
This is the **published version** of the bachelor thesis:

García Martínez, Ainhoa; Sanz de Miguel, Pablo, dir. Nuevas formas de conflicto en las relaciones laborales a causa de la emergencia de las plataformas digitales : análisis del conflicto Taxi vs. VTC. 2021. 115 pag. (1285 Grau en Dret i Grau en Relacions Laborals)

This version is available at <https://ddd.uab.cat/record/245353>

under the terms of the  license



**Universitat Autònoma
de Barcelona**

**Nuevas formas de conflicto en las relaciones laborales a
causa de la emergencia de las plataformas digitales**

Análisis del conflicto Taxi vs. VTC

Autora: AINHOA GARCIA MARTINEZ

Nombre: TRABAJO DE FIN DE GRADO

Tutor: PABLO SANZ DE MIGUEL

Grado: RELACIONES LABORALES

Fecha: 13 de mayo de 2021

Curso: 2020-2021

Agradecimientos

A Carlos del Barrio, José Antonio Pasadas y Antoni Servós por dedicarme parte de su tiempo y hacer que mi Trabajo sea mucho más completo gracias a sus entrevistas.

A Pablo Sanz de Miguel, mi tutor, por guiarme, ayudarme y aconsejarme durante todo este proceso que ha sido la creación del Trabajo.

A mis compañeras de piso, y a Alexandra, Diandra y Estefania, por apoyarme en el día a día.

A mi familia, por creer en mí mucho antes de que yo lo hiciera.

RESUMEN

El avance de la tecnología es un hecho que está afectando a muchos de los aspectos de nuestras vidas. Se trata de un fenómeno nuevo que por lo que parece ha venido para quedarse. Muchas son las ventajas que nos ofrece, pero también al tratarse de un acontecimiento reciente muchos de los aspectos negativos que surgen aún están por abordar y solucionar.

En este sentido, la incidencia de la tecnología está teniendo un papel muy importante en el ámbito de las relaciones laborales. Así pues, se han creado las denominadas plataformas digitales cambiando todo lo que conocíamos hasta hoy sobre las relaciones laborales.

Estas plataformas digitales se han convertido en el desencadenante de muchos conflictos laborales, y es por ello, por lo que he decidido estudiar un conflicto que haya sido originado por la emergencia de estas plataformas en la economía, concretamente voy a analizar el conflicto Taxi vs. VTC.

En base a las teorías clásicas del consenso y del conflicto de las relaciones laborales, voy a examinar cómo éstas pueden explicar la nueva realidad que estamos viviendo, así como la postura adoptada y solución propuesta por los distintos agentes del conflicto.

ABSTRACT

The advancement of technology is a fact that is affecting many aspects of our lives. It is a new phenomenon that, apparently, has come to stay. There are many advantages that it offers us, but also since it is a recent event, many of the negative aspects that arise have yet to be addressed and solved.

In this sense, the incidence of technology is playing a very important role in the field of labor relations. Thus, the so-called digital platforms have been created changing everything we knew until today about labor relations.

These digital platforms have become the trigger for many labor conflicts, and that is why I have decided to study a conflict that has been caused by the emergence of

these platforms in the economy, specifically I am going to analyze the conflict Taxi vs. VTC.

Based on the classic theories of consensus and conflict in labor relations, I am going to examine how they can explain the new reality we are experiencing, as well as the position adopted and the solution proposed by the different agents of the conflict.

ÍNDICE

Abreviaturas	6
Introducción	7
Objetivos y pregunta investigación	9
Metodología	9
MARCO TEÓRICO	10
1. Teorías del consenso y del conflicto de las relaciones laborales	10
1.1.Pluralismo	10
1.2. Neomarxismo	12
2. Teorías del poder de las relaciones laborales	14
2.1.Definición del poder en las relaciones laborales	14
2.2.Sujetos que configuran las relaciones laborales	15
3. Plataformas como empleadores	16
3.1.Historia de las plataformas	16
3.2.Definición de las plataformas	17
3.3.Tipos de plataformas	17
3.4.Perfil de los trabajadores de plataformas	18
3.5.Funcionamiento del algoritmo en las plataformas	20
3.6.Consecuencias	21
ANÁLISIS DEL CONFLICTO EN LAS RELACIONES LABORALES: TAXI vs. VTC	24
1. Características Taxi	24

2. Características VTC	25
3. Diferencias Taxi – VTC	26
4. Cuándo, cómo, por qué inicia el conflicto	27
5. Posición de los distintos agentes del conflicto	32
5.1.Posición del Estado, de la Generalitat de Cataluña y del Ayuntamiento de Barcelona	32
5.2.Posición CCOO	35
5.3.Posición UGT	41
5.4. Posición de las asociaciones representativas de los Taxistas	46
6. Situación actual del conflicto	46
CONCLUSIONES	52
Bibliografía	58
Webgrafía	59
Anexo I: Entrevista a Carlos del Barrio miembro ejecutivo de CCOO	62
Anexo II: Entrevista a José Antonio Pasadas Muñoz, Secretario de Políticas Sectoriales y Transición Justa de UGT	85
Anexo III: Entrevista a Antoni Servós, Secretario de Organización y Actos de STAC	105

ABREVIATURAS

AMB	Área Metropolitana de Barcelona
CNMC	Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia
CCOO	Comisiones Obreras
CCAA	Comunidades Autónomas
OIT	Organización Internacional del Trabajo
SLT	Sindicato Libre de Transporte
STAC	Sindicat del Taxi de Catalunya
TSJC	Tribunal Superior de Justicia de Cataluña
TS	Tribunal Supremo
UGT	Unión General de Trabajadores
VTC	Vehículo de Turismo con Conductor

INTRODUCCIÓN

Las plataformas digitales son un fenómeno nuevo en el mercado laboral poco estudiado, pese a su creciente importancia. Han irrumpido en la economía cambiando mucho de lo que conocíamos hasta día de hoy sobre las relaciones laborales. Si bien es cierto que las relaciones laborales desde su surgimiento siempre han estado en continuo cambio y evolución, en este caso vemos como el desarrollo de la tecnología ha influenciado directamente en las relaciones laborales en concreto y en nuestra vida en general.

Al tratarse de un nuevo fenómeno podemos apreciar como la regulación laboral existente no llega a ser efectiva en la protección de los derechos laborales de los trabajadores de dichas plataformas. Es por eso, que este tema es tan polémico.

