



Repartidores de comida a domicilio en bicicleta, ayer en Madrid. / SANTI BURGOS

## Los trabajadores precarios de la economía digital se organizan por sus derechos

LUIS DONCEL, Madrid  
 Hace tiempo que una marea de conductores y repartidores surgidos al calor de la revolución digital surcan las ciudades. Ahora, este colectivo se organiza para luchar contra la precariedad. Mientras en Reino Unido un tribunal obliga a Uber a reconocer a sus conductores como asalariados, en

España los que trabajan sobre bicicletas o motos a golpe de aplicación móvil fundan asociaciones para defender sus derechos y protagonizan huelgas. UGT ha creado una web que atienda sus reclamaciones. Y compañías como Deliveroo se enfrentan a demandas de los descontentos con unas condiciones que diluyen al máximo el vínculo laboral.

La empresa de reparto de comida a domicilio Deliveroo cerró el pasado jueves un acuerdo con tres *riders* —repartidores, en la terminología de esta compañía británica que en cuatro años se ha expandido a más de 150 ciudades de una docena de países— que protestaban contra una “una vinculación mercantil fraudulenta con la empresa para tratar de esconder una relación de naturaleza puramente laboral”. El pacto con la compañía impidió la celebración del juicio, pero Deliveroo se enfrenta el próximo enero a una demanda similar procedente de otros 12 repartidores de Barcelona.

Deliveroo dice querer ofrecer a sus más de 1.000 *riders* “certeza” sobre su condición de trabajadores autónomos. “Y a la vez preservar el trabajo flexible y bien remunerado que desean”, en palabras de una portavoz de la compañía. Otra visión tiene Víctor Sánchez, uno de los creadores del pasado verano de *Riders por Derechos*, la asociación en defensa de los ciclomensajeros que ha surgido en Madrid, Barcelona, Valencia y Zaragoza. Sánchez denuncia, que tras diez meses de trabajo, la empresa le echó nada más enterarse de que había creado la asociación.

“Los ciclomensajeros tenemos más que demostrado que somos falsos autónomos. Si lo fuéramos de verdad no podrían sancionarnos por no trabajar ciertos días, coger vacaciones o par-

ticipar en protestas”, asegura. Los repartidores de Deliveroo también protagonizaron huelgas en verano para reclamar mejores salarios y, sobre todo, asegurarse una jornada mínima de 20 horas.

No se trata de un problema exclusivo de esta compañía. Los repartidores de Glovo, Amazon o UberEats. Los conductores de

Uber. Las limpiadoras del hogar de plataformas como Wayook o Clintu. Todas estas compañías que gozan del brillo de la modernidad se valen de aplicaciones móviles para conectar a clientes con unos trabajadores con los que se establece una relación lo más tenue posible y que se puede rescindir con un simple mensaje por WhatsApp o Telegram.

### La Comisión estudia cambiar la directiva de contratos

La Comisión Europea considera la economía colaborativa como una fuente de potencial crecimiento y creación de empleo. Pero Bruselas no es ajena a que un número creciente de estos trabajadores escapa al marco de protección comunitario. El Ejecutivo europeo estudia reformar la directiva que regula los contratos de trabajo por escrito para mejorar la cobertura de ese colectivo, en gran parte formado por jóvenes, y poner coto a la inseguridad y el exceso de flexibilidad laboral, lo que implicaría un aumento de los costes para estas plataformas.

El Parlamento Europeo ha advertido en los últimos meses de la necesidad de mejorar la protección de estos trabajado-

res. Su comisión de Empleo manifestó su preocupación por la falta de cobertura ante posibles accidentes, por ejemplo, de los repartidores en bicicleta de Deliveroo. También criticó que las empresas solo paguen por trabajo realizado, y no contemplen periodos como las vacaciones y las bajas por enfermedad. Entre los efectos negativos para estos trabajadores citan la precariedad, el estrés provocado por la dependencia de la valoración de los clientes, el escaso margen con que se les avisa (en algunos casos para darse cuenta, por ejemplo en el caso de Uber, de que han perdido el cliente), la disponibilidad absoluta que dificulta la conciliación familiar o la falta de descansos. / ÁLVARO SÁNCHEZ

“Es urgente definir la situación de estos trabajadores. Es evidente que no son autónomos: dependen absolutamente de las empresas digitales para las que trabajan. Tras esta precariedad se esconden situaciones muy difíciles”, asegura Rubén Ranz, coordinador de *turespuestasindical*. es, la web con la que UGT quiere echar una mano a los trabajadores de estas plataformas. Creada el pasado septiembre, la web ha recibido ya 124 solicitudes de información y/o ayuda. El sindicato se compromete a responder a los interesados en el plazo de 24 horas respetando el más absoluto anonimato.

### Sentencia contra Uber

El sindicato cifra en 10,4 millones el número de usuarios de estos servicios en España, pero, debido precisamente a la precariedad y falta de registros que denuncian, es imposible saber cuántos trabajadores tienen estas plataformas digitales. Lo máximo que se atreve a aseverar Ranz es que la cifra será de “varias decenas de miles de personas”. Consciente de la dificultad de llegar a estos nuevos tipos de empleos con las herramientas tradicionales del mundo sindical, UGT experimenta con nuevas herramientas para acceder a estos nuevos obreros.

Los más de 50.000 conductores que Uber tiene en Reino Unido recibieron un fuerte respaldo a finales de octubre, cuando un tribunal londinense falló que la empresa debe tratar a los chóferes como trabajadores, con plenos derechos laborales, como el salario mínimo o el pago de vacaciones. Uber, al contrario, defendía que no contrataba a nadie, sino que se limitaba a poner en contacto a personas deseadas de ser transportados con conductores. Nada más conocer la noticia, Uber anunció que recurriría una sentencia que, de ser definitiva, provocaría un vuelco en su estructura de costes.

La empresa ya se había visto obligada por la justicia de EE UU a pactar una compensación de 100 millones de dólares para que sus conductores en California y Massachusetts aceptaran seguir cotizando como autónomos. Deliveroo, por su parte, destaca la reciente sentencia del Comité Central de Arbitraje de Reino Unido, que avaló su idea de que sus *riders* son autónomos, tal y como sostiene la compañía.

El sindicalista de UGT no reclama cambios legislativos, sino más bien aplicar las normas ya existentes. “La legislación define muy bien qué es un autónomo y qué un asalariado. Y hay que aplicar esas normas. La Inspección de Trabajo o la Seguridad Social deberían actuar de oficio”, continúa Ranz.

Víctor Sánchez, el impulsor de *Riders por Derechos*, ha pasado estos meses por otras empresas de reparto; y ahora trabaja en un *Burger King*. “Muchas compañías se han dado cuenta de las ventajas del falso autónomo, y esta figura se está extendiendo. Imaginate cómo eran mis condiciones anteriores, que las de la hamburguesería de ahora me parecen buenas”, ironiza al otro lado del teléfono.