pero sí indirectamente-, es que el proyecto de ley reconoce la negociación colectiva también de los trabajadores autónomos. Esto quiere decir que, al día de hoy, ellos no pueden asistir al Ministerio de Trabajo a negociar ningún tipo de condición, y al reconocerse esta posibilidad de la negociación colectiva, seguramente puedan surgir negociaciones que impliquen algún aumento de costo. O sea que, en

definitiva, por más que la ley no establezca un costo específicamente, esto puede derivar en un aumento de costos a partir de una negociación.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Quedó clara la exposición, en función de lo que ha sido el proyecto de ley presentado por el Poder Ejecutivo.

Nosotros, luego de que ustedes se retiren, vamos a deliberar hacia dónde dirigimos esta situación, dentro del Poder Ejecutivo, lógicamente.

Muchas gracias.

(Se retira de sala la delegación de Delivery Hero Uruguay Marketplace S.A., Pedidos Ya)

(Ingresa a sala una delegación de Cabify Uruguay S.A.)

—Damos la bienvenida a la delegación de Cabify Uruguay S.A., integrada por el señor Gerardo Barindelli, responsable de la operación en Uruguay; nuevamente el doctor Felipe Lasarte, abogado externo de la empresa, y el señor Gerardo Sastre, presidente de ACUA, Asociación de Conductores Uruguayos de Aplicaciones.

Más o menos van a contar con veinte minutos para realizar la exposición y después, posiblemente, haya alguna pregunta de algún señor o señora diputada.

**SEÑOR LASARTE.-** Buenos días. Muchas gracias, nuevamente, por dejarnos venir a dar nuestras impresiones sobre el proyecto de ley.

En el caso de Cabify la intención fue venir con Gerardo Barindelli, que es el responsable de la operación en Uruguay, y también invitamos a Gerardo Sastre, que es presidente de la Asociación de Conductores Uruguayos de Aplicaciones, con quien regularmente tenemos comunicaciones vinculadas con el sector. Nos pareció una buena oportunidad para que tanto del lado de los conductores como de parte de la empresa se dé una impresión acerca del proyecto.

Cabe aclarar que en el caso de Cabify -puedo hablar personalmente-, previo a la presentación del proyecto, fuimos convocados por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social para dar nuestras impresiones respecto a la iniciativa y sé que también fueron convocadas, oportunamente, las asociaciones de conductores.

Sobre el proyecto ya me referí en la intervención anterior, por lo que no quiero reiterarme ni robarles el tiempo en ese sentido. Sí me parece importante destacar, en este caso con un rol más protagónico por parte de Cabify, algunas acciones que se vienen llevando adelante en forma conjunta con los conductores, que van en la misma línea del proyecto de ley que fue presentado por el Ministerio de Trabajo. Nosotros tenemos un diálogo bastante fluido, en este caso con ACUA y también con algunas de las otras asociaciones. Hemos presentado, en este caso por Cabify únicamente -pero de alguna forma con consentimiento por parte de las asociaciones de conductores-, una petición calificada en la Intendencia de Montevideo para que aumente la cantidad de cupos disponibles para conductores, que es algo que está actualmente en la dirección de Tránsito, Transporte y Movilidad de la Intendencia, pero es una acción en conjunto que se ha decidido presentar. Más recientemente, en el mes de diciembre, también presentamos una petición calificada, en este caso al Ministerio de Economía y Finanzas, vinculada al beneficio de *leasing* para la adquisición de vehículos, que sabemos que es algo muy importante de parte de los conductores.

Con esto a lo que voy es a que nos parece que el proyecto de ley va en el mismo sentido en el que los actores sociales vinculados al sector nos venimos manejando e intercambiando ideas. Me gustaría aclarar -porque es un punto que muchas veces se menciona- el tema de las sentencias que han existido de parte de la Justicia; no le escapamos al punto porque sabemos que la realidad existe. Cabe mencionar que las

sentencias refieren a una única empresa, a un único modelo de negocios que no necesariamente se traspola al resto de las empresas, y al menos el conocimiento que nosotros tenemos -porque no hemos tenido sentencias al respecto por parte de Cabify- refiere a personas que se van de la actividad y no a las que se mantienen. No tenemos reclamos de personas que se quieran mantener en la actividad estando como dependientes. ¿Por qué? Porque, en definitiva, cuando eligieron la actividad en parte también fue para poder manejar sus horarios, poder ir a buscar a sus hijos a la escuela, es decir tener ciertas flexibilidades que el trabajador cien por ciento dependiente, que trabaja en una industria o en una oficina, de repente no tiene, más allá del teletrabajo o de algunas otras modalidades. En general, recurrieron a esta actividad por diferentes factores, obviamente, pero sin duda la flexibilidad fue uno. En ese sentido, nos parece que las acciones que se vienen llevando adelante tanto de parte de las asociaciones de conductores como, en este caso, de Cabify, van en la misma línea y enfoque que se está dando por parte del Poder Ejecutivo, más allá de que queremos que se resuelvan de forma favorable las dos peticiones que tenemos en los organismos que mencionamos.

Muchas gracias.

