



**Crónica sobre la
problemática jurídica
de los repartidores
de comida a domicilio
durante el estado
de alarma**

**José Miguel
Sánchez Ocaña**

RESUMEN

En este artículo se realiza una crónica que analiza las implicaciones jurídico-laborales de los obstáculos y conflictos a los que se han enfrentado los trabajadores de las principales empresas de reparto de comida a domicilio durante los dos primeros meses de estado de alarma que, como consecuencia de la crisis sanitaria de la Covid-19, fue decretado en España el 14 de marzo de 2020. Partiendo del primigenio problema de los falsos autónomos, se abordan cuestiones como las dificultades para acceder a las prestaciones extraordinarias, la falta de medidas de protección de la salud, la reducción drástica de su remuneración, la carencia de titularidad del derecho de huelga o la prohibición de manifestaciones rodadas en el contexto de la crisis sanitaria. Todo ello nos permitirá hacer patentes los actuales y los potenciales riesgos de situar forzosamente extramuros del Derecho del Trabajo a los colectivos de trabajadores más precarizados y vulnerables.

Palabras clave: *Estado de alarma, crisis sanitaria, reparto de comida a domicilio, riders, falsos autónomos.*

ABSTRACT

In this article, a chronicle is carried out that analyzes the legal-labor implications of the obstacles and conflicts that the workers of the main home delivery companies have faced during the first two months of alarm, which, as a consequence of the health crisis of Covid-19, was decreed in Spain on March 14, 2020. Starting from the original problem of false self-employed, issues such as difficulties in accessing extraordinary benefits, the lack of protection measures for health, the drastic reduction of their remuneration, the lack of ownership of the right to strike or the prohibition of demonstrations shot in the context of the health crisis. All this will allow us to make clear the current and potential risks of leaving the Labor Law to the most precarious and vulnerable groups.

Keywords: *State of alarm, health crisis, delivery, riders, false self-employed.*

CRÓNICA SOBRE LA PROBLEMÁTICA JURÍDICA DE LOS REPARTIDORES DE COMIDA A DOMICILIO DURANTE EL ESTADO DE ALARMA¹

José Miguel Sánchez Ocaña

*Investigador de la Cátedra de Economía Colaborativa
y Transformación Digital de la Universitat de València*

Recibido 20/05/2020. Aceptado 30/05/2030

1. REPARTIDORES EN TIEMPOS DE LA COVID-19

Durante las semanas más severas de la crisis sanitaria de la Covid-19, la publicación estadounidense *The New Yorker* dedicó sus portadas a los profesionales de la salud y de la limpieza, o a quienes les trasladaban su agradecimiento con aplausos desde sus balcones y ventanas. La portada del 13 de abril, titulada “Lifeline”, era una ilustración: en ella se divisaba desde la distancia, en una ciudad nocturna y lluviosa, un ciclo-repartidor que pulsaba el timbre de una vivienda para hacer una entrega; tal vez en el paquete que llevara una pizza, una bandeja de sushi o un menú con hamburguesa, patatas y bebida. Si este repartidor trabajaba para algunas de las grandes plataformas digitales de reparto de comida a domicilio, con suerte, recibiría 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. (Todolí, Sánchez, y Kruithof, 2019).

¹ Este artículo se enmarca en las investigaciones realizadas por el autor en el campo del trabajo en la economía de plataformas en la Cátedra de Economía Colaborativa y Transformación Digital de la Universidad de València.

En el contexto de una pandemia y una crisis sanitaria a escala planetaria, estos trabajadores volvieron a ocupar titulares y artículos periodísticos en medio mundo, debido a los periplos que han padecido durante las semanas más duras de la epidemia. Como estudiaremos, los *riders* se convirtieron, más que en línea de vida de la población, en la punta de lanza del sector de la hostelería.

En estas páginas realizamos una crónica² que relata y analiza, desde una perspectiva jurídica, los dos primeros meses de estado de alarma en España desde la perspectiva de 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 en un contexto propicio para la *Uber Economy* (Sánchez, 2018).

Podrá advertirse, de este modo, que los propios acontecimientos, unidos a un régimen jurídico que los excluye de la debida protección laboral, ha conseguido precarizar más, si cabe, las condiciones de trabajo de los repartidores. Comencemos por el principio.

2. QUEDA DECRETADO EL ESTADO DE ALARMA

La tarde del 14 de marzo, cuando la crisis sanitaria ya era evidente, comparecía el presidente del Gobierno para anunciar la declaración del estado de alarma. Así, se ponía en marcha un mecanismo constitucional contemplado en el art. 161 de la Carta Magna que, del mismo modo que para los estados de excepción y de sitio, tan solo puede activarse cuando las circunstancias extraordinarias hacen imposible el mantenimiento de la normalidad mediante los poderes ordinarios de las Autoridades competentes, tal y como advierte el art. 1.1 de la LO 4/1981, de 1 de junio, de los estados de alarma, excepción y sitio.

En el caso concreto, tanto las crisis sanitarias como las epidemias se prevén expresamente por dicha normativa como motivo por el que procede declarar el estado de alarma que, entre otras consecuencias jurídicas, permite limitar la circulación de personas. Tal declaración se realizó mediante el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo; la primera norma aprobada por el Gobierno dirigida a

² La RAE define *crónica* en su sexta acepción como “narración histórica en que se sigue el orden consecutivo de los acontecimientos” y, en la séptima, como “artículo periodístico o información radiofónica o televisiva sobre temas de actualidad”.

reducir drásticamente la movilidad de las personas como vía para hacer frente a la Covid-19 y evitar la rápida propagación del virus.