Partiendo de esta premisa, he decidido analizar un conflicto que haya sido desencadenado a causa del surgimiento y la emergencia de este tipo de empresas y estudiar cómo han influenciado en la forma de abordar conflictos en las relaciones laborales y en la distribución del poder de cada uno de los agentes que intervienen en ellas, esto es, el empresario, los trabajadores y el papel del Estado.

En este sentido, a lo largo de la historia también han surgido teorías del consenso y del conflicto de las relaciones laborales con el objetivo de explicar la realidad. Debemos de tener en cuenta, que por mucho que se lleven a cabo medidas para intentar que el conflicto en las relaciones laborales desaparezca, es imposible, ya que el conflicto es inherente a él.

Asimismo, he decidido estudiar cómo estas teorías clásicas pueden abordar esta tipología nueva de conflictos que han sido originadas por la entrada de las plataformas digitales en nuestro mercado.

Opino que es de gran interés e importancia, pues se trata de un nuevo fenómeno que aún está por ver cómo los diferentes agentes de las relaciones laborales van a intentar abordar las consecuencias que han surgido a causa de la emergencia de estas plataformas.

Además, no se trata de un hecho que simplemente afecte e involucre a los trabajadores y a los diferentes agentes de las relaciones laborales, sino que va mucho más allá, ya que tiene incidencia en nuestro día a día, en los consumidores y clientes de dichas plataformas y en la sociedad en general, puesto que nuestros derechos laborales también se están viendo afectados.

Por consiguiente, para dar respuesta a todas estas cuestiones, he determinado centrarme en el conflicto surgido a causa de la emergencia de las plataformas entre el sector Taxi y el sector VTC. En primer lugar, estudiaré las teorías del consenso y del conflicto en las relaciones laborales, concretamente el pluralismo y el neomarxismo, también las teorías de poder. Seguidamente abordaré la emergencia de las plataformas, haciendo hincapié en sus características y consecuencias. En segundo lugar, analizaré el conflicto anteriormente mencionado, poniendo especial atención en cómo han intervenido los diferentes agentes y qué postura han adaptado. Finalmente, completaré la investigación mediante una conclusión.

OBJETIVOS Y PREGUNTA INVESTIGACIÓN

Objetivos:

- Analizar el conflicto surgido entre el sector Taxi y el sector VTC a causa de la irrupción de las nuevas plataformas en el mercado de los servicios de transporte
- Comparar la distinta visión de los diferentes agentes intervinientes en dicho conflicto estudiando su postura adoptada y la solución propuesta
- Analizar cómo las teorías clásicas del consenso y conflicto de las relaciones laborales se pueden emplear para analizar este tipo nuevo de conflictos

Pregunta investigación:

En el conflicto desencadenado por la emergencia de las nuevas plataformas digitales entre el sector Taxi y el sector VTC, las teorías clásicas del consenso y del conflicto de las relaciones laborales ¿son capaces de explicar la posición adoptada y solución propuesta por cada agente interviniente en este conflicto?

METODOLOGÍA

Para llevar a cabo esta investigación, por un lado, he realizado un estudio bibliográfico analizando las diferentes teorías de consenso y conflicto de las relaciones laborales, las teorías de poder, y el concepto de las nuevas plataformas como empresas.

Para aplicar dichos conceptos, he decidido analizar el conflicto Taxi vs. VTC surgido a causa de la irrupción de las plataformas en la economía y me he valido en este caso también de un estudio bibliográfico.

Junto con esto, he efectuado 3 entrevistas semiestructuradas a los diferentes agentes intervinientes en el conflicto: concretamente a Carlos del Barrio miembro ejecutivo del sindicato CCOO, a José Antonio Pasadas Muñoz Secretario de Políticas Sectoriales y Transición Justa de UGT y a Antoni Servós Secretario de Organización y Actos de STAC, con el fin de conocer el conflicto más en profundidad y obtener una imagen fiel de él.

MARCO TEÓRICO

1. Teorías del consenso y del conflicto de las relaciones laborales:

A lo largo de la historia han ido surgiendo diferentes corrientes teóricas respecto a las relaciones laborales. Por un lado, tenemos las teorías del consenso y por otro lado las teorías del conflicto. Los diferentes enfoques sobre el conflicto los podemos diferenciar de la siguiente manera:

1.1. Pluralismo:

El enfoque pluralista tiene su origen en el Reino Unido en la década de 1920. Tiene una gran vinculación con la Escuela de Oxford. En esa época, se empieza a llevar a cabo una centralización del poder del Estado en las sociedades industriales que se estaban desarrollando tras la Primera Guerra Mundial y esta corriente surge como consecuencia de ello.

La distribución del poder en la sociedad se efectúa de una manera diferente, entienden que los diferentes grupos de interés, esto es, sindicatos y patronales, deben tener autonomía y libertad de acción, descartando rotundamente una intervención del Estado. Por tanto, la función económica se lleva a cabo de una manera independiente y autónoma respecto al poder del Estado.

Focalizan su estudio en la forma de organizar y conducir el conflicto. Concretamente en el estudio de las normas de regulación del trabajo, los procedimientos de negociación y las formas de regulación colectiva.

Así pues, entienden que la negociación colectiva es útil para llevar a cabo una formulación de normas y reglamentos de las sociedades. Comprenden que existe un imperativo moral, denominado *economía moral* donde los diferentes agentes se comprometen a negociar sin que el Estado intervenga. Es decir, son los sindicatos y la empresa los que llevan a cabo dicha negociación.

Además, la negociación colectiva se entiende como un procedimiento de participación asociado a la idea de *democracia industrial*. Afirman que es el principal canal de participación de los trabajadores, y por eso se le denomina de esa

manera: es la forma más adecuada de mitigar la conflictividad, puesto que consideran que es la manera más idónea de corregir la asimetría de poder entre capital y trabajo, esto es, entre empresario y trabajador, puesto que, es el método más dinámico de adaptación de las instituciones sociales y de la empresa en un entorno cambiante, ya que afirman que la *democracia industrial* permite la renovación constantemente.

Por tanto, los pluralistas dicen que mediante la *democracia industrial* se lleva a cabo la libertad de acción de los grupos de intereses y la corrección de la asimetría de poder entre capital y trabajo.