**SEÑOR BARINDELLI.-** Complementando lo que dijo Felipe, podemos decir que hoy la actividad carece de un marco regulatorio nacional, por lo cual las únicas dos ciudades que están reguladas, que son Montevideo y Maldonado, tienen cierta discrecionalidad para el sector, otorgando permisos sin ningún tipo de criterio. Yendo un poquito más al detalle, sin ir más lejos, Montevideo tiene un cupo de 4.000 permisarios, que es el tope que está establecido en la normativa, y hoy estamos por debajo de los 1.800. Es decir que tenemos 2.200 fuentes de trabajo que están encajonadas, por así decirlo, a merced de una municipalidad, porque estamos carentes de un marco regulatorio a nivel nacional.

Por otro lado, sabemos que hay un contraproyecto que es completamente opuesto al que está planteado ahora en la Comisión. Nosotros ya lo hemos leído y, en cierta manera, realmente carece de conocimiento de la actividad.

Hoy -sin más- trajimos a Gerardo Sastre, en representación de ACUA, con cuyos integrantes mantenemos un constante diálogo, y él no es un chofer totalmente abocado a Cabify; creo que él hace más trabajos para Uber que para Cabify; sin embargo, nosotros mantenemos un diálogo constante. Por lo tanto, entendemos que este proyecto de ley es una muy buena solución como marco regulatorio para nuestra actividad.

No tengo mucho más para aportar en ese sentido, pero quería comentar un poco, por lo menos, el marco regulatorio que tenemos hoy, que es solamente a nivel municipal.

**SEÑOR LASARTE.-** Omití mencionar un punto que me parece relevante del proyecto de ley que está presentado a la fecha y es que deja abiertos los dos caminos: es decir, tanto la dependencia como la parasubordinación o el trabajo autónomo, y establece en los dos casos protecciones. Eso es algo que en el otro proyecto no sucede; se establece la protección para el dependiente; si hubiera un autónomo quedaría por fuera de esa protección.

Un segundo elemento que me parece muy relevante, que sobre todo vemos cuando se regula la tecnología -no es fácil regular la tecnología, porque todo el tiempo va cambiando y uno tiene que ir detrás de ella, por lo que siempre va perder en esa carrera-, es que al no establecer una decisión categórica sobre el vínculo jurídico deja que eso lo defina la realidad o, eventualmente, la Justicia. Entonces, no necesariamente tenemos que estar todo el tiempo cambiando la norma en función de que surjan otras aplicaciones diferentes que tengan un manejo distinto. Hoy son las que están; seguramente el día de mañana o en los próximos años puedan sumarse más aplicaciones, transformarse algunas o cambiar el modelo de negocio. Entonces, el establecer que pueden existir las

dos posibilidades, los dos vínculos, y que cada vinculación tiene una protección permite que si vienen nuevas aplicaciones tengan una forma de negocio que se asemeje más a la dependencia o a lo autónomo; en ambos casos queda hecha la regulación y no tenemos que estar -en este caso ustedes- teniendo que sacar nuevas normas que vayan detrás de esos cambios tecnológicos o de la forma de relacionamiento.

**SEÑOR SASTRE.-** Buenos días para todos.

Obviamente, voy a aportar desde el territorio -llamémosle así- de los que trabajamos en la actividad. Nosotros empezamos las reuniones con el Ministerio de Trabajo allá por 2021 con el doctor Mieres, actual ministro, y el doctor Teijeiro, inspector general del Trabajo. Vimos que había un vacío en la hora de la actividad, porque únicamente teníamos la regulación municipal, que es muy distinta a la que buscamos nosotros, ya que tiene dos patas, y una de ella refiere a la actividad del transporte.

Yo me voy a dedicar a hablar exclusivamente del transporte porque todas las variantes que pueda haber en los trabajos tecnológicos parten de diferentes visiones, ya que tienen distintas formas de aplicarse a la hora del trabajo. Entonces, en el transporte nosotros notábamos que teníamos una regulación de la Intendencia como permisarios, propietarios del vehículo, y eso acompañaba aquel pedido del señor Dourado y de la Cámara del Transporte, con su presidente Salgado, en cuanto a igualdad de condiciones para trabajar. Sí; nos referimos a la igualdad de condiciones a la hora de tributar por el literal E) y a la antigüedad del vehículo. Justamente, ellos hablaron algo del tema *leasing*, que es una de las causas por las cuales los conductores se bajan. No se bajan por lo salarial ni solamente por las ganancias, más allá de que los costos son elevados y a la hora de comprar el vehículo se les dice: "*Señor: seis años de trabajo y afuera*". ¿Por qué motivo? Justamente, al no tener la compra por *leasing*, que es con un formato financiero, no de persona no física, sino jurídica, los bancos pueden prestar el dinero para la compra de un vehículo asegurando que ese préstamo no quede impago si la persona rompe el auto, choca o lo que fuera. Esta es una actividad de riesgo muy alto y, entonces, los bancos lo que hacen con los taxis, los remises, las camionetas escolares, etcétera, es tenerlos a su nombre hasta que los vehículos se pagan. Esa es la problemática mayor que tenemos; la estudiamos y la seguimos trabajando en conjunto con los tres sindicatos: UCTRADU (Unión de Conductores y trabajadores de Aplicaciones del Uruguay), Unidos y ACUA. Firmamos y presentamos todo ante el Ministerio de Economía. El que relaté es uno de los grandes problemas.