A tal fin, en esta norma se contempló la prohibición de tránsito por la vía pública, salvo para realizar alguna de las actividades recogidas en su art. 7. Entre estas excepciones, 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”.

Los efectos de las denominadas “medidas de contención” alcanzaron a todos los sectores y actividades económicas. El ámbito del trabajo, asalariado y autónomo, formal e informal, quedaba drásticamente afectado por las propias circunstancias y por la regulación derivada del RD 463/2020, aunque de diferente forma y en distinto grado.

Es en este punto donde entra en escena el trabajo de los repartidores. El artículo 10 del RD 463/2020 suspende la actividad comercial y hostelera, entre otras, al tiempo que recoge tres grandes excepciones que abren la puerta al sector del *delivery*. En primer lugar, el 10.1 marca como excepción el comercio por internet. En segundo lugar, en el 10.2 se otorga la posibilidad de permanecer abiertos a los establecimientos comerciales dedicados a la venta de alimentos y productos de primera necesidad. 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 de mercancías y productos a domicilio pueden mantener su actividad, incluidos aquellos que se encargan del segmento más precario del negocio: los repartidores de comida preparada. Las empresas con más notoriedad en este mercado son *Deliveroo*, *Uber Eats* y *Glovo*³. Sin embargo, *Glovo*, además de repartir comida preparada de bares y restaurantes, permite a sus clientes pedir otros productos de supermercado e, incluso, solicitar la compra de cualquier artículo si el *rider* pudiera adquirirlo. *Uber Eats* o *Deliveroo*, salvo por algún convenio puntual con tiendas de barrio, mantiene prácticamente de forma exclusiva, la actividad de reparto de comida preparada.

La crisis de la Covid-19 y sus indefectibles consecuencias económicas redujeron drásticamente la oferta disponible de establecimientos hosteleros a los que realizar

3 Otras como *Stuart* se dedican al negocio de la ciclomensajería, aunque también realizan repartos de comida a domicilio. Sin embargo, en estas páginas centraremos nuestra atención en aquellas empresas que se dedican especialmente al *delivery* de la comida.

pedidos (hasta un 70% de los *partners* de *Glovo* suspendieron su actividad), pero hubo un claro repunte entre quienes mantuvieron activo el servicio, permitiendo la actividad frenética de los *riders* en las calles (EFE, 2020a; Rosete, 2020).

3. LOS RIDERS TRABAJAN SIN MEDIDAS 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. El mantenimiento de las actividades económicas exigía la adopción de las debidas medidas de protección. En ningún caso la situación de excepcionalidad permitía soslayar la normativa de Prevención de Riesgos Laborales que, en la crisis sanitaria de la Covid-19, adquiriría más importancia si cabe.

Por ello, 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 establecía “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 estuvieran debidamente informados de las recomendaciones de higiene del Ministerio de Sanidad y de la Organización Mundial de la Salud, en dicho apartado se atendía a la actividad de los *riders*, y se advertía a las empresas de su deber 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 llevaron a cabo (EFE, 2020b).

Ante las exigencias y denuncias públicas por parte de los repartidores, la asociación patronal *Adigital*, que alberga en su seno a las plataformas de reparto, reaccionó publicando la “Guía para un reparto a domicilio seguro para todos”, con consejos generales para los *riders*. Sin embargo, el cumplimiento de la obligación de información a los trabajadores no se agota en las recomendaciones generales que puedan remitirse mediante guías a las direcciones de correo electrónico de estos. La carencia de medidas no solo evidenciaba la falta de cumplimiento del deber de información que exige el art. 18 LPRL, sino el deber de formación de su

art. 19, en el que se requiere que el trabajador reciba formación teórica y práctica, suficiente y adecuada, en materia preventiva.

A la ausencia de formación e información preventiva, se añadía la falta de material de protección que, en tiempos de la Covid-19, se basan, fundamentalmente, en guantes, mascarillas y geles desinfectantes. En el caso de *Uber Eats* existía un compromiso empresarial 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 tuvieron que pertrecharse de material de protección asumiendo el coste económico (EFE, 2020c). Ha de advertirse que, además de la dificultad para encontrar este material en las primeras semanas de la crisis sanitaria en farmacias y supermercados, los precios de este material eran elevados. No fue hasta el 24 de abril, cuando se publicó la Resolución del Ministerio de Sanidad que regulaba, por vez primera, el precio máximo de productos higiénicos como los señalados⁴.

Ante la falta de cumplimiento por parte de las plataformas de sus obligaciones preventivas, los *riders* organizaron repartos de productos de protección en 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, fueron instituciones públicas como el Ayuntamiento de València y la Generalitat Valenciana, en colaboración con la asociación *Riders x Derechos*⁵, quienes proveyeron de dicho material.

Lo cierto es que la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de Riesgos Laborales (LPRL), contiene obligaciones exigibles, fundamentalmente, a quienes

4 Resolución de 22 de abril de 2020, de la Dirección General de Cartera Común de Servicios del Sistema Nacional de Salud y Farmacia, por la que se publica el Acuerdo de la Comisión Interministerial de Precios de los Medicamentos de 21 de abril de 2020, por el que se establecen importes máximos de venta al público en aplicación de lo previsto en la Orden SND/354/2020, de 19 de abril, por la que se establecen medidas excepcionales para garantizar el acceso de la población a los productos de uso recomendados como medidas higiénicas para la prevención de contagios por el COVID-19.

