

**CRÓNICA DEL TRABAJO
DE LOS *RIDERS*
DURANTE EL ESTADO DE
ALARMA:
LOS 50 PRIMEROS DÍAS**

**Documents de la Càtedra d'Economia
Col·laborativa i Transformació Digital/2**

Universitat de València



Crónica realizada por José Miguel Sánchez Ocaña

Investigador del equipo de la Cátedra de Economía Colaborativa

Mayo 2020

--



LAS NAVES



La Càtedra d'Economia Col·laborativa i Transformació Digital és una entitat de la Universitat de València orientada a l'**estudi el fenomen de l'economia col·laborativa i de les plataformes digitals des d'una perspectiva multidisciplinar**, que uneix anàlisi econòmica, sociològica i jurídica.

Aquest és un projecte finançat per **LAS NAVES**, una Fundació depenent de l'Ajuntament de València que té per objectiu la promoció de la **innovació urbana i social**, a través de la col·laboració activa amb el sector públic i privat, la societat civil i el sector acadèmic

La publicación semanal estadounidense *The New Yorker* ha dedicado sus portadas desde el comienzo de la crisis sanitaria de la Covid-19 a los sanitarios, a los limpiadores o a quienes les trasladan su agradecimiento con aplausos desde sus balcones y ventanas. En su portada del 13 de abril, titulada “Lifeline”, apreciamos desde la distancia, en una ciudad nocturna y lluviosa, a un **ciclorepartidor** pulsando un timbre para hacer una entrega; quizás se trate de una vivienda y tal vez en el paquete haya una pizza, una bandeja de sushi o un menú con hamburguesa, patatas y bebida. Si este repartidor trabaja para algunas de las **grandes plataformas digitales** de reparto de comida a domicilio, con suerte, recibirá algún dólar extra por repartir en medio del diluvio.



Los trabajadores dedicados al reparto de comida preparada a domicilio, conocidos como **riders**, protagonizan titulares desde hace algunos años por diversas razones. Las más trascendentes son la precariedad de sus condiciones de trabajo (y de vida) y la sempiterna -aunque resoluble- problemática de ser “**falsos autónomos**”. De estos extremos han derivado problemas en torno a aspectos retributivos, de protección social, de prevención de riesgos laborales, sindicales y de representación, etc.

Ahora, en el contexto de una **pandemia** y una crisis sanitaria a escala planetaria, estos trabajadores han vuelto a ocupar centenares de titulares y artículos periodísticos en medio mundo, debido a los periplos que han enfrentado durante las semanas más duras de la epidemia.

En estas páginas hemos querido hacer una crónica que abarca los **50 primeros días** de estado de alarma en España desde la perspectiva de aquellos trabajadores de plataformas digitales que lo han vivido llevando sobre dos ruedas comida preparada a miles de hogares. Por ello, centraremos la atención en los **riders** de aquellas plataformas como *Glovo*, *Deliveroo* o *Uber Eats* que todavía hoy, en medio del fragor de los pronunciamientos judiciales que reconocen la laboralidad de la relación con sus repartidores, continúan obstinadas en darles el tratamiento jurídico de trabajadores autónomos; permanecen atrincheradas defendiendo la **uberización** del mundo laboral.

Para el colectivo de repartidores la situación de sus condiciones vitales continúa siendo insostenible y se ha visto agravada tanto por las circunstancias como por las acciones y omisiones de sus empleadoras. Los **riders**, desde la precariedad, se convierten en la punta de lanza del sector de la hostelería durante el estado de alarma. Comencemos por el principio.

1. Queda decretado el estado de alarma, pero se permite el reparto a domicilio

La tarde del 14 de marzo [comparece el presidente del Gobierno](#) para anunciar la declaración del estado de alarma. El [Real Decreto 463/2020](#), de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma fue la primera norma aprobada por el Gobierno dirigida a reducir drásticamente la movilidad de las personas como vía para hacer frente a la Covid-19. El ámbito del trabajo ha sido uno de los más afectados. Los efectos de las denominadas “medidas de contención” alcanzaron a todos los sectores y actividades económicas, aunque de diferente forma y en distinto grado.

El Gobierno contempló la prohibición de tránsito por la vía pública, salvo para realizar alguna de las actividades que se recogían el art. 7 del RD 463/2020. Entre ellas, la letra c) del precepto señaló que se permitía circular para el “desplazamiento al lugar de trabajo y para efectuar [la] prestación laboral, profesional o empresarial”.

Esta excepción encontró, a su vez, múltiples excepciones. Hubo actividades que dejaron de operar por completo y, entre las que se mantuvieron, unas se adaptaron a la prestación a distancia y otras se desarrollaron, en mayor o menor medida, como se venía haciendo hasta el momento, aunque con la obligación de adoptar las medidas oportunas de prevención y protección.

¿Dónde queda la actividad de reparto de comida preparada en esta ecuación? el artículo 10 del [RD 463/2020](#) suspendía la actividad comercial, cultural, recreativa, hostelera, y otras adicionales. Ahora bien, en su segundo apartado se otorga la posibilidad de permanecer abiertos a los *establecimientos comerciales dedicados a la venta de alimentos y productos de primera necesidad*, quedando suspendido no obstante el consumo en dichos establecimientos. A su vez, el artículo 10.4 permitió al ámbito de la hostelería y la restauración *prestar el servicio de entrega a domicilio*. En este contexto normativo, desde el 15 de marzo los trabajadores dedicados al reparto a domicilio de productos de primera necesidad y alimentos (preparados o no) continuaron prestando sus servicios.