Pero volviendo al tema del proyecto de Mieres, nosotros notamos algo, por ejemplo, respecto al Banco de Seguros, porque a la hora de estar trabajando, ¿quién cubre un accidente laboral? Queda un vacío ahí; no queda claro. Estamos hablando de \$ 4.000 por año, pero ¿eso sería asignar un costo al conductor o a la plataforma? Al no haber un marco que nuclea los pensamientos, de repente Cabify puede decir: "*Bueno, sí, yo me hago cargo de ese seguro de \$ 4.000 por año y lo pago yo*". Si fuera así el tema estaría solucionado, pero tiene que haber algo que el Estado regule. El proyecto de Mieres tiene flexibilidad para aquellos trabajos que son de dependencia, como el de los *delivery*, que pueden tener ese grado de dependencia y elegirlo, perfectamente, pero hay que ver la inversión que existe en el medio, porque no es lo mismo el transporte que otras actividades. La inversión mínima en el transporte de un permisario es de US\$ 20.000. ¿Quién se hace cargo de ese vehículo comprado, en el caso de la dependencia?, como refiere el contraproyecto que no pude leer, pero supongo que debe venir por el lado de lo que dijo el Instituto Cuesta Duarte, en cuanto a que los trabajos iguales, en las mismas condiciones que los tradicionales, son de dependencia, y en este caso nombro al transporte.

Volviendo al tema de lo autónomo, lo que da es esa flexibilidad de poder mejorar las condiciones en una negociación colectiva. Doy un ejemplo y es cuando se hizo publicidad en Cabify. ¿Recuerdan que salió todo el mundo en contra de esa publicidad en las puertas de los vehículos, dijeron que no se podía hacer porque estaba prohibido, y salió la patronal del taxi a quejarse del tema? Bueno, los conductores se perdieron la oportunidad de ganar \$ 4.000 mensuales, en promedio -Gerardo lo puede corroborar-, que era un dinero específicamente para los conductores. Ahí se perdió un beneficio. Yo creo que las condiciones que implica una negociación colectiva hacen que sea importante tenerla, lo que el proyecto de Mieres contempla, más allá de lo autónomo y de la flexibilidad del trabajo a la hora de elegir cómo trabajar. Nosotros trabajamos en eso porque estuvimos reuniéndonos muchas veces con las tres agrupaciones. Eso quiere decir que la información se obtuvo de los conductores, de los trabajadores y de las diferentes agrupaciones existentes: UCTRADU, Unidos y ACUA; participamos en esas reuniones para que tuvieran la información directa de los trabajadores, más allá de la que pudieran tener de las plataformas, porque, como en los diversos los temas, todos tenemos nuestros intereses a la hora de sentarnos a dialogar, pero el diálogo es la función principal. Puedo dar el ejemplo de Uber, que puso un premio de \$ 10.000, al que la gente llegó en diciembre, pero se había equivocado; era para otro país, no se lo pagó a nadie y no hubo dónde quejarse. ¿Por qué? Porque no había un marco regulatorio para la actividad; no podíamos ir al Ministerio de Trabajo porque no existía nada que nos pudiera amparar. En algún momento, cuando hay alguna desconexión, hoy por hoy la plataforma te puede dar de baja y no tenés dónde quejarte, excepto terminar en un juicio. Sabemos que cuando se llega a esa instancia -obviamente- la persona no continúa trabajando en la empresa, porque no hay ninguna empresa -ni las tradicionales ni las que vengan a futuro- que te siga dando trabajo después de que le hacés un juicio; no tiene lógica; estás enfrentando al que te da el empleo, por lo que no vas a seguir en ese trabajo. En la mayoría de los juicios lo que pasa es que la gente se retira de la actividad y cuando va a renovar el vehículo sabe que no va a poder conseguir el préstamo y que como persona física no le van a dar US\$ 15.000 o US\$ 20.000 a fin de comprar un auto para trabajar. Entonces, optan por el camino del juicio que, obviamente, es una decisión personal, pero se quieren llevar algo desde el momento en que saben que la actividad se limita con la caducidad del vehículo, lo que, obviamente, está puesto para prestar un buen servicio a la sociedad, ya que los vehículos tienen que estar en condiciones porque llevan personas. A eso se deben las diferencias que hay, y por eso yo creo que la figura del autónomo es algo que para las tecnologías de hoy y los trabajos que hay se puede incorporar, porque no todos los trabajos son iguales ni tienen el formato de dependencia o independencia como conocemos hasta la actualidad, más allá de la irrupción de estos nuevos formatos de trabajo.

Muchas gracias.