5 El colectivo *Riders x Derechos* está integrado por repartidores de las distintas plataformas de reparto, y está dirigido a reivindicar los derechos de los repartidores y a dar apoyo a los mismos. Se constituyó en el año 2017 cuando 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). Estas circunstancias dieron lugar al primer paro concertado en protesta por las condiciones de trabajo y, a su vez, alumbrarían al colectivo *Riders x Derechos*.

emplean a trabajadores por cuenta ajena. Sin perjuicio de ello, también alberga deberes de cooperación e información aplicables a los trabajadores autónomos cuando su actividad resulta concurrente con otras⁶.

Puesto que las plataformas operan con trabajadores a los que exige su condición de autónomos, aquellas no atienden las obligaciones que atribuye la LPRL a las empresas empleadoras. Con ello, además de ahorrarse económicamente el coste de las medidas de prevención y protección que les correspondería desarrollar, evitan tomar decisiones preventivas que puedan proporcionar indicios de laboralidad a los *riders*.

Sin embargo, la situación de desprotección ha llevado a asociaciones de *riders* y a sindicatos a denunciar ante la Inspección de Trabajo y de la Seguridad Social (en adelante, ITSS), el incumplimiento de los preceptos preventivos aplicables al vínculo jurídico-laboral por parte de las empresas de reparto. Así, centrales sindicales como CCOO, UGT, CGT o Intersindical Valenciana, entre otras, denunciaron ante la Inspección la vulneración de la Ley de prevención de Riesgos Laborales en distintas partes de España.

En consecuencia, la ITSS realizó 71 visitas, entre el 25 y 27 de abril, a diversos centros (como bares y restaurantes) y entrevistó a 87 repartidores. Finalmente, la Dirección Especial de la Inspección emitió 33 advertencias y un requerimiento a las plataformas en relación con la necesidad de dotar de material de protección, proporcionar información y formación, e implementar medidas de coordinación con los restaurantes, entre otros aspectos preventivos. Advertencias y reclamaciones que no fueron atendidas.

4. LAS MEDIDAS EXTRAORDINARIAS DE PROTECCIÓN ECONÓMICA NO LLEGAN A LOS RIDERS

Tres días después de declararse el estado de alarma, el 18 de marzo, entraba en vigor el Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social. Destacan dos medidas excepcionales que brindan protección, en el ámbito del trabajo, tanto a asalaria-

⁶ Su ámbito de aplicación alcanza, también, a fabricantes, importadores y suministradores. La norma reglamentaria que desarrolla las obligaciones que se despliegan respecto de los trabajadores autónomos es el Real Decreto 171/2004, de 30 de enero, por el que se desarrolla el artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, en materia de coordinación de actividades empresariales.

dos como autónomos. Por un lado, el derecho de los trabajadores por cuenta ajena a la prestación extraordinaria de desempleo cuando su contrato se encuentre suspendido en virtud de un Expediente Temporal de Regulación de Empleo, en los términos establecidos en el art. 22. Por otro lado, la prestación por cese de actividad de los trabajadores autónomos contemplada en el art. 17.

La excepcionalidad del régimen jurídico de estas prestaciones, en el contexto del estado de alarma, viene dada, básicamente, por dos aspectos. En primer lugar, por las condiciones de acceso, ya que no se exige período de cotización previa en ninguno de los casos. En segundo lugar, por las características de la prestación, puesto que no “consume” los períodos que pudieran corresponder en el acceso ordinario a la prestación una vez finalizada la situación excepcional. En el caso de las prestaciones derivadas de ERTE de fuerza mayor, y en virtud del RD-ley 18/2020, se podrían extender, al menos, hasta el 30 de junio (Baylos, 2020b); en el caso de la prestación de cese de actividad alcanzaría a la finalización del estado de alarma.

Debido a la consideración, por parte de las grandes plataformas, de que los trabajadores que prestan sus servicios para ellas tienen el carácter de autónomos, queda descartada *ipso facto* la posibilidad de que un ERTE de *Glovo*, *Deliveroo* o *Uber Eats*, tuviera repercusión jurídico-laboral en los *riders*. Cuestión distinta es, como ha sucedido en el caso de *Glovo*, que la empresa afecte, mediante estos expedientes temporales, los contratos de aquellos empleados que se encargan del marketing, la gestión, el diseño, etc. (Olías, 2020).

Por tanto, la prestación a la que podrían acceder los *riders* es la derivada del cese de actividad. El acceso de los autónomos, y *por ende* de los trabajadores que nos ocupan, a esta prestación podría darse por dos vías. La primera de ellas, si la actividad hubiera sido *directamente* suspendida por el RD 463/2020, de 14 de marzo; opción que queda descartada. La segunda de las vías es, conforme al art. 17.2, c) del RD-ley 8/2020, acreditar una reducción de sus ingresos en, al menos, un 75 por ciento. La única vía factible de acceder a la prestación por cese de actividad no era otra que acreditar tal descenso de ingresos. Aun así, esta opción se enfrenta a dificultades prácticas.

La primera de ellas se basa en que los niveles de actividad de los repartidores de comida a domicilio, a pesar del cierre de restaurantes, se mantuvieron gracias al aumento de la oferta por parte de los establecimientos disponibles en muchas ciudades. Esto ha tenido como consecuencia que la reducción de ingresos de los trabajadores no alcanzara el 75% de forma generalizada.