En la empresa pluralista estos principios se traducen en *constitucionalismo industrial*: reconocimiento de una serie de derechos fundamentales de los trabajadores (derecho a la sindicación, de expresión, de huelga, etc...), concibiéndose la empresa como un equilibrio político inestable donde se enfrenta intereses en conflicto.

En este contexto, valoran que los sindicatos tienen como función principal actuar como corrector frente a los fallos que genera el mercado. Se conciben como una institución normal de las sociedades capitalistas, orientados a garantizar una mejor situación de los asalariados. Ya no se consideran enemigos de la empresa, sino que pasan a ser representantes legítimos de los trabajadores y se convierten en interlocutores válidos, con el objetivo de canalizar los conflictos. También actúan como control social, cuando la dirección de la empresa no puede disciplinar a los trabajadores, lo llevan a cabo estas instituciones.

En resumen, el pluralismo se refiere al reconocimiento de intereses diferentes y que dichos intereses se encuentran en conflicto. Los intereses son heterogéneos, pero no se refiere tan solo al conflicto que pueda existir entre capital y trabajo, sino que a los propios conflictos que existen en el propio seno de trabajo. Por tanto, no se trata de una homogeneidad en los intereses de clases.

Entienden que el conflicto no es ni permanente ni estructural, sino que el conflicto es coyuntural y además tiene raíces económicas. Por tanto, las relaciones laborales son relaciones económicas y para abordar y solucionar los conflictos existentes la

manera más apta de abordarlo es mediante la negociación como forma de regulación conjunta.

1.2. Neomarxismo:

El enfoque neomarxista nace en el siglo XX y se basa en la asimetría de poder. Se apartan de la visión institucional y tratan las relaciones y el conflicto en el proceso de trabajo.

Explica la desigualdad y la asimetría de poderes entre capital y trabajo. Analizan las relaciones de poder y dominación que como consecuencia deriva en las desigualdades de clase; las relaciones de control sobre el trabajo y las cuestiones relativas a la subjetividad y el rendimiento del mismo.

Los neomarxistas analizan tres diferentes dimensiones:

En primer lugar, la dimensión estructural. El conflicto se trata de una característica permanente ya que nace de la desigualdad de posiciones en la estructura social. Esta desigualdad está relacionada con la propiedad del capital y el poder.

En segundo lugar, analizan el control del trabajo. Entienden que el taylorismo¹, es otra manera de controlar el trabajo, “dividir para reinar”. Se trata del control de la organización del trabajo en la empresa, para convertir la fuerza de trabajo en trabajo efectivo.

En tercer lugar, tratan la subjetividad y la alienación. La cosificación del trabajo-mercancía afirman que supone eliminar la iniciativa, la autonomía y la libertad creadora al hombre, al vendedor de la fuerza de trabajo.

Junto con esto, cabe destacar la importancia que le dotan al Estado. Entienden que las condiciones de vida y trabajo no dependen solamente de la empresa, sino que el Estado es un actor esencial que lleva a cabo la regulación del trabajo y además

¹ El taylorismo se podría resumir de la siguiente manera: se trata de una manera de organizar el trabajo en el que se lleva a cabo la disociación del proceso de trabajo de habilidad de los obreros, también se lleva a cabo una separación de la concepción del trabajo de la ejecución de este y el monopolio del conocimiento por parte de la gerencia para controlar cada paso del proceso de trabajo y la forma de ejecutarlo.

distribuye los bienes sociales. También, opinan que provee diferentes recursos como las pensiones, el seguro de desempleo, regula la jornada laboral, ofrece educación y formación profesional, entre otras cuestiones. Asimismo, el Estado de Bienestar es un espacio de litigio para los actores al tiempo que ese Estado de Bienestar contribuye al proceso de legitimación del orden social.

Hyman (1981) entiende que en todos los centros de trabajo existe una frontera invisible de control que reduce algunos de los poderes formales del empresario. Considera que, en las relaciones laborales existen procesos y fuerzas contradictorias y, en consecuencia, tanto la estabilidad como inestabilidad forman parte del sistema. A través de la organización del trabajo y de la negociación colectiva opina que se crea un proceso de control a la clase obrera.

Por otro lado, Braverman (1987) afirma que el objetivo del empresario es reducir costes y tener más beneficios y centralizar el poder, aumentando así su control.

Michael Burawoy (1989) analiza la idea de “producción del consentimiento”. Comprende que los obreros a través de formas autónomas de cooperación basadas en juegos participativos con reglas informales favorecen las estrategias de control del capital. Se basa en la idea de Gramsci, un autor marxista italiano de los años 30, que introduce el término de *hegemonía*. Opina que el poder tiene dos capacidades, por un lado, la fuerza, es decir, la coacción, el ejército, la policía, el sistema judicial, etc., y, por otro lado, el consenso, es decir, existe un consenso en la sociedad que acepta esta fuerza y este poder.

Por tanto, cuando se combina la fuerza y coacción con el consenso, se consigue el poder: una parte de la relación del trabajo impone las reglas, y la otra parte la acepta.

Como consecuencia de esta perspectiva se lleva a cabo una redefinición del concepto de las relaciones laborales: las relaciones laborales se caracterizan por una dialéctica entre conflicto y pacto. Son dos aspectos contradictorios pero que están unidos.

Esta tensión hace necesaria la acción del sindicalismo y sus funciones, pero también le marca límites. Por tanto, el sindicalismo tiene un carácter dual, y contradictorio:

defienden los intereses de clase, pero al mismo tiempo son instituciones de integración.

Entienden el conflicto como endémico y permanente en el sistema capitalista; generado en las relaciones entre capital y trabajo, en las relaciones de control, dominación y explotación en el proceso de trabajo. El pacto sólo tiene validez temporal, se renueva periódicamente (a través de la negociación colectiva); y por eso, opinan que la contención del conflicto es provisional.

