

El pesimismo impera entre los repartidores ante el impacto de la Ley Rider

La palabra “incertidumbre” se repite de boca en boca entre el colectivo “rider”, que aguarda pesimista la entrada en vigor mañana jueves de la ley que, en teoría, obliga a las plataformas de envío de comida a domicilio a dejar de utilizar autónomos para pasar a usar únicamente asalariados, aunque la mayoría desconfían de su impacto.

Efagro

*“Me pagan 7,4 euros la hora, sin plus de nocturnidad, poniendo mi propio vehículo y sin pagarme la gasolina. **Esto es más precario que ser autónomo**”,* se lamenta en declaraciones a [Efeagro](#) Miguel C., venezolano de 31 años que trabaja para una de las subcontratas utilizadas por algunas de estas compañías para adaptarse a la legislación.

La normativa no precisa que los repartidores tengan que ser empleados directamente por estas empresas, lo que **abre una puerta a la subcontratación**.

Es el caso de [Just Eat](#) -que lo hace mientras negocia contratarlos directamente-, [Ubereats](#) -que por la regulación ha dejado de recurrir a autónomos y operará con empresas terceras- y una parte de [Glovo](#) dedicada al envío de compra desde supermercados.

Precisamente **es Glovo la única plataforma que públicamente ha informado de que seguirá utilizando autónomos -el 80 % de su flota- pese a la nueva ley tras idear un “nuevo modelo” de**

relación con los “riders” que considera ajustado a la legislación.



Rider con mochilas de Glovo y Ubereats descansan en la calle. Efeagro/ J.L. Cereijido

Por su parte, [Deliveroo](#) ha sacudido el sector al anunciar que cerrará su actividad en España tras acometer un procedimiento de despido colectivo para el cuál sí dará de alta a sus “riders” en la Seguridad Social.

Denuncian menos oportunidades

“Llevo tres años y medio trabajando con Deliveroo, y que se vaya para mí es difícil, me obliga a buscarme la vida con otras (...) Hay una incertidumbre total, es una agonía. Al final el que paga las consecuencias de estas peleas entre el Gobierno y las plataformas es el repartidor”, critica M. Martínez, venezolana de 45 años.

La historia de su compatriota Rafael L., de 47 años, es similar: el reparto de pedidos a través de Deliveroo es su principal fuente de ingresos desde que aterrizara en España hace más de cuatro años, y ahora le tocará probar suerte con

Glovo.

“Esto nos cierra oportunidades de empleo, y las condiciones de algunos contratos que están ofreciendo son muy malas”, argumenta.

Manuel S. también es venezolano, ingeniero, y tenía cuentas para recibir pedidos a través de Glovo, Deliveroo y Uber, aunque en breve sólo podrá utilizar la primera si quiere seguir siendo autónomo: ***“Hasta ahora podías mejorar y superar los mil euros al mes, daba para vivir y ayudar a la familia que está fuera”.***



Repartidor de Ubereats circula en patinete. Efeagro/Juan Carlos Hidalgo

Con experiencia en las Fuerzas Armadas de su país -por eso pide que no se le identifique-, relata que tanto él como su esposa son universitarios, y sin embargo, no han podido homologar sus títulos de momento. ***“Tengo incluso licencia de vuelo, y ya ves, repartiendo pizzas”***, comenta.

Unos 20.000 “riders”, la mayoría venezolanos

Aunque no hay cifras oficiales, la presencia de venezolanos en el colectivo “*rider*” es abrumadora: un alto cargo del sector confirma a Efeagro que en España estas plataformas cuentan con entre 15.000 y 20.000 repartidores, de los cuales cerca de un 85 % son de esta nacionalidad.

El perfil de repartidor ha cambiado con los años y está detrás de la división entre anti-autónomos y pro-autónomos: si entre 2015 y 2017 la mayoría eran españoles -muchos de ellos jóvenes universitarios que compaginaban el trabajo con sus estudios-, hoy el número de extranjeros para los que esta actividad es su principal fuente de ingresos es muy superior.

Uno de los mayores interrogantes que abre la “*Ley Rider*” es cómo afectará al mercado negro que existía con las cuentas, que se había convertido en práctica habitual. Fuentes del sector apuntan a que hasta la mitad de los repartidores podrían operar bajo esta fórmula.



Protesta de repartidores en Valencia contra la Ley Rider.

Efeagro/Manuel Bruque

“Cuando llegamos siendo inmigrantes, muchos tenemos que esperar entre 6 y 12 meses a que nos den el permiso de trabajo. Durante ese tiempo, ¿cómo vivimos? Muchos optan por alquilar una cuenta para poder ganar algo de dinero hasta que les dan los papeles y pueden darse de alta como autónomos”, explica un repartidor bajo condición de anonimato.

En ocasiones, **el dueño de la cuenta cobra un porcentaje:** *“Normalmente es del 20-25 % de lo que factures. Yo pasé por eso, tuve una cuenta alquilada durante ocho meses, y casi todos los venezolanos que somos repartidores, también”.*

Críticas a la ley

El malestar es generalizado, también entre los que defienden la obligación de utilizar asalariados y no autónomos. **Asociaciones como Riders x Derechos ya han advertido de que Glovo se está saltando la normativa, que la solución planteada por Ubereats de subcontratar al 100 % de sus repartidores puede suponer un caso de cesión ilegal de trabajadores y que habrá que ver cómo indemniza Deliveroo a sus empleados.**

“Estamos todos de los nervios”, declara a Efeagro Lydia Camargo, de 41 años y de Madrid, quien trabaja con tres plataformas y pasará a hacerlo sólo con una (Glovo).

Conocida en el mundillo por hablar sobre el sector a través de Tik Tok (*“la.vida.rider”*), censura que a los repartidores críticos con la nueva ley como es su caso se les acusara *“de ir a favor de las empresas”*, cuando en realidad su mensaje era otro: ***“Ya avisábamos de que los principales perjudicados íbamos a ser nosotros”.***