Pero, en caso de producirse tal descenso, las facturas emitidas por las empresas, quincenal o mensualmente, no aportan información que acredite el tiempo de disponibilidad del trabajador, por lo que un mantenimiento de cierto nivel de ingresos puede traer causa de un aumento del tiempo de trabajo.

En otro orden de cosas, cabría preguntarse si el paro voluntario por parte de los repartidores, por prevención sanitaria, habría otorgado el derecho a prestación alguna. El RD-ley 8/2020, nada establece acerca de que la reducción de ingresos no pueda traer causa de un cese voluntario, sin embargo, esto contradice la regla general establecida en el RD 1541/2011 encargada de desarrollar la prestación en cuestión, que exige que se dé una situación legal de cese de actividad motivada por causas involuntarias.

En cualquier caso, esta decisión voluntaria de dejar de prestar el servicio no solo habría perjudicado al repartidor durante el tiempo 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 empresas, como es el caso de *Glovo* o *Deliveroo*, el trabajo “disponible” depende de la puntuación adquirida previamente en la plataforma por el *rider*, que varía en función del número de pedidos rechazados, la valoración del cliente, la antigüedad o la rapidez en las entregas. La ausencia de actividad durante semanas o meses, sobre todo para aquellos *riders* con menos antigüedad, habría penalizado a los trabajadores (UGT, 2019).

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 podrían acceder a prestaciones económicas o se encontrarán en situación de desprotección. Así lo hicieron público desde *Riders x Derechos* a comienzos del mes de mayo.

5. 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 *trabajadores por cuenta ajena* dedicados a servicios no esenciales.

Con esta norma no se alteraba el texto del RD 463/2020. La finalidad era reducir aún más la movilidad mediante la “dispensa obligatoria” de trabajar a los

asalariados pertenecientes a algunos de aquellos sectores económicos que habían permanecido activos hasta el momento y que podían considerarse sectores no esenciales en el contexto de una pandemia. Este permiso, sin embargo, no se extendería a todas las prórrogas del estado de alarma, sino que se limitaría a una duración de 11 días (entre el 30 de marzo y el 9 de abril).

El RD-ley 10/2020 recogió en su anexo hasta 24 tipos de trabajadores que no recibirían tal permiso al considerarse que su actividad era esencial. De nuevo, encontramos en esta lista 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 de productos adquiridos en el comercio por internet, telefónico o por correspondencia.

La medida fue criticada por sindicatos y colectivos de *riders* por tratar al *delivery* como servicio esencial. En cualquier caso, ha de advertirse que el permiso obligatorio se dirigía, única y exclusivamente, a los trabajadores por cuenta ajena. A pesar de la letanía de resoluciones judiciales en favor de la laboralidad de los *riders* de las plataformas *Glovo* y *Deliveroo*, los repartidores continúan rigiéndose por el Estatuto del Trabajador autónomo y dados de alta en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos de la Seguridad Social como exigencia de las plataformas para poder prestar sus servicios.

Es por esto por lo que podría haberse dado la situación paradójica de otorgar permisos retribuidos que habrían alcanzado a los trabajadores asalariados del sector de reparto de comida a domicilio mientras se mantenía la actividad de los *riders* de plataformas como *Glovo*, *Deliveroo*, *Uber Eats* o *Stuart*.

Los colectivos de *riders* que se opusieron a esta clase de regulaciones, como *Riders x Derechos* o *Free Riders*⁷, no lo hicieron únicamente por considerar que, por momentos, se estaban realizando repartos prescindibles, e incluso ilegales⁸, sino que denunciaban que tuvieran que prestar el servicio en condiciones de insalubridad en perjuicio propio y en el de los clientes.

7 Sindicato de ciclomensajeros en el ámbito de las plataformas digitales dedicadas al reparto de comida a domicilio.

8 Los repartidores han denunciado en reiteradas ocasiones que, en aquellas empresas como *Glovo* en las que puede transportarse cualquier producto por petición de particulares, han sido portadores de droga involuntariamente. Además de dejar constancia de ello en las redes sociales, como hicieron los colectivos *Riders x derechos* y *Free Riders*, de estos acontecimientos se han hecho eco algunos diarios, llegando a titular una de estas noticias del siguiente modo: “Riders, las mulas involuntarias de droga durante el confinamiento” (Mahtani, 2020).

6. GLOVO IMPONE UNA REDUCCIÓN DE LA REMUNERACIÓN BASE DE LOS REPARTIDORES

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 en las que opera. La naturaleza mercantil del vínculo, entre los repartidores (a los que la empresa denomina *Glovers*) y la plataforma, excluye de plano cualquier aplicación de la normativa laboral. Si bien en algunos casos estos trabajadores se constituyen como autónomos económicamente dependientes (TRADE), ninguna norma se prevé sobre la modificación contractual en el régimen jurídico que, para esta figura, contempla la Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del trabajo autónomo.

La modificación remuneratoria fue impuesta unilateralmente, y sin realizar consultas con las asociaciones de repartidores, con base en las condiciones contractuales que rigen la relación entre estos y la empresa. Los contratos, tal y como se deriva del relato de hechos probados de diversas sentencias, como la de 11 de febrero de 2019 del Juzgado Social n.º 23 de Madrid, se configuran como negocios jurídicos por adhesión, sin que intervenga el trabajador en la determinación de sus concretas condiciones. Una de esas condiciones establece que las tarifas “podrán ser actualizadas por parte de GlovoApp con la periodicidad que estime oportuna, notificando previamente dichas modificaciones al *Glover*”.

