



La ley de 'riders' abre las reformas

● El Gobierno tiene todo listo para aprobar mañana la nueva norma contra falsos autónomos en Glovo, Deliveroo y Uber ● Las plataformas tendrán tres meses para regularizar la situación de sus repartidores

CÉSAR URRUTIA MADRID

Las plataformas digitales de reparto de comida a domicilio verán esta semana cómo las sentencias con las que los tribunales les han estado condenando en los últimos dos años por no contratar a sus *riders* se transforman en un nuevo marco regulatorio que les obliga a trabajar con repartidores contratados. Tras haber pasado dos meses desde que el Ministerio de Trabajo llegó a un acuerdo con empresas y sindicatos, la semana pasada



Pepe Álvarez, secretario general de UGT, escucha a la vicepresidenta y ministra de Trabajo, Yolanda Díaz, en el homenaje a Largo Caballero el pasado mes de marzo. EFE

Trabajadores. Es el número de 'riders' que se verán afectados por la nueva Ley que ultima el Gobierno.

14.000

se cumplieron los últimos trámites para que el proyecto de ley sea elevado al Consejo de Ministros para su aprobación como real decreto mañana martes.

La de los *riders* será pues la primera de las reformas incluidas en el Plan de Recuperación del Gobierno que se lleva a cabo. No es ni mucho menos nuclear en la agenda que se negocia con sindicatos y patronal, pero es una pieza del «nuevo contrato social» que marca el objetivo del Ministerio de Trabajo dirigido por Yolanda Díaz.

El proceso para sacar adelante una norma que afecta directamente a 14.000 repartidores ha sido lento y laborioso. Sobre la base de fallos judiciales que han aclarado la confusión del marco laboral, las discusiones han supuesto un duro pulso en el seno de CEOE y, también, otro pulso en el Gobierno entre Díaz y la responsable de Asuntos Económicos, Nadia Calviño.

Con todo, las plataformas han contado con un amplio margen para adaptarse. El aldabonazo final les llegó el pasado 23 de septiembre desde el Tribunal Supremo, que dictaminó que los repartidores de Glovo actuaban como falsos autónomos. Desde esa fecha hasta el pasado 10 de marzo se dio mayor espacio para que los agentes sociales pactaran un marco regulatorio. Desde que se acordó dicho marco hasta ahora, la norma no ha sido elevada al Consejo de Ministros. Y desde la publicación en el BOE se dará un plazo de tres meses a las empresas para estar al día. Así, aunque de hecho ya deben acatar la sentencia del Supremo de hace ocho meses, no será hasta el próximo mes de agosto cuando estén sujetas al nuevo marco laboral.

Las empresas de *delivery* también han visto mejorar sustancialmente el panorama jurídico que se les venía encima. Las propuestas



Un repartidor de Uber en Madrid. EFE

GLOVO ACUSA A CEOE DE NO REPRESENTARLE Y SE REFUGIA EN LA PATRONAL CATALANA

La Ley 'rider' ha provocado fuertes tensiones en CEOE. La patronal debía defender los intereses de las plataformas digitales en la nueva regulación pero por otro lado debía asumir también los de una poderosa organización como es UNO, la patronal de la logística y el reparto.

Las empresas logísticas, que declaran emplear a 800.000 trabajadores, han señalado repetidamente a Glovo, Amazon o Uber como un ejemplo de competencia desleal por su política de contratación basada en falsos autónomos. «No puede ser que unos defendamos una portería de cuatro metros de ancho y otros una portería de

medio metro porque digan que son digitales», señalan en UNO. La patronal logística recuerda además que como consecuencia de la evolución de su negocio, es absurdo hacer una discriminación positiva hacia las plataformas en ese sentido. «El empleo de los repartidores está regulado: si hay que presionar para que se flexibilice hagámoslo pero primero vamos a ponernos todos en el mismo lado», explican.

En Glovo, sin embargo, el papel de CEOE da lugar a críticas frontales. La empresa comunicó hace tres semanas su decisión de dejar de formar parte de la patronal «ante la reiterada omisión de representación en la mesa de diálogo social». Su portazo es relativo, ya que la empresa permanece adscrita a Foment del Treball. La patronal catalana admite que hubo «diferencias» en las negociaciones e indica que trabaja para introducir requerimientos específicos de las plataformas digitales. «La realidad digital va muy acelerada y la regulación esta pendiente», dicen.

iniciales impulsadas por Trabajo pretendían convertir las prácticas laborales de las plataformas de reparto en una categoría general para todas las plataformas, con independencia de su actividad. De ahí se ha pasado a un modelo que aplica sólo sobre empresas que desde 2017 han recibido repetidamente

sentencias que establecen que mantienen una relación laboral directa con sus repartidores y que, por lo tanto, deben estar contratados con el correspondiente abono de cuotas a la Seguridad Social.

Incluir a todas las plataformas digitales en la nueva ley supondría, por ejemplo, incluir los algo-

ritmos con que organizan su actividad en un nuevo registro específico para abrirlo a los representantes de los trabajadores. La creación de este registro general fue inmediatamente puesto en cuestión por Calviño quien, en un avance de lo que sería la labor de «encauzamiento» de las políticas

de la responsable de Trabajo en otros ámbitos como el SMI, obligó a retirarlo.

No obstante, fiel a sus convicciones, Díaz acata pero mantiene su propósito. La hoy vicepresidenta tercera ya ha indicado que cree que aunque la ley de *riders* se refiere solo a la actividad de reparto «podrá extenderse a otros sectores» al ser «una norma de referencia para el futuro». En este sentido, la ley que se aprueba sería una primera piedra para el proyecto de un futuro Estatuto de los Trabajadores del siglo XXI en el que Calviño emplaza todas las reformas que demandan tanto la propia Díaz como UGT y CCOO.

En este sentido, el mandato del Tribunal Supremo también se ha modulado. La obligación de contratar a todos los repartidores cambiaba por completo el modelo de negocio de las plataformas de reparto, que ya están condenadas a pagar multas millonarias por cuotas debidas a la Seguridad Social. Nuevamente las diferencias en el seno del diálogo social se trasladaron al Ejecutivo y el avance de las negociaciones condujo a un modelo más flexible en el que las empresas digitales deberán cumplir con sus obligaciones recurriendo a la subcontratación, es decir, llegando a acuerdos con empresas que contraten *riders*, tal y como hace Just Eat.