2. Teorías del poder de las relaciones laborales:

2.1. Definición del poder en las relaciones laborales:

Para poder definir qué es el poder, debemos de acudir a la doctrina pues no existe ninguna definición legal:

“El poder es la capacidad de dirigir realmente la conducta de otros, se encuentra desigualmente distribuido en cualquier sociedad. No puede existir sociedad alguna sin subordinación de algunos de sus miembros a otros, sin mando y obediencia, sin personas investidas de la facultad de dictar normas y de tomar decisiones. La potestad de determinar una línea política, de establecer normas y de tomar decisiones y asegurar su cumplimiento es un poder social. Sus fundamentos son de índole diversa: la riqueza, el prestigio personal, la tradición, la fuerza física, a veces; otras, la simple inercia. Las leyes pueden, en ocasiones, apoyarlo, restringirlo e, incluso, crearlo, pero las leyes no son la principal fuente de poder en la sociedad.”²

MAX WEBER define el poder como "la probabilidad de que un actor en una relación social esté en situación de llevar a cabo su propia voluntad a pesar de la resistencia, sin tener en cuenta la base sobre la cual se apoya esta probabilidad".

Estas ideas una vez aplicadas al mundo del trabajo y de las relaciones laborales, podríamos adaptarlas de la siguiente manera y llegar a la conclusión de que toda relación de trabajo se basa en una parte que para sobrevivir necesita vender su

² PEDROSA GONZÁLEZ, Juan. (2008). *Incidencia sobre la relación laboral del trabajo en contratas*, Recuperado de <https://app.vlex.com/#vid/350291546> Consultado 02/02/2021

fuerza de trabajo (ya sea física o intelectual) y otra parte que necesita fuerza de trabajo para integrarla en un sistema de producción que dirige.

El trabajador necesita vender su fuerza de trabajo ya que si no lo hace no tendrá ninguna otra alternativa para obtener ingresos, es realmente difícil encontrar una fuente alternativa de ingresos. Dada la situación de desempleo digamos que el trabajador se encuentra en una situación extrema y desesperada, existe una relación de dependencia respecto a la otra parte ya que para subsistir no le queda otra elección que la de vender su fuerza de trabajo y subordinarse respecto al empresario.

Por el contrario, el empresario no necesita la fuerza de trabajo de un trabajador en concreto, sino que dado el volumen de desempleo le será fácil encontrar un oferente alternativo de trabajo, por tanto, el grado de dependencia del empresario respecto al trabajador es muy bajo incluso inexistente.

Ante esta situación podríamos decir que existen dos partes que ya antes de establecer la relación de trabajo se encuentran en planos desiguales, y que el poder esta centralizado en una de las partes. En las relaciones laborales individuales, el control sobre los recursos que necesita la otra parte lo ejerce solamente el empresario, y de ahí su situación de poder.

El denominado *ius variandi* podría definirse como la manifestación del poder de dirección empresarial para organizar y ordenar las prestaciones laborales, asociado al poder disciplinario para reprimir las conductas ilícitas de las personas trabajadoras, siempre, sometido al respeto de los derechos fundamentales de estas.

Pero el poder de dirección no es absoluto o ilimitado, sino que viene marcado por el Derecho, que de la misma manera lo legitima también este poder. El ejercicio disciplinario empresarial está sujeto a límites materiales: siempre se ha de ejercitar respetando los límites externos impuestos por la Constitución Española, las leyes, los convenios colectivos, y los contratos de trabajo.

2.2. Sujetos que configuran las relaciones laborales:

Dentro del ámbito de las relaciones laborales podemos distinguir tres figuras: el patrono (patronales), el Gobierno (órganos jurisdiccionales), trabajadores (sindicatos).

El patronal es un grupo de personas e instancias que toman decisiones que afectan a la contratación, condiciones de prestación de servicios y despido de los trabajadores en la relación de dependencia. La patronal crea un puesto de trabajo con el objetivo de que sea ocupado por un trabajador que se encontrará bajo su dependencia a través de un contrato de trabajo.

Respecto al Gobierno, es el responsable de establecer las leyes y políticas que van a determinar las relaciones laborales y por tanto van a influir tanto a los trabajadores como a los patronos. El Gobierno dentro de este ámbito puede tener tanto una función interventora como de mediación.

Finalmente, los Sindicatos son instrumentos de incorporación de los trabajadores en la lucha por la defensa de sus intereses y la evaluación de sus condiciones de vida, al tiempo que ayudan a la formación de una clase obrera organizada y combativa.

El objetivo principal es velar por los intereses y el bienestar de sus miembros. Llevan a cabo luchas reivindicativas para conseguir sus objetivos, así como asegurar unas condiciones laborales dignas. El punto de partida es que la clase obrera asuma su papel protagónico en la lucha por la liberación, con el fin de obtener cierto grado de autonomía y organización. Los sindicatos tienen suficiente capacidad de negociación y pueden establecer un diálogo social entre el empleador y los trabajadores.

Los trabajadores tienen libertad sindical, para crear, organizar, afiliarse, no afiliarse o desafiliarse, cambiar de sindicato es libre y sin injerencias del Estado, patronos, empleadores u otros sindicatos.

3. Plataformas como empleadores:

3.1. Historia de las plataformas:

La organización tradicional del trabajo está muriendo y están aumentando los empleos no convencionales e independientes que tienen como característica los ingresos intermitentes.

Las empresas se han convertido en plataformas. “La tecnología está reconfigurando las relaciones laborales. Aquel mundo laboral predecible, en el que cada pregunta tenía su respuesta correcta ya fue. Se esfumó.” Tal como apunta Albert Cañigüeral.

Las nuevas plataformas digitales no han creado un modelo de económico diferente, sino que han creado un modelo de negocio diferente, a raíz de un nuevo modelo de empleo. Cabe destacar el aumento de las formas de trabajo no convencionales, también como consecuencia a la fuerte tendencia a la externalización por parte de las empresas y junto con el auge de plataformas digitales que llevan a cabo una intermediación entre la oferta y demanda de talento en cualquier tipo de trabajo, se ha dado la aparición de un nuevo mercado de trabajo, creando un nuevo sistema de derechos y necesidades de las personas trabajadoras.

Las principales características del mercado laboral de hoy en día serían que la rotación cada vez es mayor, el aumento de trabajo a tiempo parcial y la *plataformización* de las relaciones laborales.

3.2. Definición de las plataformas:

Las plataformas digitales se podrían definir como un nuevo modelo de negocio donde las empresas de base tecnológica, en principio, tan solo se limitan a poner en contacto al cliente – que es el solicitante de una prestación de servicios – con la persona que realiza finalmente la prestación, el trabajador autónomo.

