



Confederació General del Treball de Barcelona (CGT)

Secretaria de Comunicació de CGT- Barcelona

Pare Laínez 18-24 – 08025 Barcelona – Tel. 93.310.33.62- Fax 93.310.70.80

Web: www.cgtbarcelona.org Correu electrònic: cgtprensabcn@cgtbarcelona.org

Pedro Ortiz 693 80 70 81 CGT Prensa Barcelona

Barcelona a 14 de agosto de 2023

DOS AÑOS DE LA LEY RIDER: DOS AÑOS MÁS DE FALSA AUTONOMÍA.

El 12 de agosto del 2021 la llamada Ley Rider entró en vigor. Pensamos que es una reforma del Estatuto de los Trabajadores que consta de dos partes: la primera de ellas presume que lxs trabajadorxs de las plataformas digitales de reparto somos trabajadorxs por cuenta ajena y la segunda garantiza el acceso al algoritmo por parte de sus representantes. Sobre el contenido y sus interpretaciones se ha producido suficiente literatura, tampoco es nuestro objetivo redundar en lo dicho. Lo valioso reside más bien en describir cómo hemos llegado a este punto, qué ha ocurrido en estos dos años y en qué modo nos ha afectado.

Una de las promesas electorales de los partidos políticos que llamaremos de izquierdas fue la de zanjar la situación de miles de repartidorxs realizando una reforma que reconociese nuestra relación laboral sin pasar por un juzgado. Después de meses de negociaciones –con salida de Glovo de la CEOE– el 11 de mayo de 2021 fue aprobada la Ley Rider por parte del Consejo de ministros mediante un decreto-ley. En ella el ejecutivo daba tres meses de margen a las compañías para adaptarse y la reforma fue aprobada en el Congreso sin modificaciones entre intervenciones mesiánicas, vítores y aplausos.

Después de dos años las dos principales empresas del sector, Glovo y Uber Eats, siguen utilizando falsxs autónomxs, ninguno de los macrojuicios previstos se han celebrado y Deliveroo aprovechó la ley como excusa para abandonar el país e indemnizar a sus repartidorxs. Si bien es cierto que tras la aprobación de la Ley Rider Uber Eats optó por la subcontratación –o más bien cesión ilegal– dando lugar a infinidad de empresas pantalla creadas *ad hoc*, la mayoría de ellas acabaron bajando la persiana con la vuelta de Uber Eats a su modelo fraudulento de falsa autonomía.

Entre medias la empresa llegó a un acuerdo con los sindicatos de UGT y CCOO por despedir en agosto de 2021 a 4000 riders falsos autónomxs. También acudió al Juzgado de lo Mercantil 12 de Barcelona solicitando medidas cautelares contra Glovo por competencia desleal que desestimaron en un auto. Meses después enviaron una carta a la ministra amenazando con volver al modelo de autónomxs dejando un mensaje claro: si saltarse sistemáticamente la ley solamente acarrea sanciones y los juicios tardan lustros en celebrarse, están dispuestos a pagar el peaje por una parcela del mercado.

Por lo tanto, podemos decir que **en estos dos años la situación ha cambiado entre poco y nada** más allá de las contrataciones en empresas menores como el caso de Stuart o el acceso a los algoritmos por parte de los comités que se formen en empresas del sector. Y es que **el conflicto en los tribunales con las plataformas de reparto no se producía por una falta de regulación o inseguridad jurídica, sino porque la existente no les convenía y esperaban una ley a la carta; Glovo y Uber Eats no cumplen con el Estatuto de los Trabajadores ni antes ni después de la Ley Rider.**

Con todas las sentencias de los juzgados y las actas de Inspección de Trabajo lo que nos preguntamos es en dónde están los mecanismos de coerción e intervención sobre estas empresas por parte del Estado. No solo continúan operando con modelos empresariales basados en dinamitar los derechos laborales, sino que además pretenden resucitar un debate político sobre cuestiones consensuadas hace décadas y tan básicas como vacaciones retribuidas, jornadas máximas, un salario fijo o el pago de cotizaciones a la Seguridad Social. **El peligro del modelo de autonomía no es solo liberalizar las relaciones laborales, sino que es el paso previo de una metástasis que desmantelará por completo los sistemas públicos. Y aquí el sindicalismo tiene la responsabilidad histórica de sostener sus conquistas, la de los derechos laborales es una de ellas, defender lo público frente a las privatizaciones también.**

Por todo esto nuestro balance es que la Ley Rider no es más que otra historia de un fracaso bien vendido. En nuestros términos no es positiva, tampoco no es perjudicial, pero podría haber sido infinitamente más ambiciosa en lugar de dejar las cosas en el mismo punto **¿Qué significa todo aquello que no sea un retroceso? Para la izquierda parlamentaria un avance, para el sindicalismo de clase una oportunidad perdida.** Ni ha cortado el problema de raíz, ni afecta a otros sectores más allá del reparto en plataformas, ni regulariza la situación de las personas migrantes sin permiso que trabajan a través del alquiler de cuentas, condenándolas una vez más a la explotación más salvaje.