*“pueden prestarse
exclusivamente servicios de
entrega a domicilio”*

Se abría así la veda para las grandes plataformas dedicadas al negocio de **reparto de comida preparada** tales como *Deliveroo*, *Uber Eats* y *Glovo* (aunque esta última permite adquirir, además, otro tipo de productos).

Otras actividades de reparto como la de *Amazon* experimentaron un repunte, también la de *Glovo*, que hace entrega de productos de supermercado e, incluso, firmó un convenio con la cadena *DIA* durante el estado de alarma a tal fin. Sin embargo, *Uber Eats* o *Deliveroo*, salvo por algún convenio



Tuit de Glovo el 21 de marzo de 2020

puntual con tiendas de barrio, ha mantenido siempre, prácticamente de forma exclusiva, la actividad de reparto de comida preparada.

En este segmento del negocio la **variedad de oferta disponible se ha reducido** debido a que muchos de los

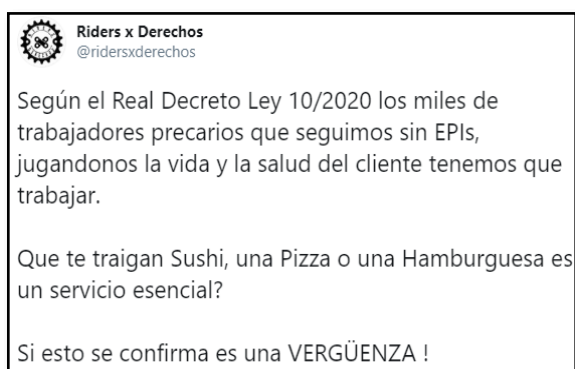
restaurantes asociados han cerrado (hasta un 70% de los *partners* de Glovo). En cualquier caso, hubo un claro repunte entre aquellos establecimientos hosteleros que han mantenido el servicio el delivery.

La saturación en la entrada de algunos restaurantes y el trasiego de repartidores que pudo apreciarse en las ciudades durante las primeras semanas de confinamiento derivaba precisamente de los pedidos que se mantuvieron en los pocos restaurantes que continuaban ofreciendo comida a domicilio.

2. Reparto de comida a domicilio: actividad esencial

El 29 de marzo, cuando se cumplían **dos semanas de confinamiento**, y tras haberse prorrogado por otras dos semanas el estado de alarma, el Gobierno aprobó el Real Decreto-ley 10/2020, por el que se regulaba un **permiso retribuido recuperable** para los asalariados dedicados a **servicios no esenciales**; el resto de asalariados (y los autónomos) continuarían su actividad conforme al Decreto del estado de alarma. La finalidad era reducir aún más la movilidad mediante la suspensión de la actividad en aquellos sectores económicos que habían permanecido activos hasta el momento y que no eran considerados por el Gobierno, sectores esenciales. Este permiso, sin embargo, no se extendería a todas las prórrogas del estado de alarma, sino que se limitaría a 11 días (entre el 30 de marzo y el 9 de abril).

El RD-ley recogió en su anexo hasta 24 tipos de trabajadores que no recibirían tal permiso al considerarse que su actividad era esencial. De nuevo, encontramos el **servicio de entrega a domicilio** tanto en su apartado 3, que alude al reparto de alimentos a domicilio, como en el apartado 24 del anexo, que se refiere a las personas que trabajan en la distribución y entrega



Tuit del colectivo Riders x Derechos tras la aprobación del permiso recuperable.

de productos adquiridos en el comercio por internet, telefónico o por correspondencia.

Con todo, se trataba de permisos retribuidos a trabajadores por cuenta ajena, por lo que, aun habiéndose excluido este segmento de actividad de las actividades esenciales, tan solo habrían dejado de prestarlo *riders* de plataformas como *Just Eat* (plataforma con trabajadores asalariados), pero no así los de *Glovo*, *Deliveroo* y *Uber Eats*; lo que habría resultado de lo más paradójico a la par que significativo.

Los colectivos de *riders* que se opusieron a esta clase de regulaciones, como *Riders x Derechos*, no lo hicieron únicamente por considerar que, por momentos, se estaban realizando repartos prescindibles e incluso ilegales (nos referimos al reparto de droga denunciado por los trabajadores), sino que denunciaban que tuvieran que prestar el servicio en condiciones de insalubridad en perjuicio propio y en el de los clientes.

3. Los *riders* continúan repartiendo y las plataformas no les entregan equipos de protección

Si ha habido una reclamación de *riders* que ha destacado sobre las demás es la exigencia de **medios de protección** de su salud y la de los clientes. Como dijimos desde el principio, el mantenimiento de las actividades económicas permitidas por las normas estaba subordinado, en todo caso, a la adopción de las debidas medidas de protección. La declaración como esencial de algunas en ningún caso permite obviar la [normativa de Prevención de Riesgos Laborales](#) que, en la crisis sanitaria de la Covid-19, adquiere más importancia si cabe.

Puesto que el reparto a domicilio cobró una mayor entidad durante el estado de alarma, el Ministerio de Sanidad, junto con la Federación Española de Municipios y provincias, elaboró una [guía de actividad comercial a distancia y en zonas rurales](#) en la que encontramos referencias expresas al colectivo de trabajadores de plataformas digitales.