3.3. Tipos de plataformas:

Para acceder a las plataformas, se puede acceder con facilidad y además están disponibles para todo tipo de talento y necesidades.

En este sentido, las plataformas abarcan desde trabajadores denominados microtrabajadores (*microworkers*) que realizan microtarefas online como en

Amazon Mechanical Turk, también a trabajadores bajo demanda (*qiq workers*) a través de plataformas como *Glovo*, *Uber*, *MyPoppins* o *TechBuddy*.

Junto con esto, existen plataformas enfocadas a “*trabajadores de cuello azul*”³: *CornerJob* o *JobToday* que su función es ofrecer una alternativa digital a las empresas de trabajo temporal.

Esta oferta además se completa con soluciones digitales para la contratación de *freelancers* y “*trabajadores de cuello blanco*”⁴ como *UpWork*, *Freelancer* o *Malt*.

Cabe destacar que también se pueden encontrar perfiles de alta especialización en plataformas como *TotalTal*, *Up Counsel* o *GLG* que han sido diseñadas con el objetivo de contratar a este tipo de trabajadores.

3.4. Perfil de los trabajadores de plataformas:

En el año 2018 la profesora Ursula Huws y su equipo de la Universidad de Hertfordshire (Reino Unido) junto con el apoyo de la Fundación Felipe González llevaron a cabo una encuesta en España sobre el trabajo en las plataformas digitales.

Tras realizar dicho análisis, concluyeron que España se colocaba a la cabeza de los países de la Unión Europea respecto al volumen de empleo en plataformas, concretamente un 17% de las personas que estaban en edad de trabajar realizaban actividades por medio de ellas mínimo una vez por semana.

En este sentido, España también se situaba el primero en volumen de esta modalidad una vez por mes y una vez por año. Así pues, llegaron a la conclusión de que España es la potencia europea en trabajo en economía de plataforma.

Junto con esto, también se detectó que estábamos a la cabeza en cuanto al número de personas que intentaban encontrar trabajo mediante dichas plataformas: concretamente un 48’1% de la población trabajadora. Si bien es cierto que no todo el porcentaje mencionado anteriormente lo encuentra, cabe destacar el alto

³ Es un término que se utiliza, particularmente en países de habla inglesa, para designar a los individuos que forman la parte más baja de la jerarquía de las empresas; en particular con frecuencia señala a ejecutantes de tareas manuales y a obreros,

⁴ Diseñadores, traductores, programadores, directores de proyectos, expertos en ciberseguridad, etc.

porcentaje que sí lo encuentra, pues se trata de un 27'5% del total, esto es; más de 8'4 millones de personas en edad de trabajar están empleadas en algún modo en plataformas. En este sentido afirma que encuentran empleo muchos más varones (32'5%) que mujeres (22'4%).

Respecto al peso del trabajo, tan solo un 9'4% tienen en esta actividad su única fuente de ingresos, y en este colectivo la mayoría son mujeres. Hablamos de 600.00 personas y para algo más de 1'9 millones de personas (30'4%) de los trabajadores de plataforma representa la mitad de sus ingresos. Es por eso, que, de manera general, se trata de una actividad que los trabajadores lo complementan con las rentas procedentes de otros trabajos o actividades. Así pues, el 11'5% tiene un empleo remunerado y el 10'3% lo combinan con la percepción de prestaciones.

Respecto a la jornada realizada, un 48'3% de los trabajadores lo hacen a tiempo completo y un 10'7% a tiempo parcial.

Es en el sur de España donde la mayoría de estos trabajadores llevan a cabo su actividad.

En cuanto al tipo de trabajo desarrollado, el 40'4% desempeñan tareas sencillas desde su ordenador una vez por semana, un 35'4% realizan trabajos más cualificados como diseño, edición, traducción o desarrollo de *software*, el 33'9% elabora trabajos de oficina más de tipo rutinario, el 31'4% desarrolla empleos más ocasionales en casas de otras personas, como de fontanería o reparaciones y el 30'5% de limpieza, jardinería o cuidado de niños. Un 34% lleva a cabo trabajos profesionales como servicios jurídicos y contabilidad, y un 28'6%, esto es, 2'3 millones de personas en edad de trabajar desarrollan labores de conducción o entrega a domicilio.

Con relación al colectivo más afectado, la mayoría de ellos son jóvenes entre 16 y 34 años, concretamente el 47%. Aun así, no es excepcional el trabajo entre los mayores, pues un 12'5% está formado por trabajadores entre 55 y 65 años.

Junto con esto, debemos de hacer hincapié en los inmigrantes que llegan a España en busca de empleo y mejora de su calidad de vida. Debido a sus características

hacen que sea uno de los colectivos más deseados por las plataformas. Asimismo, se encuentran en una delicada situación ya que tienen una mayor dificultad para acceder a puestos de trabajo acordes a sus estudios. Además, si añadimos la necesidad que tiene este colectivo respecto al trabajo y la dependencia que tienen respecto al trabajo para vivir, junto con la situación administrativa regular en España, hace que sea uno de los colectivos más vulnerables y solicitado por las plataformas.

También existe la casuística donde las personas irregulares acceden a través del alquiler de las licencias habitualmente de sus compatriotas. Esto hace que aumente el temor a denunciar o a levantar la voz porque pueden ser expulsados.

De la misma manera, otros de los colectivos que cabe destacar, son aquellos que perdieron el empleo debido a la crisis sufrida en 2008 o bien que han visto su puesto de trabajo precarizado, ya sea a través de contratos temporales, bajada salarial, inestabilidad, ...

Por tanto, está claro que los trabajadores de las plataformas, en rasgos generales, son grupos de trabajadores vulnerables que necesitan los ingresos para sobrevivir y por tanto se acentúa esta situación de dependencia y vulnerabilidad respecto a la plataforma y una mayor "aceptación" de las situaciones laborales más precarias porque no les queda otra alternativa.

3.5. Funcionamiento del algoritmo en las plataformas:

Möhlmann y Zalmanson (2017) definen cinco elementos de la gestión mediante algoritmos:

En primer lugar, se lleva a cabo un seguimiento continuo de la conducta de los trabajadores.

En segundo lugar, el desempeño de los trabajadores está en constante evaluación mediante la revisión de los clientes, pero también mediante la aceptación o el rechazo del trabajador por parte del cliente.