**SEÑOR REPRESENTANTE SODANO.-** Primero que nada, quiero darle la bienvenida a la delegación.

Entiendo la parte de reclamos y la falta de normativa que hay. La naturaleza de esto se basa en un país con demanda laboral y con pocas plazas laborales, que permite que aplicaciones ingresen a generar fuentes de trabajo sin estar regularizadas. Porque lo que se está buscando regularizar es algo que se metió en el Estado nacional de manera ilegítima e irregular y generó fuentes de trabajo, y a medida que esa pelota creció, la aplicación empezó a funcionar y la gente empezó a trabajar de forma irregular, sin tener ningún tipo de control. La falta de garantías era tanto para el chofer como para el usuario, lo que acá queda reflejado en el premio equivocado de \$ 10.000 que se mencionó. ¿En ese caso a quién se demanda? ¿Cómo se defiende el trabajador nacional en un problema

que tenga con la empresa? ¿Cómo lo defendemos como Estado? ¿Defendemos regularizando algo? Hagamos una normativa para regularizar algo que no entró por ningún marco legislativo o ejecutivo del país.

Entonces, ahora acomodemos el cuerpo porque hay necesidad de trabajo; tenemos unos 1.800 trabajadores, algunos de los cuales trabajan con las dos aplicaciones, no es que tenemos 1.800 en una o 1.200 en otra. Es lo mismo que si dijéramos que un taxi puede trabajar con las tres aplicaciones: la radio, Uber y Cabify.

Entonces, me parece que en base a la necesidad laboral que tiene el país, en base a esa demanda, desde el Estado estamos permitiendo que empresas que no tienen una normativa y no están regularizadas estén ejecutando en la vía pública. ¿Qué da eso? No le da garantías al trabajador, que lo necesita; por eso tiene la aplicación y trabaja allí, necesita el laburo. No le da garantías al trabajador, que trabaja en situación vulnerable. No le da garantías al usuario, porque si le pasa algo, ¿contra quién va a ir? Va a ir contra el trabajador, porque detrás del trabajador no hay ninguna otra garantía.

Entonces, coincido con ustedes en que es algo que hay que regular. Está instalado, hay fuentes normativas departamentales que tienen diferentes esquemas y distintos tipos de limitaciones, pero de alguna manera hay que regularlo. De alguna forma, el Estado se tiene que hacer presente en esta situación, y creo que tiene que ser un aprendizaje para todo el Estado. Acá hay que decretar; acá hay que penalizar; no podemos permitir que porque la tecnología vaya más rápido que el Poder Ejecutivo y el Poder Legislativo, vaya más rápido que la burocracia o vaya más rápido que el ciudadano de a pie, se nos pueda meter cualquier aplicación en cualquier momento. Es lo mismo que si yo ahora abriera una aplicación de transporte con un ómnibus y sacara un ómnibus nuevo, sin reglamentación, a hacer rutas mías de pasaje porque pongo que estoy en la calle. ¿El Ministerio de Transporte me va a habilitar a manejar el ómnibus por la calle? Tengo el ómnibus y tengo la libreta. ¿Si no hago las habilitaciones, me va a cubrir el seguro, me va a cubrir todas las cosas? ¡Es lo mismo! Desgraciadamente, es lo mismo. ¿Por qué? Porque yo voy a generar una fuente de trabajo, voy a generar una necesidad y voy a tener gente que necesita ese laburo. De alguna manera se va a tener que regularizar.

Yo creo que en eso, como Estado, hubo un error. En el momento en que comenzó esto -no es ahora, fue hace años- se tendría que haber tomado el toro por las guampas y armado una normativa con una penalización a este tipo de acciones porque, si no, no podemos tener nunca un marco jurídico que proteja a todas las partes, porque somos un Estado que lo que brinda es el derecho y la protección del derecho.

En ese sentido, creo que hay una falta grave, se terminan haciendo abusos, porque quien regulariza después abusa, con qué criterio te da o no te da la oportunidad laboral. Conocemos el tipo de inversiones, que hay que cambiar el coche: sí, lógicamente, a los seis años; se les pide a los taxis también, cada tanto tienen que cambiar el coche. Ahora unos tienen un beneficio, otros ya no tienen nada. ¿En manos de quién queda siempre? Y en eso desgraciadamente, como Estado, me parece que fallamos. Hay que corregirlo; coincido totalmente, pero creo que hay que corregirlo y también ver la lucha y la pelea que hay por regularizar y generar un marco que respalde una normativa de algo que hoy está instalado. No podemos dejar de ver y reconocer que se instaló, y a mi manera de ver y de entender -disculpen mi grosería, quizás no es la forma-, es algo que se instaló por la ventana, por un teléfono, por una aplicación, que no tuvo una normativa atrás, y lo que hizo fue usar la necesidad de los trabajadores que podían tener un manguito para tener el auto, para meterse en la calle a trabajar con su propio recurso y de esa manera sacar un jornal, porque depende de las horas que haga o los kilómetros que haga el jornal que saca; es lo mismo que un taxi. Es parte de la realidad.