Uno de los apartados se denomina “Medidas para la entrega domiciliaria de envíos procedentes de comercio *on-line*, venta telefónica y por catálogo”. Además de la obligación de velar por que los trabajadores estén debidamente informados de las recomendaciones de higiene del Ministerio de Sanidad y de la Organización Mundial de la Salud, en dicho apartado se atiende la actividad de los *riders* recordando a las empresas que han de adoptar medidas de prevención y protección como [facilitar equipos de protección](#) y [gel desinfectante](#), así como [evitar las aglomeraciones en restaurantes](#). Precisamente, todas aquellas medidas que, como han denunciado los trabajadores de las plataformas que aquí nos ocupan, no se han llevado a cabo.

Tras las críticas de asociaciones de *riders* y sindicatos, la asociación patronal Adigital -junto con *Deliveroo*, *Glovo*, *UberEats* y *Stuart*- ha reaccionado publicando la [“Guía para un reparto a domicilio](#)

seguro para todos”, con consejos generales para los repartidores. Los *riders* afirman que las plataformas les han remitido algunas **recomendaciones generales** a través de correos electrónicos, pero se trata de indicaciones vagas que ni tan siquiera las plataformas han implementado.

La cuestión más sensible en este asunto ha sido la falta de **guantes, mascarillas y geles desinfectantes** que la guía del Ministerio señala como necesarios. En el caso de *Uber Eats* existía un compromiso de compensar al trabajador los gastos, hasta un máximo de 25 euros, destinados a adquirir ese material, sin embargo, algunos trabajadores han explicado que son pocos los casos en los que, tras un mes de vigencia del estado de alarma, habían recibido esta cuantía.

En cualquiera de los casos, han sido **los propios trabajadores los que se han tenido que pertrechar de material de protección** asumiendo el coste económico. Además de la dificultad para encontrar este material en las primeras semanas de la crisis sanitaria en farmacias y supermercados, no hay que olvidar que, hasta la publicación el 24 de abril de la [Resolución del Ministerio de Sanidad](#) que regulaba el precio máximo de productos higiénicos, los precios eran elevados.

Así lo han denunciado sindicatos como *Intersindical* o *UGT* a la Inspección de Trabajo y de Seguridad Social (ITSS). En Valencia, [Intersindical formalizó esta denuncia](#) ante la ITSS implicando a las plataformas *Stuart*, *Deliveroo*, *Shargo*, *Glovo* y *Uber Eats* por vulneración de la normativa de prevención de riesgos laborales.

Ante la falta de cumplimiento por parte de las plataformas de sus obligaciones preventivas, los repartidores organizaron **repartos de productos de protección** en puntos de ciudades como València o Madrid, con el fin de que los repartidores de las distintas plataformas pudieran hacerse con el material. En la **ciudad de València**, el primer reparto tuvo lugar el 8 de abril y pudo realizarse con la ayuda del Ayuntamiento de València, la Policía Local y la propia asociación *Riders x Derechos*. Estos repartos apoyados por instituciones públicas se han venido repitiendo las siguientes semanas, tal y como ha anunciado el colectivo de *riders* en sus redes sociales.



Tuits del colectivo Riders x Derechos anunciando los repartos de protección

¿Podían los trabajadores de estas plataformas dejar de prestar el servicio para proteger su salud?

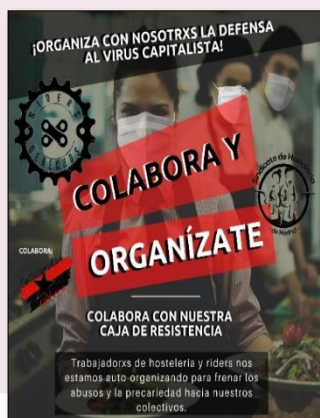
¿Tenían la posibilidad de acceder a las prestaciones extraordinarias?

Los *riders* podrían haber dejado de trabajar durante la crisis sanitaria, pero se habrían encontrado con graves problemas económicos. El primero de ellos es que se habrían quedado sin remuneración y sin prestaciones económicas de la Seguridad Social.

No hay que olvidar que estos trabajadores están dados de alta en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos de la Seguridad Social, lo que significa que la prestación que les correspondería sería la de “cese de actividad” (no la prestación contributiva de desempleo). El [Real Decreto-ley 8/2020](#), que reguló las medidas extraordinarias de protección social previó, en su artículo 17, esta prestación también para los autónomos cuya actividad no había sido suspendida pero que acreditaran un descenso de, al menos, el 75% de la facturación respecto del promedio del semestre anterior. Ahora bien, en este supuesto no entra la decisión voluntaria de dejar de prestar el servicio, en tal caso el *rider* (o cualquier otro “autónomo”) no podría acceder a la prestación a menos que acreditara el descenso de los ingresos que, aunque llegara a producirse, es difícilmente acreditable.

Esta decisión voluntaria no solo habría perjudicado al repartidor durante los dos meses que durasen las medidas más estrictas de restricción de la movilidad, sino que dificultaría la vuelta de este trabajador al servicio. Y es que, en algunas plataformas, como es el caso de *Glovo* -no así de *Uber Eats*-, el trabajo “disponible” que se te asigna depende de la puntuación que hayas adquirido previamente, que varía en función del rechazo de pedidos, la valoración del cliente, la antigüedad o la rapidez de entrega. La ausencia de actividad durante estos 50 o 60 días, sobre todo para aquellos *riders* con menos antigüedad, habría penalizado a los trabajadores.