Si bien la estructura remuneratoria es igual para todos los trabajadores de *Glovo*, no ocurre lo mismo con las cuantías de cada concepto, pues varían según las ciudades en las que se presta el servicio. La estructura de las tarifas se compone, por un lado, de la parte fija que el *rider* cobra por pedido realizado y, por otro lado, de la parte variable basada, fundamentalmente, en los kilómetros recorridos⁹. De forma adicional, la plataforma abona un *bonus* o extra que depende de

9 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.

ciertas circunstancias, como la realización del servicio en condiciones de lluvia o la entrega de productos en varios domicilios en un mismo trayecto¹⁰.

Pues bien, la modificación implementada durante la crisis sanitaria de la Covid-19 consistió en una reducción, aproximadamente, del 50% en la tarifa base, y de un ligero aumento de la parte variable por kilómetro recorrido. A modo de ejemplo, y empleando el paradigmático caso que ocupó buena parte de los titulares periodísticos sobre este asunto, los repartidores de *Glovo* en Barcelona disponían, antes de la novación contractual, de una remuneración base de 2,80 euros por pedido y, a esto, se añadía 0,34 € por cada kilómetro que recorriera el *rider* al realizarlo. A eso se sumaba, en su caso, la ganancia de 0,05 € por cada minuto de tiempo de espera¹¹.

Tras la modificación, la remuneración base por pedido se reduce a 1,3 €, mientras que la parte variable dependerá de si el trayecto es mayor o menor de 5 km (esta distancia frontera también depende de la ciudad); si es mayor, será de 0,45 € por km, de lo contrario, de 0,32 €. El resto de los conceptos se mantienen, pero se empieza a abonar temporalmente un 10% en concepto compensatorio por la prestación de servicios durante la crisis sanitaria.

El comunicado de la empresa a los *riders* justificaba la decisión de la siguiente manera. 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” beneficiosa para los trabajadores cuya ganancia seguiría “siendo la misma de siempre o mayor” (Europa Press, 2020)¹².

10 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

11 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.

12 En cualquier caso, las declaraciones de la empresa 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.

Sin embargo, los trayectos de 5 km, a partir de los cuales aumenta la parte variable en la mayoría de las ciudades, son poco frecuentes 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 definitiva, el contraste de la situación descrita y analizada con las condiciones de trabajo de una relación laboral es patente por varios motivos.

Desde la estricta perspectiva salarial, por un lado, los autónomos quedan excluidos del derecho al Salario Mínimo Interprofesional que el Estatuto de los Trabajadores reconoce a los asalariados en su art. 27. Por otro lado, conforme a su art. 41, se exige que las modificaciones sustanciales y unilaterales de las condiciones de trabajo, como las salariales, vengan motivadas por unas causas determinadas y atendiendo a un procedimiento de consultas con los trabajadores que garantice la transparencia y la comunicación.

Además, el principio de indisponibilidad de los derechos laborales que se encuentra en la génesis del Derecho del Trabajo responde a la necesidad de “asegurar una adecuada protección de los derechos reconocidos al trabajador, incluso a sus propios actos, habida cuenta de su condición de parte débil y del interés público que satisfacen las normas laborales” (Ramírez, 2016: 150).

Desde una perspectiva sindical o representativa que debería haber servido como dique de contención a las decisiones unilaterales de las plataformas, se aprecia que la individualización, la competitividad, la dispersión e, incluso, la desaparición de las bases físicas del trabajo, unido todo ello a la calificación de trabajadores autónomos, ha dificultado las oportunidades de organización representativa e impedido la negociación colectiva (Goerlich, 2018). No obstante, y aunque los autónomos no tienen reconocido el derecho a la libertad sindical, se han creado asociaciones como *Riders x Derechos* o *Free Riders*, u otras como *Tu Respuesta Sindical*, vinculada a UGT. A eso se añade el compromiso de otras centrales sindicales, como Intersindical Valenciana, que dan apoyo continuado a estos colectivos. Por otra parte, se han constituido asociaciones, afines a las plataformas, como *Asoriders* o *Asociación Autónoma Riders (AAR)*, que han llegado a Acuerdos de Interés Profesional. En cualquier caso, las plataformas han venido vetando el diálogo con los colectivos “no afines”.

7. LOS TRABAJADORES DE GLOVO CONVOCAN PAROS DURANTE EL ESTADO DE ALARMA

La bajada de las tarifas de *Glovo*, así como la falta de medidas de protección de la salud, llevó a los repartidores a convocar una huelga para los días 18 y 19 de abril en España. Llamamiento que se repitió, convocando a un paro internacional de los repartidores de comida a domicilio, para el día 22 de abril, al que se sumaron trabajadores de países como Argentina, Perú y España (Morales, 2020).

De esta circunstancia se derivan dos cuestiones fundamentales. La primera de ellas, la virtualidad del derecho de huelga reconocido a los trabajadores por el art. 28.2 de la Constitución Española en el marco de la declaración del estado de alarma. La segunda, la titularidad del derecho de huelga en relación con la condición jurídica de los repartidores en cuestión.