Entonces, quiero dejar esa impronta; creo que tenemos que dejarnos ese mensaje: buscar una construcción colectiva. Hoy, de una plaza de 4.000, hay 1.800 habilitados y 2.200 esperando una posible habilitación. Hoy hay 1.800 trabajando, y de esos 1.800, hay algunos que ya trabajan con las dos aplicaciones, o la mayoría. Entonces, creo que hay que tratar de generar un mercado justo, legal, competitivo, que genere herramientas y lo que más pretendemos de esto: que dé trabajo a la gente, oportunidades laborales a la gente. Porque para los que están horas en la calle arriba del taxi o del coche propio -ustedes son choferes y están arriba del coche propio- hay algo que es bien claro: la probabilidad de accidente que podés tener si hacés 1 kilómetro es mínima; si hacés 500 kilómetros, la probabilidad aumenta. Entonces, tenemos familias esperando y salimos a trabajar, a hacer kilómetros para sacar un jornal, exponiendo nuestra seguridad con determinada probabilidad, como sucede con cualquier tasa porcentual, y los seguros tienen que responder. Hay que buscar un marco normativo que permita que el seguro responda a toda el área. Creo que no hemos tenido -o quizás hubo y yo lo desconozco- accidentes graves o situaciones graves en las que quedáramos comprometidos con un seguro, pero yo me pregunto cómo quedarían respaldados tanto el chofer, como empresario, como los usuarios que fueran en el coche.

Así que celebro este tipo de instancias. Creo que es algo que tenemos que terminar de corregir y aprovechar para hacer que en este mundo moderno las aplicaciones, que van más rápido que los entes o el poder del Estado, también tengan una pausa a la hora de instalarse en cada país, no solamente en Uruguay, sino a nivel mundial. No podemos permitir como país que cualquiera entre, haga y después tengamos que regularizar lo que hizo y quiso. Creo que tiene una relevancia eso.

Igual el apoyo a la regularización de este tipo de actividades está porque es lo que hoy genera trabajo, porque hay una falla como país.

Gracias.

**SEÑOR REPRESENTANTE GERHARD.-** Voy a hacer solo dos consultas. Algunas tuve oportunidad de evacuarlas con la delegación anterior, con el mismo abogado, así que me quedan menos.

También voy a hacer una consideración en la que coincido con la delegación: no es bueno que las diferencias laborales tengan como ámbito de resolución la Justicia. En eso estoy totalmente de acuerdo. Y para eso es importante que los marcos jurídicos y la realidad laboral coincidan. Cuanto más disociados estén, más necesidad de echar mano a la Justicia, y eso creo que no le hace bien a ninguna de las partes. En eso coincidimos.

Mi pregunta tiene que ver un poco con lo que decía el diputado Sodano. ¿Cuántas personas están trabajando con o para Cabify?

La segunda interrogante tiene que ver con cómo es la dinámica de la negociación colectiva. Lo decía también el abogado en la delegación anterior y ahora surge de nuevo. Hay ámbitos de negociación colectiva. Como no he participado de ninguno, quisiera saber cómo se da en este caso en donde de un lado hay una empresa claramente y del otro lado hay una agremiación de autónomos; sería algo así. ¿En qué términos se da esa negociación y cómo se organizan los autónomos?

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Yo voy a agregar una pregunta que está sobre todo dirigida a Gerardo Sastre, porque acá también hemos recibido al otro sindicato, en la delegación vino Daniel Martínez; por lo menos lo recibimos dos veces, y una de las preocupaciones que traía era el gran endeudamiento que hay de parte de los autónomos con los bancos privados que dieron el crédito para las unidades, con la DGI y con el BPS. Quisiera saber si usted hoy en día coincide con esa situación y si ve alguna posible salida que desde el Parlamento pueda empezar a analizarse.

**SEÑOR BARINDELLI.-** Voy a dar respuesta a algunas preguntas que se hicieron.

Hoy Cabify emplea o da trabajo -por así decirlo- a más de 1.200 personas, porque también tenemos el servicio de taxi. Por lo cual -yendo a la parte de la ausencia de una regulación a nivel de Estado- tampoco está bueno que con la falta de regulación a nivel Estado tengamos siempre el discurso de que es una actividad no regulada porque en cierta manera estamos regulados a nivel municipal: tenemos unos lineamientos que hay que seguir y respetar. Sin embargo, siempre tenemos a los competidores tradicionales acusándonos de competencia desleal y de que en cierta manera somos una actividad no regulada, cosa que no es así. Y todo esto pasa porque no hay reglas claras a nivel del Estado, no hay nada que nos ampare.

Entonces, yendo a lo que se mencionaba, es tal cual, y hoy se ha vuelto una actividad meramente política en la cual sabemos que la Intendencia negocia con Patronal; no nos reciben nunca ninguna de las dos intendencias, siempre están en constante diálogo con Patronal. Gerardo ya habló de la derogación *flash* de un decreto de publicidad que aprobaron en marzo y lo derogaron en octubre, sacando un beneficio, sin consultarnos a nosotros en qué se basaba nuestro beneficio hacia los conductores.

Por lo tanto, todo esto se vuelve una actividad sumamente política en la cual estamos todo el rato viendo en qué momento nos abren los permisos y nunca estamos hablando del servicio o de competir por servicio, que es hacia donde vamos. Por eso me parecía sumamente importante el tema de la ausencia de normativa a nivel estatal y que estamos a merced siempre de las intendencias, con las que no tenemos ningún inconveniente, pero no nos atienden nunca; no sabemos por qué. Inclusive, en la regulación está establecido que debemos tener reuniones tripartitas, las cuales no se realizan hace más de un año y medio.