Esto ha llevado a los colectivos de *riders* y a otras profesiones de la hostelería a articular **cajas de resistencia**, con el fin de ayudar económicamente a aquellos compañeros que no puedan acceder a prestaciones económicas y se encuentren en situación de desprotección. Así lo hicieron público desde *Riders x Derechos* a comienzos del mes de mayo.



4. Otra vuelta de tuerca: *Glovo* baja la remuneración de sus trabajadores en plena pandemia

En medio de las denuncias por la falta de medidas de protección los trabajadores de *Glovo* hicieron pública la **bajada de la remuneración** que la plataforma estaba realizando en todas las ciudades. El caso que saltó a la prensa en abril fue la modificación que se le aplicaría a los trabajadores de *Glovo* en Barcelona. El mensaje a los *riders* por parte de la plataforma comenzaba [comunicando](#) que, debido a la crisis de la Covid-19, “las distancias recorridas han aumentado”, “hay menos partners activos” (es decir, bares y restaurantes, fundamentalmente) y “la demanda ha sufrido una bajada importante”. A renglón seguido, la plataforma advierte de que los trabajadores verán reflejada una “modificación en la distribución económica de los parámetros”. *Glovo*, poniéndose la venda antes de la herida, afirmaba que había realizado estudios para asegurar que el promedio de ingresos seguía siendo el mismo. Sin embargo, este anuncio de la compañía es titulado por los trabajadores de otro modo: ***Glovo* baja el salario**.

En Barcelona, hasta entonces, la remuneración base era de 2,80 euros por pedido y, a esto, se añadía 0,34 € por cada kilómetro que recorriera el *rider* al realizarlo. Tras la modificación, la base es de 1,3 € y la parte variable dependerá de si el trayecto es mayor o menor de 5 km.

Comparativa de la remuneración de Glovo al <i>rider</i> en Barcelona		
	Antes	Ahora
Base por pedido	2,8 €/pedido	1,3 €/pedido
Variable por kilómetros	0,34 €/km	Trayecto de menos de 5 kms
		0,32 €/km
		Trayecto de 5 kms o más
		0,45 €/km
	*Tiempo de espera: 0,05 €/min	
Bonus	Variable	Variable *10% en crisis Covid19

Elaboración propia a partir de los datos de la web de Glovo

En cualquier caso, hay que hacer dos apuntes: el primero, que el sistema de retribución variable es común a todas las plataformas que consideran al trabajador un autónomo (*Glovo*, *Deliveroo*, *UberEats* o *Stuart*); el segundo, que, si bien el sistema es igual para todos los trabajadores de *Glovo*, la cuantía de la ganancia, así como ciertos aspectos de la estructura remuneratoria, varían según las ciudades en las que se presta el servicio. De hecho, este cambio a la baja de la remuneración base por pedido

ya había entrado en vigor días atrás en el resto de ciudades como Madrid, Málaga o València. De media la reducción de la tarifa base ha sido del 50%.

Para entender los conceptos variables de la remuneración al repartidor hay que contestar previamente a *tres cuestiones*

1. ¿Cómo calcula Glovo la distancia recorrida?

- Los kilómetros recorridos se calculan, en primer lugar, atendiendo a la ruta más corta que puede realizar el repartidor. En segundo lugar, la distancia se mide desde el lugar en el que el repartidor recibe la solicitud a través de la plataforma hasta el lugar en el que ha de adquirirse el producto y, a esta distancia, habrá de sumarse la distancia entre dicho lugar de adquisición del producto y el lugar de entrega final.

2. ¿Cómo calcula Glovo el tiempo de espera?

- Por tiempo de espera entendemos aquel que el repartidor está esperando a que, por ejemplo, el restaurante le entregue el producto que ha de llevar el *rider* a un domicilio. Para computar ese tiempo el repartidor ha de estar situado en un radio de 100 metros del punto de recogida del producto, teniendo en cuenta que los primeros 5 minutos no se computarán.

3. ¿Qué es el *bonus* o *extra*?

- Es una cuantía que actúa como un plus extraordinario por alguna circunstancia de la prestación, como puede ser repartir en día lluvioso. El problema es que los conceptos variables no solo varían en cantidad, sino también cualitativamente, ya que no siempre se abonan los mismos. Una de las cantidades que se añade es la de “dirección extra” cuando hay más de un destino de recogida y/o más de uno de entrega.

El colectivo *Riders x Derechos* ha venido denunciando públicamente la decisión de la plataforma de alterar a la baja la parte fija de su remuneración por pedido en varias ciudades, aunque en esta última ocasión le tocara a Barcelona. Así lo hicieron el día 27 de abril en su cuenta de Twitter con el [siguiente tuit](#): “Nos confirman lo que temíamos. **Glovo acaba de bajar a la mitad la tarifa base** en Barcelona”. El cofundador de *Glovo*, Sacha Michaud, respondió en una [entrevista para el diario La Vanguardia](#) que esta medida “beneficia a los repartidores. Van a ganar lo mismo o más que antes”. El mismo mensaje transmite la aplicación a los *riders* afirmando que el dinero que ganarán “de media, durante cada hora colaborada seguirá siendo el mismo de siempre o mayor”. Durante el estado de alarma,

Glovo ha añadido un suplemento del 10% extra de la cuantía del pedido, ahora bien, esto no compensa la reducción de ingresos ocasionada en adelante.