En tercer lugar, se lleva a cabo una implementación automática de decisiones, sin que intervenga un ser humano.

En cuarto lugar, la interacción de los trabajadores es con un “sistema” en vez de con seres humanos, privándolos de cualquier oportunidad de los comentarios, la conversación o la negociación con su supervisor.

Finalmente, existe poca transparencia y esto impide que las plataformas revelen cómo funcionan los algoritmos, pero también por la naturaleza adaptable de los algoritmos que modifican las decisiones según los datos recopilados.

Podríamos resumirlo de la siguiente manera: la característica que define las plataformas digitales de trabajo es la de gestionar la mano de obra con algoritmos. Por tanto, los algoritmos van más allá de dirigir el trabajo y planificarlo, llegando a controlar si no son todos casi todos los aspectos del trabajo.

3.6. Consecuencias:

Las consecuencias más destacables son las siguientes:

El concepto de empleador y trabajador ha cambiado, y uno es consecuencia de otro. Es decir, el concepto de trabajador ha cambiado porque en un primer momento ha sido la figura del empleador la que ha asumido matices e incluso modalidades nuevas.

Han estructurado un modelo nuevo de trabajar de negocio, que generaron a la par de nuevos tipos de trabajo, nuevas formas de trabajar. Todo esto afectará a futuro la conformación del mercado de trabajo, con sujetos y relaciones tan diferentes, al menos de como las conocemos en la actualidad.

El trabajador de plataformas se presenta como un trabajador autónomo. Se presenta como trabajador independiente, o al menos intentan presentarlo, como si fuera su propio jefe, bajo la figura del emprendedor.

Pero realmente los trabajadores de plataformas no son sus verdaderos jefes y propios jefes. La OIT en su informe con motivo de su centenario sobre el futuro del trabajo, afirma que la idea de que sean sus propios jefes no es del todo real, puesto

que en la práctica los algoritmos son los que marcan las reglas. Los clientes son los que tienen la posibilidad de rechazar trabajos después de haberlos solicitados, también pueden suspender a los trabajadores en caso de que no tomen pedidos durante un determinado periodo de tiempo y además los clientes son los que pueden subir o bajar la tarifa por hora.

Por ejemplo, los repartidores también pueden rechazar pedidos de la misma manera que lo pueden hacer los clientes, pero en este caso digamos que el algoritmo tiene memoria y como consecuencia de esto le asignará menos trabajo en un futuro.

Además, desde las plataformas alegan la flexibilidad existente que tienen los trabajadores para escoger en qué franja horaria trabajar, pero la realidad es bien distinta, ya que finalmente es el algoritmo de la aplicación la que reparte los horarios.

Por otro lado, los trabajadores de plataformas no reconocen horas mínimas de prestación de tareas, puesto que su actuación comienza a partir de la digitalización de la demanda.

Respecto a la protección social, estos trabajadores no suelen beneficiarse de la protección social, por tanto, se ve reducida la cobertura de la protección social. Esto es consecuencia de que la mayoría de los sistemas de protección social fueron diseñados teniendo en cuenta el empleado dependiente a tiempo completo como perfil general.

Junto con esto, este tipo de empleos se caracterizan por remuneraciones inferiores al salario mínimo, flujos impredecibles de ingresos y la ausencia de protecciones laborales.

De una manera resumida podríamos decir que las plataformas acaban dirigiendo la actividad laboral mediante el establecimiento de franjas horarias, también impiden el contrato entre usuarios fuera de la plataforma, además, desconectan trabajadores que no alcanzan un determinado nivel de satisfacción de los clientes, fijan precios y condiciones de servicio y son propietarios de la infraestructura esencial como sería la aplicación o bien el algoritmo.

Por eso, los trabajadores de las *apps* son verdaderos trabajadores, no se trata de trabajadores independientes ni tampoco autónomos.

Respecto al empleador, es más difícil definirlo, ya que sí que se identifica la plataforma, pero ésta se confunde con el empleador. Por ello, es más complicado llevar a cabo un análisis, ya que en ningún momento se lleva a cabo una identificación de manera visible, al contrario de lo que sucede con los trabajadores de plataformas. Todo se hace vía digital.

Al atribuirle a la plataforma el rol de organizar el negocio se deja fuera de todo tipo de responsabilidad al empleador. Y como consecuencia, si el titular de la plataforma no interviene de ninguna manera entre el trabajador y el empleador es más complicado atribuirle la figura de empleador.

El modelo de negocio de las plataformas ha hecho mucho para difuminar las líneas entre consumidores, empleadores y trabajadores. Se excede de la tradicional relación bilateral que conocemos, donde tradicionalmente solamente existían empleador y trabajador, y donde se suponía una vinculación bilateral. Esto ha cambiado, y por lo menos se ha convertido en una relación de tres: empleador, trabajador y cliente.

ANÁLISIS DEL CONFLICTO EN LAS RELACIONES LABORALES:

Taxi vs. VTC

1. Características Taxi:

El servicio de Taxi es un servicio público de transporte terrestre de viajeros de carácter discrecional. Dicho servicio tiene tarifas reguladas y ofrece el servicio de transporte a una persona o grupos de pasajeros dirigidos a igual o diferentes destinos por contrato o dinero.

El Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos (RGV), define al Taxi como el turismo destinado al servicio público de viajeros y provisto de aparato taxímetro.

Con el fin de garantizar la prestación de un servicio público de calidad suficiente y respetando los derechos de todos los usuarios y conductores, dicha actividad está sometida a la intervención administrativa. Esta intervención, junto con el fin mencionado anteriormente, también tiene como objetivo buscar un equilibrio económico entre la actividad y la suficiencia del servicio. Esto se ve reflejado en la limitación del número de licencias y el establecimiento de tarifas de carácter obligatorio.

Para poder prestar el servicio, los titulares deben de obtener una licencia previa que les permita ejercer la actividad. Estas licencias son fijadas por los Ayuntamientos, estableciendo el número máximo de ellas. Para determinar el número de licencias se tiene en cuenta por un lado la necesidad y por otro lado la conveniencia del servicio a prestar a la ciudadanía.