Sé que la pregunta sobre el endeudamiento estaba dirigida a Gerardo, pero ese tema en cierta manera es algo que puede ser moneda corriente a nivel del taxi también. O sea, es algo totalmente personal, es como que nosotros tuviéramos que responder por el endeudamiento que tenemos por hacer mal un negocio que hacemos día a día. Entonces no entiendo mucho esa preocupación. Así como tampoco entiendo mucho ese afán, en cierta manera, de la parte de UCTRADU de ir a veces contra nosotros, cuando ellos firmaron un proyecto en el cual están pidiendo un beneficio de *leasing* que no sería para un dependiente, sino para una parte autónoma con una empresa. Entonces, hay ciertas inconsistencias; siempre queremos estar de los dos lados, y en cierta manera hoy la operativa es clara: tenemos una regulación municipal que establece que tienen que tener un literal E), una libreta profesional, una empresa abierta con aportes a DGI y BPS; sin eso no se puede trabajar; y tienen que tener un permisario de la Intendencia. Hasta ahí llega la parte regulatoria. Los beneficios que se quieran pedir para el taxi nos parecen perfecto; incluso, los hemos apoyado, pero después no se puede estar del otro lado, queriendo que haya un solo modelo de dependencia, cuando estás pidiendo cosas que son de autónomo.

Por eso nos parece importante tener una ley que ampare los dos modelos, porque aparte es una ley que alcanza varias actividades que son muy diferentes, como la del *delivery* y la del conductor de transporte.

Simplemente quería dar esa respuesta a la parte de UCTRADU, que sinceramente no me parece una inquietud que sea para la actividad en general.

**SEÑOR LASARTE.-** Quiero hacer algunas aclaraciones.

Lo primero es que los departamentos en los que opera Cabify son Maldonado y Montevideo. En ambos hay regulaciones y de alguna forma nosotros nos atenemos a ellas; no tenemos multas por incumplirlas y no trabajamos en departamentos donde no

hay regulaciones. De hecho, hace ya un tiempo, estuvimos reunidos con quien actualmente es el intendente de Canelones, que en aquel momento era el director de Tránsito, planteando la necesidad de una regulación en ese departamento previo a comenzar a trabajar. O sea, la postura de Cabify es que primero exista una regulación y después comenzar a trabajar en el departamento, no a la inversa. Lo digo porque no es la misma política que tienen otras empresas y nos manejamos ciertamente de forma diferente. Cada cual lo maneja a su manera, es libre de hacerlo y de atenerse a las consecuencias de parte del Estado en caso de que sea incorrecto.

Lo segundo es simplemente aclarar algo respecto a los usuarios. Cuando los usuarios tienen algún inconveniente, generalmente van a Defensa del Consumidor. Hemos tenido planteos de usuarios. Si vamos a la cantidad de usuarios que se tienen versus la cantidad de reclamos, me animaría a decir que son menos del 0,5%, pero cuando ha habido problemas, por ejemplo, con el cobro de una tarjeta o algún tema informático, que puede pasar, se ha resuelto de esa forma, y no tenemos ninguno en trámite. Me animaría a decir que los cinco o seis que han existido en todos estos años se han resuelto de esa manera. O sea que ahí la Ley N° 17.250 también operó por la vía de los hechos.

En lo que tiene que ver con la negociación colectiva de autónomos, hoy no está reconocida. Sí me gustaría poner algunos ejemplos de que esto que se está plasmando en el proyecto de ley ya existe hace muchos años, quizás no con la relevancia que da la tecnología o como la prensa levanta este tipo de cuestiones, que tiende a recogerlas bastante.

Por ejemplo, en la distribución de supergás existen trabajadores que lo hacen de forma dependiente; existe un consejo de salarios para los trabajadores que lo hacen de forma dependiente. En ese caso, las empresas ponen las camionetas y hacen el reparto de gas. Y en paralelo, existe otro conjunto de personas que lo hacen de forma autónoma, en las mismas condiciones que lo hacen quienes trabajan en Uber o Cabify, que hacen transporte oneroso de pasajeros. Existe de la misma forma: se pide la garrafa de GLP a través de una aplicación y las personas hacen el reparto; lo hacen a través de empresas y no se han producido mayores inconvenientes. Quizás son menos cantidad de personas o no han tenido la publicidad necesaria, pero confluyen las dos alternativas: una negocia a nivel del consejo de salarios con un grupo específico, que es Supergás de distribución si no me equivoco, y en la otra el núcleo de personas que hacen esa actividad negocian con las empresas; lo entienden más redituable, lo hacen de forma zafral. O sea que, por la vía de los hechos, en otra actividad con -si se quiere- menor *marketing* ya sucede también.