Sin embargo, *Riders x Derechos* afirmó a este mismo diario que los trayectos de 5 kms, a partir de los cuales aumenta la parte variable, son poco frecuentes en Barcelona para quienes reparten en bicicleta. La única forma de compensar la reducción de ingresos es hacer más pedidos, a costa de la seguridad y del tiempo de los trabajadores.

En cualquier caso, las declaraciones del cofundador pueden parecer poco creíbles ya que solicitaron durante la crisis de la Covid-19 hasta dos Expedientes Temporales de Regulación de Empleo que [afectaban a cientos de trabajadores](#) de sus oficinas en Barcelona, por lo que resultaría desconcertante que la modificación remuneratoria de los *riders* supusiera un aumento.

Tras la aplicación de esta nueva tarifa, el colectivo [Free Riders](#) puso a disposición de sus seguidores en la red social Twitter el ejemplo de dos pedidos realizados en bicicleta y la ganancia derivada de ellos para los *riders*. El primero, de un pedido que finalmente es cancelado por el cliente; el segundo, otro pedido entregado en el que no llega a computar el tiempo de espera.

← Ganancias		← Ganancias	
Tarifa por cancelación:	1,30 €	Tarifa base:	1,30 €
KM:	0,00 €	KM: 1.0 km x 0,32 € =	0,31 €
Tiempo de espera:	0,00 €	Tiempo 0.0 extra min x 0,05 € =	0,00 €
Subtotal:	2,01 €	de espera:	
Bonus:	1.00x	Subtotal:	1,61 €
		Bonus:	1.70x
Total:	2,01 €	Total:	2,73 €

Ejemplo de dos pedidos y su remuneración, facilitado por el sindicato Free Riders.

Hagamos un ejercicio de cálculo puramente especulativo: con esta remuneración, si un trabajador dedicara 20 minutos al pedido del que se deriva una remuneración de 2,73€ (teniendo en cuenta el bonus) y tuviese otros dos inmediatamente después, le correspondería un total de 8,19 euros en esa hora. Todo ello dando por sentado que el trabajador tuviera pedidos disponibles inmediatamente después en condiciones similares y fuera lo suficientemente rápido como para realizarlos sin problemas. Bajo esta circunstancia, además, habríamos de tener presente que el trabajador ha de sufragar los gastos derivados de su trabajo, como la compra y mantenimiento del vehículo o el smartphone y la propia adquisición -a *Glovo*- de la mochila, así como abonar las cuotas de la Seguridad Social del Régimen Especial de Trabajadores Autónomos y la cuota correspondiente de IRPF. Además, en los días más duros de la crisis sanitaria algunos trabajadores tuvieron que adquirir material de protección con su propio dinero, como hemos visto anteriormente. A pesar de

ello, [según Glovo](#) el sueldo medio de un *rider* que trabaja 27 horas a la semana y gana 4,5 euros por pedido es de unos 1.100 euros al mes, cuantía que se reduciría a unos 650 euros descontando las cuotas a la Seguridad Social e impuestos.

En este contexto, vale la pena recordar que, según el [informe](#) publicado en 2019 por la central sindical *UGT* sobre los trabajadores de reparto, esta clase de plataformas se han ahorrado aproximadamente 168 millones de euros al año, tanto en cuotas a la Seguridad Social como en salarios (72 millones en cuotas y 92 en salarios), tomando como referencia los 14.000 repartidores que trabajaban en España en ese año conforme informaba Adigital.

Como hemos señalado, si bien la prensa recogió en mayor medida la bajada de la remuneración en Barcelona, **se trata de una política generalizada de Glovo para todas las ciudades** en las que opera, incluida las zonas del área metropolitana de **València** y otros municipios aledaños en los que opera.

Remuneración en Valencia (Glovo)	
Base por pedido	1,45 €/pedido
Variable por km	Trayecto de menos de 5 km
	0,27 €/km
	Trayecto de 5 km o más
	0,40 €/km
	*Tiempo de espera: 0,05 €/min
Bonus	Variable
	*Dirección extra: 1,35 euros

5. Huelgas y manifestaciones en bicicleta en tiempos de la Covid-19

La bajada de tarifas que *Glovo* estaba realizando de forma escalonada por ciudades fue lo que motivó la primera manifestación realizada durante el estado de alarma. El 16 de abril un grupo de repartidores de distintas plataformas recorrieron en bicicleta y motocicleta algunas de las calles de Madrid. Tal y como informaron algunos [colectivos](#), los manifestantes fueron identificados y la manifestación disuelta.



Imagen de la manifestación

A esta manifestación se sumó la convocatoria de una huelga por parte de los trabajadores de *Glovo* para los días 18 y 19 de abril. [Llamamiento que se repitió para el 22 de abril](#), día en el que tuvo lugar un paro internacional del sector, esta vez dirigido a todos los repartidores de plataformas de países como España,

Argentina o Perú. Y es que, en varios países de América Latina los colectivos de *riders* también organizaron protestas.

Para los **asalariados**, como ya han advertido expertos en Derecho del Trabajo como el profesor [Antonio Baylos \(2020\)](#), la Ley Orgánica 4/1981, reguladora de los estados de alarma, excepción y sitio no contempla una suspensión del derecho de huelga para el régimen jurídico derivado del “estado de alarma”, por lo que se mantiene plenamente vigente la posibilidad de que los trabajadores las realicen. Dicho esto, el parón convocado por los *riders* se encuentra con algunas trabas derivadas de su calificación, por parte de la plataforma, como **autónomos**. En efecto, los trabajadores autónomos no tienen reconocido el derecho de huelga como sí lo tienen los asalariados, lo que puede dar lugar a que la plataforma sancione o penalice a los trabajadores por el período de inactividad.