La tarifa de la que antes hablábamos también será regulada por los Ayuntamientos. Dichas tarifas parten de la existencia de un taxímetro, que debe de estar adecuadamente precintado, homologado y verificado. El taxímetro es un aparato que indica el importe a pagar según la distancia recorrida, el tiempo transcurrido y la tarifa de aplicación si existe más de una. El usuario paga una tarifa al conductor a cambio del servicio prestado.

La forma de concertación del servicio puede ser de tres maneras diferentes. En primer lugar, por el segmento de despacho, esto es, solicitado por teléfono o aplicación móvil, a una central. En segundo lugar, el segmento de calle; las personas salen a la vía en búsqueda del servicio. Dentro de esta tipología podemos distinguir dos ramas, por un lado, los Taxis de calle o bien los Taxis de zonas de espera. Finalmente, el segmento del contrato, es decir, el usuario contacta directamente al conductor del Taxi.

Respecto a la regulación del Taxi, son las CCAA las que tienen competencia en esta materia y por tanto han dictado sus propias normas en la materia. En caso de la Comunidad Autónoma de Cataluña, la Ley 19/2003, de 4 de julio. El grueso de la regulación estatal vigente se encuentra en el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre. Con carácter supletorio es de aplicación el Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo, por el que se aprueba el reglamento nacional de los servicios urbanos e interurbanos de transportes de automóviles ligero.

Los titulares de las licencias de Taxis son trabajadores autónomos y se rigen por el convenio colectivo nacional para el sector de auto Taxis.

2. Características VTC:

VTC son las siglas con las que se conoce al término de Vehículo de Transporte con Conductor. Las siglas VTC también han sido traducidas como Vehículos de Transporte Concertado, que así hace referencia a su característica más importante de cara al usuario; la concertación del servicio previamente. De esta manera es como se llama a los vehículos con chófer que trasladan a uno o varios pasajeros desde un lugar de origen a otro de destino.

Los VTC no son algo reciente, ya que se utilizaban años atrás para servicios privados; para empresas, servicios de limusina o chóferes privados. Pero como consecuencia del desarrollo tecnológico, hoy en día son usadas por empresas como Uber y Cabify ofreciendo sus servicios a través de una aplicación móvil. Son contratadas para cualquier tipo de traslado, pero eso sí, debe de contratarse con antelación. Aunque también cabe destacar, que anteriormente dicha antelación era

mucho mayor que con la que ahora contamos, puesto que debido a las nuevas tecnologías ya es posible contratar un servicio VTC minutos antes del trayecto.

La gestión de las autorizaciones de VTC y su otorgamiento es competencia de las CCAA por delegación del Estado. La inspección también está delegada a las CCAA. La ley establece una limitación de 1 licencia VTC por cada 30 Taxis.

Los VTC están obligados a llevar una pegatina que les distinga del resto, por eso debe de ser visible desde el exterior del coche, y el diseño de la pegatina depende de cada CCAA.

Las empresas que usan autorizaciones VTC deben de cumplir los convenios colectivos de alquiler de vehículos con y sin conductor. Existen trabajadores por cuenta ajena en empresas como Uber y Cabify, pero también es relevante un importante colectivo de autónomos que son dueños de sus autorizaciones y que trabajan con el vehículo; en el caso de Cabify un 60% son empresas con sus correspondientes empleados y un 40% trabajadores autónomos.

El precio de una licencia VTC ronda los 5.000 euros, pero como consecuencia de la alta demanda y la ausencia de nuevas autorizaciones en muchos lugares el precio de las autorizaciones está llegando a superar los 50.000 euros. También, pueden venderse en paquetes.

Las condiciones que deben de cumplir están reguladas en el artículo 181.2 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Las características del servicio VTC son las siguientes: debe ser contratado con antelación a la realización del mismo. Asimismo, los VTC no pueden estar en circulación cuando no lleven pasajeros (exceptuando los trayectos al punto de recogida y vuelta de su base). También el coste de un determinado servicio de VTC debe estar fijado antes de iniciar el trayecto, sin importar cuanto dure, y finalmente los VTC regulan sus tarifas según la demanda, por tanto, un mismo trayecto puede variar el coste dependiendo del día y de la hora.

3. Diferencias Taxi – VTC:

Atendiendo a las características explicadas anteriormente, podemos encontrar diferencias:

Respecto al modelo de pago de servicios los Taxis funcionan con una tarifa que no se paga hasta el final⁵ y las VTC mediante un servicio prepago donde los precios se calculan antes de contratarse.

El modelo de contratación de servicios es distinto también: los Taxis pueden parar en la calle, en una parada de Taxi o por una llamada de teléfono o aplicaciones del móvil, en cambio las VTC a través de una aplicación del móvil y de esta manera se estipula el punto de recogida.

En cuanto al número de licencias o autorizaciones, para los Taxis existe una limitación en el número de licencias: no se pueden adquirir más de dos licencias por persona, en cambio en relación con las autorizaciones VTC no existe una limitación.

Finalmente, en el caso de la Comunidad Autónoma de Cataluña Uber y Cabify deben de operar con una precontratación mínima de 15 minutos.

4. Cuándo, cómo, por qué inicia el conflicto:

Para poder llevar a cabo un análisis óptimo, debemos de contextualizar el conflicto y para ello resulta necesario analizar el término de *economía colaborativa*: se puede definir como un modelo en que se facilitan actividades a través de plataformas que crean un mercado abierto para el uso temporal de mercancías o servicios ofrecidos con frecuencia por particulares.

Así pues, BARNES⁶ opina que tanto el alojamiento de corta duración como el transporte urbano de pasajeros constituyen dos de los mercados más controvertidos debido a la irrupción de la *economía colaborativa*.

⁵ Si bien es cierto que desde el año 2019 ya existe la posibilidad de cerrar el precio en el servicio Taxi.

⁶ BARNES, Javier. (2017). *Un falso dilema: Taxi vs. Uber*. Wolters Kluwer, pg. 3 y ss. Consultado 20/04/2021

Una vez aclarado este concepto primero debemos de reparar en la naturaleza del servicio ofrecido por los Taxistas, esto es, si responde a las necesidades públicas o si bien se trata de un servicio privado, estudiando el debate existente sobre si el Estado debe de regular este servicio desde una perspectiva de lógica pública o bien privada.