Por lo que se refiere al primer asunto, es preciso dirigirse al artículo 55 de la Constitución Española para comprobar que es este donde radican expresamente los supuestos en los que determinados derechos fundamentales y libertades públicas pueden ser suspendidos. En efecto, tan solo en el marco de la declaración de los estados de excepción o sitio se puede acordar la suspensión de derechos como el de huelga. Esta previsión no existe respecto del estado de alarma.

Por tanto, ni la Constitución ni la Ley Orgánica 4/1981, reguladora de los estados de alarma, excepción y sitio contemplan la suspensión del derecho de huelga para el régimen jurídico derivado del “estado de alarma”, por lo que se trata de un derecho fundamental que se mantiene plenamente vigente, aunque pueda limitarse su ejercicio (García, 2002)

Una cuestión distinta es que el estado de alarma, en virtud del art. 4. c) de la LO 4/1981, pueda llegar a ser declarado, como ocurriera en el pasado con el RD 1673/2010 y el sector de los controladores aéreos, cuando se paralicen servicios públicos esenciales para la comunidad al no respetarse el porcentaje de servicios mínimos en caso de huelga. Pues bien, las actividades económicas mantenidas en virtud del Real Decreto 463/2020, entre las cuales se encuentra el reparto de comida a domicilio, no pueden ser consideradas de esenciales *ipso iure* en los términos empleados por la jurisprudencia constitucional respecto del derecho de huelga (FJ. 18 STC 11/1981, de 8 de abril).

La jurisprudencia ha establecido que la esencialidad, en el ámbito del derecho de huelga, depende de múltiples factores dependiendo de las circunstancias con-

currentes. Como señala Baylos (2020a), unas actividades pueden no ser consideradas esenciales en un determinado marco de normalidad social y productiva, pero tomar ese cariz en el contexto de una crisis sanitaria como la derivada de la Covid-19.

Sea como fuere, la actividad de reparto a domicilio de comida preparada no reuniría *a priori* las notas para considerarse actividad pública esencial, salvo alguna excepción en los casos de núcleos de población aislados donde, por otra parte, no operan estas plataformas. En cualquier caso, la huelga se convocó, en el caso que nos ocupa, en el ámbito de una sola empresa y lo hizo tan solo durante dos días, por lo que difícilmente podrían materializarse algunos de los problemas expuestos.

Una vez solventado este primer escollo, de nuevo, la naturaleza jurídica del vínculo contractual entre los *riders* y las empresas demuestra los efectos perniciosos de su exclusión del régimen laboral de estos trabajadores. Y es que, aunque el texto constitucional se refiere genéricamente a “los trabajadores” al referirse a quienes son titulares del derecho de huelga, la jurisprudencia temprana del Tribunal Constitucional, en su afamada Sentencia 11/1981 (FJ. 27), excluyó a los trabajadores autónomos y profesionales de tal derecho que, como ya ocurriera con el mencionado derecho a la libertad sindical, solo alcanza a los trabajadores subordinados.

En definitiva, aunque el lector podría ser de la opinión de que para este viaje no hacían falta alforjas, lo cierto es que el estudio de estas consideraciones conducen a hacer patentes los perjuicios que acarrea situar extramuros de la normativa jurídico-laboral a los trabajadores de las principales empresas de reparto de comida.

8. REPARTO DE COMIDA, SÍ; MANIFESTACIONES EN LAS CALLES, NO

El 16 de abril un grupo de repartidores de distintas empresas recorrieron en bicicleta y motocicleta algunas de las calles de Madrid. Así, se desarrollaba la primera manifestación que tuvo lugar durante el estado de alarma y que fue disuelta por las fuerzas y cuerpos de seguridad al no estar debidamente comunicada a la autoridad competente.

Este primer episodio de protesta pudo tener sus réplicas el día 1 de mayo, en el que se conmemoraba el día internacional del trabajador. Para esta jornada se convocaron diversas manifestaciones en distintos municipios españoles, sin embargo, la crisis sanitaria y el Real Decreto 463/2020 iban a condicionar su ejercicio.

Del mismo modo que el derecho de huelga, el derecho de manifestación está garantizado por la Carta Magna, en su art. 21. Su art. 55, ya referenciado, no contempla que el estado de alarma pueda dar lugar a la suspensión de este derecho fundamental, como de ningún otro de esta clase de derechos. Sin embargo, ni siquiera los derechos fundamentales son absolutos, pues han de ceder ante el ejercicio de otros derechos constitucionalmente protegidos. El juego de limitaciones ha de desarrollarse, en todo caso, siguiendo un juicio de ponderación basado en los criterios de idoneidad, necesidad y proporcionalidad.

Comenzaremos por el caso de los riders que prestan servicios en València. Tanto la asociación *Riders x Derechos* como el sindicato *Intersindical Valenciana* convocaron una manifestación, 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.

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 bienes¹³. Basándose en dicha facultad, la Delegación del Gobierno prohibió la manifestación al considerar que, ante la contraposición de los bienes jurídicos del derecho a la manifestación y a la salud pública, 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.

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

13 El Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, vinculante para España, contempla en su art. 18 como limitación al ejercicio de manifestación las medidas necesarias para proteger la seguridad, el orden, la salud o moral públicos, o los derechos fundamentales de los demás.

Subdelegaciones del Gobierno tomaron decisiones similares o idénticas en otras Comunidades Autónomas que fueron recurridas ante los Tribunales Superiores de Justicia (TSJ). Destacaremos 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 argumentando 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 lo habían propuesto.