Pero no es el único escollo con el que se encuentran las reivindicaciones de los repartidores, **¿qué ocurre con las manifestaciones convocadas por los *riders* el 1º de mayo?**

Para el día internacional del trabajador la asociación *Riders x Derechos* y el sindicato *Intersindical Valenciana* convocaron una manifestación, como también hicieron otras organizaciones en el resto de España, con el fin de denunciar públicamente en las calles las condiciones de trabajo durante la crisis de la Covid-19 y la decisión de *Glovo* de reducir la remuneración de los repartidores.

Por ello, y tal y como exige la Ley Orgánica 9/1983, de 16 de julio reguladora del derecho de reunión en su artículo octavo, se comunicó a la Delegación del Gobierno la voluntad de realizar el 1º de mayo una **manifestación rodada mediante bicicletas y motocicletas** (los vehículos de trabajo de los repartidores) recorriendo unas pocas calles con calzadas amplias, tales como la Plaza del Ayuntamiento o la Calle de las Barcas de la ciudad de València. Esta es la diferencia con la manifestación del 16 de abril en Madrid, pues esta no fue formalmente comunicada, por lo que los *riders* circularon por las calles y fue disuelta por la policía.

Una vez comunicada a la autoridad competente, el artículo 10 de la LO 9/1983 contempla la facultad de esta de prohibirla por razones fundadas en alteraciones del orden público o por peligro para personas o bienes. Basándose en dicha facultad, **la Delegación del Gobierno prohibió la manifestación** al considerar que se contraponen dos bienes jurídicos: el derecho a la manifestación y a la salud pública, y decidiendo que este último es el que debe prevalecer. Ante esta decisión, los convocantes emitieron un comunicado poniendo en evidencia la nula peligrosidad de la manifestación y la falta de propuestas alternativas de la autoridad.

La realidad derivada de esta resolución gubernativa es que pareció haberse impuesto una prohibición general al derecho de manifestación por motivos sanitarios sin atender a las condiciones concretas

en las que se pretendió realizar dicha reunión pública. Es decir, la Delegación del Gobierno ni tan siquiera propuso modificaciones en los términos de la convocatoria atendiendo al principio de proporcionalidad.

Como hemos dicho, la prohibición de celebrar en València esta movilización no fue la única que se produjo durante el estado de alarma. **Otras Delegaciones y Subdelegaciones del Gobierno tomaron decisiones similares** o idénticas en otras Comunidades Autónomas que fueron **recurridas ante los Tribunales** Superiores de Justicia (TSJ). Destacaremos dos: la Sentencia del TSJ de Aragón n.º 112/2020, de 29 de abril, y la del TSJ de Galicia n.º 136/2020, de 28 de abril.

En el caso de Aragón, los promotores comunicaron una **manifestación rodada** de 12:00 a 13:30 horas con la participación de 60 personas en un vehículo turismo cada una. El TSJ decidió anular la prohibición impuesta por la Delegación de Gobierno puesto que el estado de alarma no suspende el derecho de manifestación y, en este supuesto, el ejercicio concreto del derecho fundamental era proporcionado o, dicho de otro modo, no implicaba un riesgo para la salud en los términos que los organizadores la habían propuesto.

Esta resolución fue la excepción en un contexto de sentencias desestimatorias. El TSJ de Galicia, [mantuvo la prohibición](#), decidida por la Delegación del Gobierno en Galicia, de una manifestación prevista para el 1 de mayo que se celebraría en caravana de vehículos particulares por Vigo. Contra esta decisión, el sindicato promotor de la manifestación (CUT) interpuso un recurso de amparo ante el Tribunal Constitucional.

El día 30 de abril el **Tribunal Constitucional** se pronunció por primera vez desde la declaración del estado de alarma y lo hacía abordando esta cuestión. Dejando al margen las cuestiones jurídico-formales que dan lugar a la inadmisión y no a la admisión con posterior sentencia, el Tribunal no aprecia indicios de lesión del derecho de manifestación en la decisión prohibitiva. Considera que, atendiendo a la magnitud y novedad de la situación sanitaria, así como a la incertidumbre generada tanto para los ciudadanos como para las instituciones, la decisión tomada parece ser proporcionada, pues trata de respetar las medidas de distanciamiento social y confinamiento domiciliario; todo ello, sin aplicar en sentido estricto el juicio de ponderación que exige analizar si se trata de una medida idónea, necesaria y proporcionada.

Si en una premisa coinciden los distintos tribunales es que **el régimen jurídico constitucional del estado de alarma no contempla una suspensión del derecho de manifestación**. Esto significa que el derecho solo puede limitarse, incluso prohibirse su concreto ejercicio, llevando a cabo previamente un ejercicio de ponderación. Es decir, la regla general ha de ser la posibilidad de manifestarse, si bien habría de adaptarse su ejercicio en cuanto al número de participantes, a la duración, el modo de

desarrollarse, las medidas de prevención y protección, etc. Esto explica que algunos tribunales admitieran la celebración de la manifestación en 1º de mayo en Zaragoza.