La negociación colectiva en general, hoy por hoy, se da no en el marco del Ministerio de Trabajo -que a nosotros nos gustaría que así fuera-, sino en el marco de las comunicaciones que mantenemos, como surgió esto de la publicidad, como surgieron acciones en conjunto con el tema de los permisarios, con el tema del Ministerio de Economía, no en un ámbito formal, más allá de la tripartita que se mencionaba que existe en la Intendencia de Montevideo para hacer un seguimiento de la actividad, que en el último tiempo no se ha dado. Ahí no se tratan tanto temas *laborales* -entre comillas-, sino más bien temas regulatorios. Pero la propia normativa establece esa tripartita únicamente en el caso de Montevideo.

Simplemente, esas aclaraciones.

**SEÑOR SASTRE.-** Voy a empezar con las dos puntualizaciones que hizo el diputado sobre el tema de la legislación.

Creo que es importante saber que hay dos patas en esto. Primero, que la actividad hace siete años que está. La Intendencia regula como si fuéramos un auto privado para hacer transporte oneroso de pasajeros. Quiero decir que por ese lado ya se contemplan los seguros. Por ejemplo, yo estoy obligado a tener un seguro contra todo riesgo y para los pasajeros. Quiere decir que los pasajeros están en muy buenas manos. Y todavía, como contrapartida, las plataformas también tienen sus propios seguros.

Con los formatos de pago tienen más certeza y seguridad que cuando hacen un pago en efectivo en un taxi, que no tienen cómo reclamar, porque hay muchos más datos del conductor y del vehículo. Obviamente, en el accionar del tiempo, con la inclusión de los taxis, la disputa que hay del taxi sobre el sector creo que es más por un interés económico: un permiso de auto particular, si lo trasladás a chapa, vale US\$ 80.000 dólares. Creo que por ahí viene el problema de si somos autónomos o somos dependientes.

También quiero agregar que cuando se reguló en Uruguay, fue la primera regulación municipal de la actividad del transporte. A propósito, respecto a lo que el diputado Sodano dijo del ómnibus, cabe aclarar que nadie puede poner un ómnibus en Uruguay, no se le puede ocurrir porque va preso. La misma normativa que reguló la actividad nuestra prohibió el transporte colectivo o de Juan Salgado, que es un tipo que la tiene muy clara en el transporte. Yo vengo del transporte, soy hijo del transporte: trabajador del transporte como taxista y cooperativista del taxi. Quiere decir que tengo bastante claro cómo funciona esto.

Volviendo a lo que dije sobre la pérdida de puestos de trabajo, se han perdido por el cambio de vehículo. El dependiente en un taxi trabaja doce horas y gana menos que nosotros trabajando nueve o diez horas. Además, las podemos hacer cortadas, es decir, podés trabajar cuatro o cinco horas de mañana y cuatro o cinco horas de tarde, teniendo los mejores horarios. En un taxi, con doce horas, no tenés los mejores horarios, compartís el auto con otra persona porque no hay ningún empleado que quiera trabajar en el taxi de las veintidós a las seis de la mañana, cuando no hay trabajo, para hacer trabajo de ocho horas. Por eso digo que el transporte tiene particularidades, excepto el ómnibus, que puede trabajar siete horas y media, pero está conglomerado y conjuntado en empresas que sí pueden funcionar, igual que la consanguinidad puede funcionar en Cutcsa, que simplemente los consanguíneos hijos de propietarios tienen la preferencia para puestos de trabajo como empleados. En caso de que no pueda cubrir un consanguíneo, puede entrar un empleado no consanguíneo. Bueno, en esta actividad tenemos la consanguinidad puesta a propósito, ya que hace que sea un trabajo en el que no te podés enfermar porque no podés poner a nadie que no sea un pariente a trabajar en el auto. Eso está puesto a propósito y es lo que me genera urticaria cuando me hablan de los trabajos familiares, porque justamente Juan Salgado, muy hábil en esto por ser del transporte, como soy yo, lo puso en nuestra actividad y eso sí significa un perjuicio y un daño, porque es una actividad independiente en la que se necesitaría tener a una persona que pudiera hacer una suplencia en caso de enfermedad o de licencia. Si paro el auto para tomarme cuatro o cinco días, ese auto no recauda y yo pago \$ 33.000 por mes de costos, como paga un taxi; por lo que tengo que tener ese dinero para poder tomarme una licencia.

Entonces, el problema no está en el trabajo en sí, sino en cómo nos fueron empujando los que tienen intereses creados por un permiso que si lo pasamos a chapa, vale US\$ 80.000, y es un negocio muy lindo porque son cuatro mil chapas: si sacan la cuenta, andamos cerca de los US\$ 3.000.000. Entonces, también hay que pensar un poco por ese lado.