Esta resolución fue la excepción en un contexto de sentencias desestimatorias. Tan solo otra resolución del TSJ de Navarra permitió un acto del 1º de mayo en el que participarían de forma estática 6 personas durante 40 minutos y guardando la debida distancia de seguridad¹⁴. De hecho, el mismo órgano confirmó la prohibición de otra manifestación en forma de caravana con 20 vehículos que el sindicato LAB se proponía realizar por diversas localidades navarras¹⁵.

Pero la resolución más trascendente fue dictada por el TSJ de Galicia, que 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. Entendió el Tribunal que la manifestación mediante vehículos no se contempla entre los fines que el RD 463/2020 habilita para desplazarse y que la prohibición estuvo guiada por “indudables fines de interés general destinados a la prevención, tutela y preservación de la salud pública” (FJ. 5º). 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 sentencia¹⁶, el TC no aprecia indicios de lesión del derecho de manifestación en la decisión prohibitiva. Entiende que, atendiendo a

14 STSJ de Navarra n.º 69/2020, (Sala de lo Contencioso-Administrativo) de 30 de abril (rec. 133/2020).

15 STSJ de Navarra n.º 70/2020, (Sala de lo Contencioso-Administrativo) de 30 de abril (rec. 134/2020).

16 Sobre los aspectos formales de la resolución, *vid.* Presno, 2020.

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.

La realidad derivada de las resoluciones gubernativas 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 pretendían realizar dichas reuniones públicas. Es decir, la Delegación del Gobierno no propuso modificaciones en los términos de la convocatoria atendiendo al principio de proporcionalidad que tiene la obligación de aplicar y conforme señala la propia LO 9/1983 (Presno, 2020).

Como ha apuntado la doctrina, la regla general no es otra que 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, precisamente, es lo que explica que el TSJ de Aragón admitiera la celebración de la manifestación el 1 de mayo en Zaragoza (Presno, 2020; Rojo, 2020).

Para terminar, como señala Rojo (2020), cabría preguntarse, sobre todo tras el silencio del TC acerca de esta cuestión, si las limitaciones subsistirían en los mismos términos si el Decreto del estado de alarma perdiera su vigencia y la normativa aplicable fuese, exclusivamente, la de índole sanitaria. Puede considerarse, atendiendo a las facultades jurídicas que hemos analizado, que sí, ya que la limitación a este derecho no deriva tanto del RD 463/2020, como de la crisis sanitaria por la Covid-19 (Cotino, 2020).

CONCLUSIÓN

Las precarias condiciones de trabajo de los *riders* son el fruto de múltiples factores. La actividad del reparto de comida a domicilio se caracteriza por ser intensiva en mano de obra y enfrentarse a unos términos de competitividad que las empresas afrontan, generalmente, mediante la reducción de costes asociados al factor trabajo. Pero, sin perjuicio de las características del entorno competitivo, resulta especialmente trascendente para comprender esta realidad el hecho de

que las plataformas *Glovo*, *Deliveroo*, *Uber Eats* o *Stuart*, además, expulsan a los repartidores del régimen tuitivo propio del Derecho del Trabajo.

En esta crónica han podido apreciarse las potencialidades negativas que tiene despojar a un trabajador subordinado de los derechos que les son propios. Sin embargo, podría decirse que el horizonte judicial acerca de esta cuestión parece ser halagüeño a la vista de los pronunciamientos judiciales.

Durante el estado de alarma, el 27 de abril de 2020, el Juzgado de lo Social n.º 2 de Zaragoza dictó sentencia declarando como laboral la relación que une a 57 trabajadores con *Deliveroo* en la ciudad de Zaragoza. Esta resolución sigue la 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 (Todolí, 2017; Mercader; 2017); quedando a la espera, por otra parte, del pronunciamiento del TS sobre esta materia, pues el primer recurso de casación se interpuso a comienzos de 2020.

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.

BIBLIOGRAFÍA

- Adigital (2020). Guía para un reparto a domicilio seguro para todos. Consultado el 15 de mayo de 2020 en *Adigital.org*: https://www.adigital.org/media/guia_reparto-seguro-plataformas-delivery.pdf
- Baylos, A.P. (2020a). ¿Se puede convocar una huelga durante el estado de alarma?. *Nueva Tribuna*. Consultado el 15 de mayo de 2020 en *baylos.blogspot.com*: <https://www.nuevatribuna.es/articulo/actualidad/trabajo-laboral-coronavirus-huelga-estadodealarma/20200326165602172689.html>
- Baylos, A.P. (2020b). El valor político de la firma del acuerdo social para la defensa del empleo. Consultado el 15 de mayo de 2020 en *baylos.blogspot.com*: <https://baylos.blogspot.com/2020/05/el-valor-politico-de-la-firma-del.html>