Sobre esta cuestión pueden leerse análisis jurídicos de [Jesús Cruz Villalón](#), [Miguel Presno](#), [J.R. Chaves](#) o [Lorenzo Cotino](#).

6. El último varapalo judicial a las grandes plataformas: los *riders* son asalariados

Como colofón a una letanía de malas noticias para los repartidores, tras 50 días de estado de alarma se dio a conocer que el **Juzgado de lo Social n.º 2 de Zaragoza** [dictó sentencia](#) el 27 de abril de 2020, declarando la **relación laboral** que une a 57 trabajadores con *Deliveroo* en la ciudad de Zaragoza.



*Mochila de Glovo durante la espera a la preparación del pedido.
Imagen de la Cátedra de Economía Colaborativa.*

Aunque la empresa se mostró contraria a los fundamentos y el fallo de la resolución y advirtió de la interposición del recurso ante el Tribunal Superior de Justicia de Aragón, lo cierto es que las sentencias siguen una tendencia general favorable a los posicionamientos de los repartidores. Esto es así tanto desde la perspectiva cuantitativa, debido al elevado número de sentencias, como desde la perspectiva cualitativa, ya que la mayoría de TSJ han fallado a favor de los *riders* y lo hacen con el respaldo de gran parte de la doctrina académica.

Sobre este aspecto la literatura académica es profusa y [las resoluciones judiciales se cuentan por decenas](#), tanto en Juzgados de lo Social como en Tribunales Superiores de Justicia. Los *riders*, pero también todos aquellos que han entendido y defendido la laboralidad de estos trabajadores, tienen ante sí un horizonte esperanzador en este aspecto.

En cualquier caso, **los colectivos de repartidores siguen exigiendo una regulación** clara y explícita que los ampare y que les permita trabajar sin tener que denunciar ante la Inspección de Trabajo y de la Seguridad Social y demandar ante los Juzgados de lo Social para que sus derechos sean reconocidos.

7. Las cooperativas de mensajeros y repartidores de comida como alternativas sostenibles

No quisiéramos acabar estas páginas sin dedicar un espacio a una experiencia que nos permita esbozar **propuestas de organización cooperativa y sostenible del trabajo** como alternativa a la imposición, la precariedad y la competitividad de las grandes plataformas.

En los últimos años han nacido en España algunas cooperativas dedicadas a la mensajería y al reparto de comida a domicilio. Organizaciones que se vislumbran como alternativas sostenibles desde la perspectiva de las condiciones laborales, la ecología o la movilidad urbana. Una de ellas es [La Pájara](#), en Madrid, aunque encontramos otras como [Mensakas](#), en Barcelona.

Desde la [Cátedra de Economía Colaborativa](#) nos pusimos en contacto con Martino Correggiari, uno de los fundadores y mensajeros de La Pájara Ciclomensajería, para conocer el trabajo realizado por la cooperativa y el nacimiento del proyecto.



Este proyecto económico alternativo comenzó su andadura en septiembre de 2018 de la mano de tres personas, entre ellas Martino, que había prestado sus servicios para *Deliveroo* durante siete meses hasta que fue despedido por la plataforma, precisamente, por negarse a firmar una novación del contrato por la cual la empresa modificaba la retribución. Como puede apreciarse, el problema de la modificación a la baja del sistema de remuneración no es nuevo ni exclusivo de *Glovo*.

En el año 2017 *Deliveroo* transmitió a los repartidores no solo la alteración del sistema de remuneración, sino que se introduciría una nueva forma contractual; a partir de junio de ese año los *riders* serían considerados por la plataforma como TRADE (Trabajador Autónomo Dependiente Económicamente). Mucho se ha escrito ya sobre las negativas consecuencias de excluir a estas personas del régimen jurídico laboral y del régimen general de la Seguridad Social, por lo que nos remitimos aquí a esas [reflexiones tan necesarias](#).

Esto supuso un punto de inflexión en el colectivo de trabajadores de estas plataformas que dio lugar a la **primera protesta colectiva** y concertada de los repartidores de *Deliveroo*. También fue el punto de ruptura que alumbraría al colectivo *Riders x Derechos*. En este contexto, muchos repartidores buscaban soluciones alternativas que no dependieran exclusivamente de la regulación laboral ni de los pronunciamientos judiciales para mejorar en el medio plazo sus condiciones de vida.

Entonces salió del nido [La Pájara Ciclomensajería](#) en Madrid, un proyecto que, aunque comenzó su actividad en 2018, se constituyó definitivamente en 2019 en una cooperativa de servicios dedicada a la ciclomensajería en dos segmentos del mercado distintos. Por un lado, realizan reparto exprés de comida preparada, por otro lado, el sector de la mensajería abarca un espectro amplio de productos. Actualmente, 4 socios cooperativistas reparten en bici productos de diversa naturaleza, pero con un estrecho compromiso con la producción ecológica y el comercio de proximidad, lo que deja ver un carácter sostenible de sus servicios, no solo desde la perspectiva estrictamente laboral, sino también social y medioambiental.

La importancia del apoyo a proyectos alternativos

El proyecto de La Pájara pudo cobrar vida gracias al apoyo de diversas entidades. Una de ellas es [CoopCycle](#), la Federación europea de cooperativas del sector de la ciclomensajería. Esta organización, además de constituir una organización democrática, solidaria y reivindicativa, da apoyo a cooperativas dedicadas a la ciclomensajería y pone a su disposición una plataforma digital de software libre para que puedan gestionar su actividad de entrega y comunicarse con sus socios y clientes. Nos cuenta el cofundador de La Pájara que gracias a CoopCycle pudieron entrar en el reparto de comida a domicilio a pesar de la competencia desleal que generan las grandes plataformas en el sector.