El proyecto de Mieres lo que hace es cubrir los llamados trabajos modernos. ¿Qué hacen los trabajos modernos? Antes yo compraba la máquina de producción, ponía la empresa y la materia prima; era el patrón, contrataba a la persona que me operara la máquina, como pasa en el taxi, por ejemplo. Yo tengo el taxi, pongo dos empleados. Como hoy el 90% de la flota de taxis está en manos de administradores y es un negocio de renta -les aviso que si tienen US\$ 80.000, no compren un monoambiente, compren un taxi: les da US\$ 3.000 de ganancia-, ahora se repartió. ¿Qué hacen las aplicaciones? Tienen el cliente; yo logísticamente los traslado. Entonces, ahora sí tiene que entrar el Ministerio de Trabajo como un actor en algo que antiguamente era un trabajo independiente en el que no tenías más nada que tu propia fuerza de trabajo y lo que tenías que pagarle al Estado como empresa; ahí se terminaba la discusión. Ahora la discusión es distinta: yo tengo un costo asumido, pero no soy dueño de los clientes. Entonces, ahí es donde el Ministerio de Trabajo creó un marco regulatorio para generar un diálogo, como se puede tener, pero un diálogo con respaldo legal, porque yo puedo negociar con ellos algo, pero mañana se cae y no tenemos dónde reclamarlo, o yo incumplo y ellos tampoco tienen dónde reclamar. Entonces, ahora nosotros tenemos que tener una cabeza más abierta, un poco más viendo lo que se nos viene: el mundo tecnológico, la inteligencia artificial, la robótica, etcétera; infinidad de cosas y de empleos van a ir cambiando a otras modalidades, entonces, nosotros, desde el territorio lo que vemos es que necesitamos del Ministerio de Trabajo cuando firmamos algo con cualquiera de las empresas. Por ejemplo, vienen las fiestas: yo no estoy obligado a trabajar el 1º de enero ni el 25 de diciembre, pero si fuera empleado del taxi, sí, porque el servicio se tiene que cubrir los 365 días del año, de domingo a domingo. Quiere decir que el servicio tiene que estar siempre; entonces, me puede tocar trabajar una fiesta. Yo acá si quiero, la trabajo; si no quiero, no la trabajo. Entonces, podés pactar ciertos premios, ciertos bonos, pero si los firmás, y no como pasó en diciembre, que se manifestaron algunos choferes con Uber, que llegaron a un bono que no era para Uruguay, sino para Paraguay.

Respecto al tema de las flotas, la flota jurídica es una palabra que surge cuando Uruguay regula. Perdonen que antes se me cortó la idea. Uruguay fue el primer país que reguló la actividad. De ahí empezaron a regular los demás; aunque no están totalmente regulados, les dieron ciertos amparos los ministerios de transporte, algunas municipalidades. Pero cuando Uruguay regula y el permiso es persona física individual, en Chile y en Colombia Uber sale a buscar la flota jurídica, que es lo que existe en España con las BTC. Alguien compra cierta cantidad de permisos, yo meto cien autos y pongo cien o doscientos empleados a trabajar en esas BTC. Existen los autónomos también, pero tienen un valor y un precio. Uber salió a buscarlos en Colombia y Chile, porque se dio cuenta de que cuando los permisos fueran individuales ellos no tendrían el negocio agarrado de la mano, y no lo tienen; la única manera que existe es la legal, que no los acompaña a la hora de negociar para que no haya una desconexión, que puede ser posible; no voy a negar la realidad, pero por algo Uber salió a buscar las flotas jurídicas. ¿Por qué? Porque si los permisos los tienen las plataformas los pueden negociar con personas que inviertan con autos. ¿Saben quiénes van a invertir con autos? Los que tienen grandes capitales. ¿Y saben quiénes van a ser? Los mismos de siempre: los del transporte tradicional. Entonces, creo que lo que tenemos que hacer es tratar de regular esto, que genera trabajo; genera muchos empleos, porque estamos hablando de que fácilmente puede haber 3.000 puestos de trabajo y, además, alguna persona puede ser empleada, con las coberturas que corresponde, como cualquier trabajador en este país, donde las coberturas de los dependientes son muy buenas; nos podemos golpear el pecho con las regulaciones laborales del Uruguay, ya que son justas, como la negociación colectiva, que es fundamental en todos los lados. Nosotros debemos tener una

cierta pata en ese híbrido y así también podemos generar puestos de trabajo para gente que necesite un empleo y no como estamos ahora, que la precariedad está en la consanguinidad, en la falta de un marco regulatorio moderno y no basada en lo tradicional; no es que eso esté mal, pero esta es una actividad que reparte el negocio, porque la máquina de producción la tengo yo y el cliente lo tienen ellos. Entonces, yo tengo que cubrir la máquina de producción. Y vamos a ser claros: nadie va a poner US\$ 20.000 para que yo trabaje. En este sentido, si mañana soy dependiente le digo al gerente de Cabify: *"Tomá US\$ 20.000, comprame el auto que te lo trabajo"*. No creo que la cosa funcione así; ninguno que se vaya a emplear en una empresa pone plata para ir a trabajar. Al contrario: negocia su salario y si ese salario no mejora o no prospera se busca algo mejor y se va.

Quiero agradecerles por la atención y por habernos prestado este momento para desarrollar nuestras inquietudes.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Agradecemos nuevamente a la delegación. Quedó claro el planteo y después de que se retiren vamos a ver de qué manera podemos hacer que este tema llegue a los lugares que debe llegar.

Así que nos vemos en la próxima.

(Se retira de sala la delegación de Cabify Uruguay S.A.)

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

—No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.

≠