

## Crónica económica

# Deliveroo y Uber, derrotados en los tribunales

■ Manuel Capilla

La justicia está desnudando a las plataformas de la economía colaborativa que, como **Deliveroo** y **Uber**, hasta ahora han venido explotando sus suculentos negocios ante un vacío legal del que han sabido aprovecharse. De momento, los trabajadores de la plataforma de reparto se han apuntado una victoria histórica con la sentencia del Juzgado Número 6 de Valencia, que ha fallado que los trabajadores de la empresa de reparto de comida a domicilio no trabajan por cuenta propia a pesar de que pongan su vehículo y móvil propio para su cometido, sino que mantienen una relación laboral con la compañía. Es decir, que hasta ahora han trabajado como falsos autónomos. Así lo señala en una resolución en la que considera "improcedente" el despido de uno de sus *riders*, repartidor, y obliga a readmitirlo en las mismas condiciones que antes del despido o abonarle una indemnización. A esta sentencia, todavía pendiente de recurso ante el **Tribunal Superior de Justicia de la Comunitat Valenciana**, se puede sumar otra en breve. Y es que hace dos semanas se celebró otro juicio en Barcelona sobre el despido de otro trabajador de Deliveroo. También hay un procedimiento de oficio iniciado por la Seguridad Social contra Deliveroo, tras un acta de la Inspección de Trabajo que rechazó su situación ante ésta, estimando que debían estar dados de alta



Un rider de Deliveroo en acción.

EUROPA PRESS

**"Ha quedado probada la dependencia de los riders con la empresa ya que era Deliveroo la que decidía en qué horario iba a trabajar el repartidor cada semana"**

**"Mientras, el Tribunal Supremo ha avalado las limitaciones a la actividad de los vehículos de alquiler con conductor (VTC) de empresas como Uber"**

como trabajadores por cuenta ajena en el régimen general.

Por el momento, ha quedado probada la dependencia de los *riders* con la empresa ya que era Deliveroo la que decidía en qué horario iba a trabajar el repartidor

cada semana, daba instrucciones "concretas" sobre cómo tenía que realizarse y tenía en todo momento geolocalizado al trabajador a quien podía pedir explicaciones en cualquier momento sobre el servicio. También ha quedado probado que una vez asignado un turno a un repartidor era el propio trabajador el que tenía que encontrar un sustituto y debía contar con la autorización de la empresa para poder cambiar. Asimismo, el trabajador "carecía de libertad dentro de su horario para rechazar pedidos". De hecho, la empresa precisamente alegó el rechazo de ofertas y la falta de disponibilidad reiterados como causa de extinción de la relación. Del mismo modo, se considera probado que un repartidor debía comunicar 15 días a la empresa que se quería marchar, y que aunque aportara su bicicleta y teléfono móvil "carecía de organización empresarial" siendo

Deliveroo la que organizaba la actividad.

A la espera del recurso que probablemente presente la empresa, Deliveroo ha señalado en un comunicado que los *riders* "trabajan por cuenta propia, ya que este es el modelo que les proporciona la libertad de elegir cuándo y dónde trabajar, que es lo que los propios *riders* confirman que quieren". "Deliveroo continuará ofreciendo a los *riders* un trabajo flexible a la vez que mejora su seguridad con un seguro gratuito líder en el mercado", ha agregado. "Cuando los tribunales han examinado los contratos vigentes en toda Europa, la justicia ha confirmado que se trata de verdaderos autónomos. La compañía considerará la sentencia antes de decidir los próximos pasos", ha agregado.

Mientras, el **Tribunal Supremo** ha avalado las limitaciones a la actividad de los vehículos de alquiler con conductor (VTC) de empresas como **Uber** y **Cabify**, como la proporción de 30 licencias de taxi por cada una de VTC vigente desde 2015. El Supremo destaca que "una vez admitida la justificación de preservar un equilibrio entre las dos modalidades de transporte urbano a fin de asegurar una modalidad como la del taxi, la previsión de una proporción entre el número de licencias es sin duda una medida idónea y proporcionada, sin que parezca fácil arbitrar una medida alternativa que pudiera ser menos restrictiva ni corresponda hacerlo

en esta Sala". Así las cosas, la Sala III de lo contencioso-administrativo del tribunal considera ajustado a derecho y no discriminatorio el límite de 1 licencia VTC por cada 30 taxis, así como la exigencia a las empresas de arrendamiento de vehículos con conductor de que desarrollen el 80% de sus servicios en el ámbito de la comunidad autónoma donde esté domiciliada su autorización. Esta limitación, señala el tribunal, tiene la finalidad de evitar que la utilización de autorizaciones de VTC en localidades de otras regiones se convierta en una forma fraudulenta de incumplir la regla de la proporcionalidad.

En cuanto a la concreta proporción de 1 licencia VTC por cada 30 taxis, admite que la Administración no ha ofrecido una justificación razonada a esas cifras, pero considera que es "ajustada a derecho y no discriminatoria", ya que los recurrentes tampoco han planteado una posible alternativa a la misma, y además se trata de un límite máximo y que puede ser rebajado por las administraciones competentes, permitiendo que haya más de una licencia VTC por cada 30.

De momento, Uber asegura que "seguirá colaborando" con el resto de empresas de su sector, así como con el taxi y el nuevo Gobierno, para que "cada vez más ciudadanos tengan acceso a nuevas alternativas de transporte" y se consiga el "objetivo común de que la gente deje su coche en casa". La compañía se pronunció de esta forma ante la sentencia del Supremo.