Esta cooperativa madrileña de ciclomensajería no ha recibido ayudas económicas directas, pero sí servicios de acompañamiento y asesoramiento que, como nos reconoce Martino, han sido (y es para otros proyectos) “un elemento importante que ha ayudado a concretar ideas y a planificar la actividad” en un entorno económico complicado y de mucha competencia. Este papel de soporte lo realizó [ImpulsaCoop](#) en el marco del proyecto [Mares Madrid](#) financiado con fondos europeos e impulsado por diversas entidades públicas, como el Ayuntamiento de Madrid, y entidades de la Economía Social. Se trata de un programa centrado en la transformación urbana a través de la [Economía Social y Solidaria](#) (no confundir con el concepto relacionado de Economía Social) que busca fomentar iniciativas productivas desde sectores como la movilidad, la alimentación, el reciclaje, la energía y los cuidados.

Competitividad y ganancias

Cuando preguntamos a Martino por las principales dificultades a las que se enfrentan desde el punto de vista competitivo nos transmite que la actividad menos rentable es la del reparto exprés de comida a domicilio, sobre todo por la concentración de grandes plataformas y la competencia desleal. En el ámbito de la mensajería hay mayor número de empresas por lo que la competencia es distinta, pero nos recuerda que “esto no significa que sea fácil”, ya que para mantener los gastos y poder competir se requiere una lucha constante por el precio mínimo. Por ello, los sueldos de estos repartidores continúan siendo bajos, aunque como señala Martino, “ninguna ciclomensajería tiene sueldos altos”.

¿Cómo organizan el tiempo de trabajo en el reparto de comida?

En La Pájara el servicio de reparto de comida se presta exclusivamente en los horarios de comida y cena, no así en una franja amplia que abarque buena parte del día, como sí ocurre con las grandes plataformas. De este servicio se encarga, por lo general, una sola persona en los turnos de comida y de cena. La Pájara colabora con algunos pequeños restaurantes y en buena parte del tiempo no se

llega a una situación ideal en la que la persona que cubre el turno de reparto de comida esté siempre trabajando y optimizando el tiempo de disponibilidad, salvo algunas excepciones en las que, incluso, dos personas no han sido suficientes. La remuneración está prefijada atendiendo a los tiempos de trabajo de cada socio por lo que, en ningún caso, la falta de pedidos o los tiempos de espera perjudican al trabajador que se encarga del reparto de comida.

Y ¿qué es de la reputación digital de los trabajadores que trabajan en La Pájara? ¿cómo evalúan los clientes el servicio?

La respuesta a esta pregunta quizás sea una de las menos esperadas, pero de las más necesarias. En La Pájara no disponen de un sistema de evaluación individual de sus trabajadores por los siguientes motivos. El primero, porque reconocen que en la prestación de un servicio de reparto el trabajador que realiza la entrega es el último eslabón de la cadena y su evaluación individual no refleja la realidad del servicio; “la causa de un mal servicio no depende solo del repartidor sino de otros aspectos como el tráfico, el clima, el servicio del restaurante, etc.”. El segundo motivo es que, a menudo, las evaluaciones del cliente pueden venir sesgadas por actitudes rechazables como el racismo, algo que no capta la plataforma. Por último, destaca Martino que, además, los socios tienen una comunicación relativamente fluida con los restaurantes y los clientes que, por otro lado, profesan una mayor empatía y consideración hacia los repartidores.

El reparto en tiempos de la Covid-19

La Pájara depende, para su actividad de reparto de comida a domicilio, de pequeños restaurantes que bajaron la persiana tras la declaración del estado de alarma; lo que obligó a la suspensión de esta actividad. Por lo que a la mensajería se refiere, los socios cooperativistas tuvieron que paralizarla dos semanas más tarde, no solo por la reducción de la demanda, sino por cuestiones de prevención y de salud. Afirma Martino que no han tenido ningún problema para acceder a las prestaciones de protección social que articula el Régimen General de la Seguridad Social, como las correspondientes a la Incapacidad Temporal por accidente de trabajo. Tal y como advirtieron en su web, la reapertura la realizaron el 7 de mayo, a las puertas de la Fase 1 de la desescalada.

Para terminar...

La Economía Social dispone de potencial para articular proyectos empresariales desde la equidad, el compromiso con el entorno y la sostenibilidad laboral y ambiental. No solo se trata de crear una empresa que dé oportunidades laborales a sus miembros, sino de generar sinergias positivas con otras entidades y de influenciar las prácticas empresariales y ciudadanas del entorno. El contraste de proyectos como el de La Pájara con las grandes plataformas es notorio, aunque el trabajo de estos

cooperativistas no es sencillo ni está exento de problemas derivados del entorno general y el entorno competitivo. Pero si algo es evidente es que, en contextos económicos tan turbulentos, esta clase de empresas no tienen el viento a favor y requieren de apoyos. Por ello, desde la Economía Social se reclama de las instituciones públicas la puesta en marcha de instrumentos de intercooperación, entidades de acompañamiento y asesoramiento, así como de campañas de sensibilización e información acerca de las alternativas de consumo responsable.