- Beltrán, I. (2020). Síntesis de urgencia del RD Ley 8/2020 para hacer frente al impacto del Covid-19. Consultar el 15 de mayo de 2020 del blog *Ignasibeltran.com*: <https://ignasibeltran.com/2020/03/18/sintesis-de-urgencia-del-rdley-8-2020-para-hacer-frente-al-impacto-del-covid-19/>
- Beltrán, I. (2020). COVID-19 y medidas sociolaborales (refundición RD Ley a 18/20). Consultado el 15 de mayo de 2020 del blog *Ignasibeltran.com*: <https://ignasibeltran.com/covid-19-refundicion-rdley-8-20-9-20-10-20-11-20-y-12-20/#ind8>
- Cotino, L. (2020). La posible constitucionalidad de las manifestaciones bajo el Covid19 y del decreto de alarma para el Tribunal Constitucional. Consultado el 15 de mayo de 2020, en *www.derechosocovid.com* y *Academia.edu*: <https://www.dropbox.com/s/fke4tpjsvsv6bl6/cotinoATCreunioncovid.pdf?dl=0>
- EFE (2020). Sube la demanda de repartidores pese al debate sobre su seguridad. Consultado el 15 de mayo de 2020 en *efe.com*: <https://www.efe.com/efe/espana/portada/sube-la-demanda-de-repartidores-pese-al-debate-sobre-su-seguridad/10010-4205794>
- EFE (2020b). Repartidor: ¿desde cuándo pedir una hamburguesa es servicio básico?. Consultado el 15 de mayo de 2020 en *efe.com*: <https://www.efe.com/efe/comunitat-valenciana/economia/repartidor-desde-cuando-pedir-una-hamburguesa-es-un-servicio-basico/50000882-4213802>
- EFE (2020c). “Riders” de Valencia se organizan para dotar de mascarillas a repartidores. Consultado el 15 de mayo de 2020 en *efe.com*: <https://www.efe.com/efe/comunitat-valenciana/sociedad/riders-de-valencia-se-organizan-para-dotar-mascarillas-a-repartidores/50000880-4223013>
- Europa Press (2020). Glovo reduce en Barcelona la tarifa base de sus repartidores. Consultado el 15 de mayo de 2020 en *europapress.es*: <https://www.europapress.es/catalunya/noticia-glovo-reduce-barcelona-tarifa-base-repartidores-mitad-20200427115824.html>
- García, J. (2002). Las garantías de los derechos fundamentales, López, L. (coord.). *Derecho Constitucional*. Valencia: Tirant lo Blanch.
- Goerlich, J.M. (2018). Economía digital y acción sindical. En Todolí, A. y Hernández, M. (dirs.) *Trabajo en Plataformas Digitales: innovación Derecho y mercado*. (591 – 612) Pamplona: Aranzadi.

- Mahtani, N. (2020). Riders, las mulas involuntarias de droga durante el confinamiento. Consultado el 15 de mayo de 2020 en *Elpaís.com*: <https://elpais.com/sociedad/2020-04-19/riders-las-mulas-involuntarias-de-droga-durante-el-confinamiento.html>
- Mercader, J.R. (2017). *El futuro del trabajo en la era de la digitalización y la robótica*. Valencia: Tirant lo Blanch.
- Ministerio de Sanidad. (2020). *Guía de actividad comercial a distancia y en zonas rurales*.
- Morales, K. (2020). La huelga en las apps de reparto en tiempos de coronavirus. Consultado el 15 de mayo de 2020 en *latinta.com.ar*: <https://latinta.com.ar/2020/04/la-huelga-en-las-apps-de-reparto-en-tiempos-de-coronavirus/>
- Olías, L. (2020). Glovo aprueba su segundo ERTE en la crisis del coronavirus para unos 200 trabajadores de sus oficinas de Barcelona. Extraído el 15 de mayo de 2020 del diario digital *eldiario.es*: https://www.eldiario.es/economia/Glovo-ERTE-comerciales-Burger-King_0_1024698284.html
- Presno, M. (2020). Coronavirus SARS-CoV-2 y derechos fundamentales (14): comentario al Auto del Tribunal Constitucional sobre la prohibición de una manifestación el 1 de mayo. Consultado el 15 de mayo de 2020 en *presnolinera.wordpress.com*: <https://presnolinera.wordpress.com/2020/05/02/coronavirus-sars-cov-2-y-derechos-fundamentales-14-comentario-al-auto-del-tribunal-constitucional-sobre-la-prohibicion-de-una-manifestacion-el-1-de-mayo/>
- Ramírez, J.M. (2016). Indisponibilidad de los derechos laborales. En Goerlich, J.M. (coord.). *Comentarios al estatuto de los trabajadores. Libro Homenaje a Tomás Sala*. (149-164). Valencia: Tirant lo Blanch.
- Rojo, E. (2020). Alerta sanitaria por el coronavirus y limitación del derecho fundamental de manifestación pública. Consultado el 15 de mayo de 2020 en *jesuscruzvillalon.blogspot.com*: <http://jesuscruzvillalon.blogspot.com/2020/05/alerta-sanitaria-por-el-coronavirus-y.html>
- Rosete, E. (2020). Las entregas a domicilio se colapsan con el confinamiento. Consultado el 15 de mayo de 2020 en *Elpaís.com*: <https://elpais.com/economia/2020-03-23/el-colapso-de-las-entregas-a-domicilio.html>

- Sánchez, J.M. (2018). La Uber Economy y el fenómeno de la economía colaborativa: el mundo del trabajo en disputa. En Todolí, A. y Hernández, M. (dirs.) *Trabajo en Plataformas Digitales: innovación Derecho y mercado*. (69-104) Pamplona: Aranzadi.
- Todolí, A. (2017). *El trabajo en la era de la economía colaborativa*. Valencia: Tirant lo Blanch.
- Todolí, A. Sánchez, J.M., y Kruithof, A. (2019). *El trabajo en plataformas digitales en la Comunitat Valenciana*. Valencia: Publicaciones de la Catedra de Economía Colaborativa y Transformación digital.
- UGT (2019). *El trabajo en plataformas digitales de reparto*. Estudios, nº.1.