## Crónica mundana

# La imposición de nuevos aranceles presagia una guerra comercial con Europa

■ Manuel Espín

La política económica de **Trump** está apoyada en un librecambismo... Que se aplica sólo a los países extranjeros que deben comprar más y más productos norteamericanos, mientras el nacionalismo proteccionista crea obstáculos a la competencia en el mercado doméstico. De esta manera, el discurso se define en torno a dos conceptos: **EE UU** debe vender al exterior todo lo que pueda mientras se blindan de puertas adentro con la imposición de tasas y aranceles. Se trata de un contenido muy a gusto de los votantes ultraconservadores a quienes el magnate millonario halagó antes y después de la campaña electoral a la Casa Blanca. El Tratado de Libre Comercio impulsado por los demócratas y el centro político-financiero ha quedado en papel mojado, pero su ruina no llegó por la vía de la izquierda radical europea, sino por el de la extrema derecha americana. Trump hace suya la opinión de los obreros blancos de zonas que perdieron pulso industrial como las antiguas **capitales del automóvil**, especialmente **Detroit**, haciendo suya la limitación a la importación de coches europeos (como también lo ha sido a los coreanos y a los chinos). Impondrá una tasa de hasta un 25% a los vehículos de Europa, y un arancel al



El presidente Trump en la Casa Blanca, tras la firma de los aranceles al acero y al aluminio el pasado 8 de marzo.

aluminio (25%) y al acero (10%). Un golpe bajo al sector de la automoción evaluado en unos 360.000 millones de dólares.

Las cifras de exportación europea a Estados Unidos representan el 13% del total de las ventas del **Viejo Continente** a la primera economía mundial. Lo que para el conjunto de los 28 viene a suponer un 0,6% del PIB, evaluándose en unos 600.000 los puestos de trabajo que se destruirían en el conjunto de los Estados. Mientras, para **España** la cifra de pérdidas puede ser asumible si logra colocarlos en otros mercados, dado que sólo se venden 36.764 unidades al año. Para **Alemania**, sin embargo, representan una dura factura, especialmente marcas como **BMW**, **Audi**, **Porsche**, **Wolswagen**... La imposición de

**"Trump quiere gravar la importación de automóviles y el suministro de piezas de recambio para proteger la industria nacional desde una perspectiva de nacionalismo económico y de 'seguridad nacional' (sic)"**

nuevas tasas afecta también a los recambios y servicios de la UE, que se encarecerán dentro del mercado de Estados Unidos. Más allá de la cifra concreta el apartado simbólico se erige en protagonista. Poner tasas para frenar la compra de productos extranjeros (y a España le afectan más las amenazas contra

zapatos, aceitunas, aceite, vino y otros alimentos) implica estar dispuesto a recibir una respuesta de los afectados en contra de la **barra libre** a las exportaciones americanas. Bruselas replicará con trabas al maíz, arándanos, pantalones vaqueros de marca, y motos **Harvey Davidson**. Trump ha jugado al despiste en su guerra comercial con **China**, **Japón** y **Corea**, y las represalias europeas están a punto de producirse. Teniendo en cuenta que es Alemania la más damnificada, **Merkel** (y **Macron**) saben que no puede contar con el imprevisible y caprichoso "amigo americano", y que la tradicional exaltación del libre comercio de todas las administraciones norteamericanas desde el final de la II Guerra Mundial es un concepto retórico, frente a los crecientes impedimentos en el mercado de América del Norte, bajo un argumento tan impropio, manido, viejo e inoportuno como el de la "seguridad nacional", donde se agazapa la más absoluta arbitrariedad y el capricho. La diferencia a favor de Trump es que en su país no necesita negociar con nadie, y en Europa, pese a la UE, varios Estados prefieren ir por su cuenta.

Las veleidades y el tono imprevisible de la administración norteamericana están a la orden del día. Trump estará (si no hay desestimiento de última hora) en la cumbre con las dos Coreas.

Pero a nada que tire de la cuerda el fracaso estará asegurado. La **Casa Blanca** adelanta que **Corea del Norte** tendrá que desmantelar unilateralmente su armamento (y no sólo el nuclear) y la imagen de "vencido" será muy difícil de asumir por el hermético régimen de Pyongyang. Trump no lo pone fácil, tampoco a Corea del Sur. Se trata de una concepción de hegemonía patriótica que parte de un desconocimiento de la realidad mundial, pero que por su ignorancia se hace muy arriesgada por el enorme poder que el presidente acumula. La magistratura republicana da una patada al libre comercio y se arriesga a un juego de represalias por otros Estados industriales. Los demás países se van a ver presionados por los sectores con dificultades a la hora de acceder al mercado americano y reaccionarán con tasas a productos *sensibles* que EE UU vende en Europa. La veda está abierta, y una buena parte de los mitos sobre la libertad de comercio presentes en los discursos atlánticos se ponen en entredicho. Pese al riesgo de desatar en el planeta una oleada de nacionalismo económico, el proteccionismo le da buenos resultados a Trump. Sus índices de popularidad no hacen más que aumentar oleada tras oleada, aunque no cuenta a su favor con los grandes medios de comunicación, ni con los Estados clave del Este y del Oeste. Una retórica fructífera de cara a la renovación de las Cámaras en noviembre donde Trump daría el golpe de gracia a un cada vez más desnortado y aletargado **Partido Demócrata**.