



Uber: reforma para repartidores puede encarecer servicio

La empresa refiere **esquemas internacionales que han sido efectivos en materia de seguridad social para sus socios**

SARA CANTERA

—sara.cantera@eluniversal.com.mx

Ante la iniciativa del gobierno federal que busca brindar acceso a la seguridad social a repartidores y choferes de plataformas digitales, Uber planteó tomar como referencia esquemas como los de Reino Unido, India o Chile.

De aprobarse como está la reforma sobre empresas como Uber, DiDi y Rappi, las tarifas podrían incrementarse entre 40 y 50% y el negocio se haría más chico, pues muchas personas dejarían de utilizar los servicios por el costo.

En entrevista con EL UNIVERSAL, Nicolás Sánchez, director de Asuntos Públicos de Uber, dijo que este tema ha sido abordado por varios gobiernos, por lo que ya existen planes para otorgar acceso a la seguridad social compatibles con esta forma de trabajo.

“En el espíritu de la norma, si estamos de acuerdo; sin embargo, el proyecto que se está evaluando

NICOLÁS SÁNCHEZ

Director de Asuntos Públicos de Uber

“La subordinación es una de las cosas que los repartidores y conductores han planteado que no es el camino que ellos quieren, porque quieren mantener su flexibilidad”

es necesario mejorarlo, porque parte de la base de la subordinación”, explicó.

“La subordinación es una de las cosas que los repartidores y conductores han planteado que no es el camino que ellos quieren, porque quieren mantener su flexibilidad, autonomía y decisión de cuándo, dónde y cómo conectarse”.

Sánchez refirió el caso de Reino

“España es un mal ejemplo de lo que se hizo con la Ley Rider. Se fueron por la subordinación, sin preguntarle a repartidores y conductores, y de la noche a la mañana todos fueron trabajadores”

Unido, donde se creó la categoría “trabajador de plataformas” donde la persona conserva su independencia, tiene flexibilidad de horario, pero la ley generó un nuevo marco de protección donde las empresas otorgan ciertos aspectos de la seguridad social.

“En India se optó por un modelo de un fondo de seguridad social, donde por ley todas las platafor-



mas tienen que pagar una tarifa por cada conexión efectiva. El fondo va acumulando esos recursos y el Estado lo administra para otorgar prestaciones de seguridad social”, agregó.

En el caso de Chile, hace dos años se creó un modelo dual donde existen personas que siguen realizando la actividad de manera independiente y flexible con una cobertura limitada de seguridad social y, por otro lado, hay trabajadores tradicionales de las plataformas sin tanta flexibilidad, pero que acceden a todo el esquema de protección social.

En cambio, en México se está tomando como referencia el modelo de España, con el concepto de “subordinación discontinua”, donde se convierten en trabajadores de las plataformas con jefes, instrucciones y a quienes se les puede exigir cantidades mínimas de conexión.

“España es un mal ejemplo de lo que se hizo con la Ley Rider. Se fueron por la subordinación, sin preguntarle a repartidores y conductores, y de la noche a la mañana todos fueron trabajadores.

“Hoy vemos una contracción de 70% de las personas que repartían, ya no lo hacen producto de que el mercado se hizo muy pequeñito”, destacó Sánchez.

De acuerdo con una encuesta de Buendía & Márquez para Alianza In, apenas 14% de los conductores o repartidores están de acuerdo en convertirse en empleados de las plataformas digitales para recibir beneficios como seguridad social, salario fijo, participación en las utilidades y el derecho a negociar colectivamente, ya que estarían sujetos a qué viajes aceptar, en qué zonas y en qué horarios de trabajo.

Uber agregó que sólo 7% de sus socios hacen jornadas de 48 horas a la semana. ●