OLMEDO PERALTA⁷ entiende que la normativa de ordenación de los transportes terrestres se limita a dar respuesta a un escenario clásico del transporte público discrecional de pasajeros, dejando de lado la irrupción de las plataformas virtuales organizadoras del transporte de pasajeros, y no atendiendo a la realidad económica y social. Por tanto, si bien es cierto que el servicio de Taxi responde a una necesidad pública, entiende que los problemas legales que están surgiendo en los últimos años en el ordenamiento jurídico respecto a este tipo de plataformas es consecuencia de la normativa española, pues la considera que no es adecuada para adaptarse a estas nuevas formas de transporte de pasajeros como consecuencia de la irrupción de estas nuevas plataformas, haciendo que fuera más apropiado cambiar el punto de vista de la regulación.

En este sentido, BARNES entiende que la regulación tradicional del transporte urbano ha sido restrictiva respecto a la competencia y la libre prestación de servicios. Cree que su régimen está inmerso en la lógica del servicio público como resultado de llevar a cabo la corrección del mercado que entiende que ha sido incapaz de prestar servicio de transporte en condiciones de universalidad y accesibilidad.

A sensu contrario, BELINTXON MARTIN⁸ entiende la regulación del transporte de viajeros por carretera requiere que las instituciones públicas garanticen, por un lado, el interés general, la transparencia, el empleo del sector y la libre circulación y prestación de servicios, y, por otro lado, deben de evitar actividades

⁷ OLMEDO PERALTA, Eugenio. (2017). *Liberalizar el transporte urbano de pasajeros para permitir la competencia más allá de Taxis y VTC: una cuestión de política de la competencia*, Instituto de Estudios Europeos. Consultado 20/04/2021

⁸ BELINTXON MARTIN, Unai. (2019). *El dilema en el conflicto del Taxi y VTC: ¿La desregulación?*, Tirant lo blanch. Consultado 19/04/2021

anticompetitivas, la competencia desleal, y la pérdida de seguridad de los viajeros y falta de profesionalidad de quien lleva a cabo la prestación del servicio.

Del mismo modo, el Taxi es una actividad fundamental para la articulación de la sociedad. En este sentido, el TS en la sentencia 1913/2018 recoge que “[...] El sector del Taxi, responsabilidad de las administraciones autonómicas y locales, si bien no es en sentido técnico jurídico un servicio público, siempre ha sido considerado un servicio de interés general, sometido a una intensa reglamentación (que incluye la regulación tarifaria y una contingentación del número de autorizaciones) al objeto de garantizar su calidad y seguridad [...]”.

De esta manera, se podría contrargumentar la opinión aportada por BARNES y OLMEDO PERALTA en el cual alegan que la regulación del Taxi se encuentra dentro de la lógica del servicio público, pero es así, porque se trata de un servicio de interés público. Por tanto, en base a lo expuesto por el TS, no cabe duda de que el servicio del Taxi se trata de un servicio de carácter público.

La regulación normativa ha sido la siguiente:

En 1987 se aprobó la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Ésta permitía que la administración denegase autorizaciones en base al equilibrio del mercado. En 1998 se aprobó un Reglamento en el que se fijaba la denegación de autorizaciones VTC al superar la ratio 1/30⁹. En 2008 se reiteró mediante una orden ministerial la ratio 1/30. En 2009 se llevó a cabo una reforma de la ley de 1987 eliminando de esta manera la posibilidad de denegar autorizaciones tal y como existía hasta el momento. Por tanto, la ratio 1/30 deja de poder aplicarse. En 2015 se aprobó el Real Decreto 105/2015 y la ratio 1/30 entró en vigor de nuevo. En 2017 el Tribunal Supremo unificó la doctrina y dictó sentencia aclarando que, en 2009 tras llevarse a cabo la derogación de la posibilidad de establecer un límite de autorizaciones, como consecuencia el límite 1/30 establecido en 2008 quedaba inaplicable. En 2018 el Tribunal Supremo afirmó que las solicitudes entre 2009,

⁹ Un vehículo VTC por cada 30 Taxis.

que aún no habían sido resueltas no se podían denegar y consideró que sí era legal la ratio para las nuevas autorizaciones.

Por tanto, nos encontramos en una situación en la que entre los años 2009 y 2015 se podían autorizar autorizaciones VTC sin ningún tipo de limitaciones, pero posteriormente mediante el Real Decreto 105/2015 se volvió a imponer la limitación de la ratio 1/30, es por ello, que a partir de este año se volvía a la situación establecida en 2009 con la peculiaridad de que durante 6 años esta limitación era inexistente, y que en base a lo dictado por el Tribunal Supremo estas autorizaciones otorgadas en este periodo de tiempo no se pueden denegar, ya que en el momento de otorgarlas eran totalmente legítimas.

Finalmente, el 28 de septiembre de 2018 el Ministerio de Fomento aprobó un Real Decreto – ley 13/2018, otorgando a las CCAA y a los Ayuntamientos la capacidad de gestionar la movilidad, por tanto, a partir de su entrada en vigor son las administraciones locales y no el Estado las que conceden las autorizaciones VTC. Se estableció una moratoria de cuatro años para que empresas como Uber y Cabify pudieran adaptarse a la exigencia de un vehículo de este tipo por cada 30 Taxis.

Una vez aclarado estos conceptos y analizado la regulación normativa, podríamos pensar que el conflicto surge porque se ha llevado a cabo una regulación distinta para dos sectores (Taxi y VTC) que ofrecen servicios similares y que además en ambos casos se está dando un aumento del factor especulativo de las autorizaciones.

En un principio los nichos de mercado de Taxi y VTC estaban separados claramente. Casi nadie contrataba un coche oficial o una limusina, estos servicios quedaban reservados a los que quisiesen un transporte premium y quien tuviera la capacidad económica para pagarlo.

Ambos mercados empezaron a solaparse cuando el tipo de servicio de VTC se transformó, a causa de la irrupción de la nueva tecnología y de los *smartphones*, empresas como Uber y Cabify empezaron a utilizar este tipo de autorizaciones ofreciendo de esta manera un servicio muy similar al de los Taxis; pero ni los precios ni la forma de contratar tiene nada que ver con las clásicas empresas de chóferes que mencionábamos al principio.

El modelo de negocio de empresas como Uber y Cabify les ha permitido bajar los precios hasta el nivel de los Taxis, e incluso en algunas ocasiones encontrarse por debajo. Su disponibilidad y sistema de contratación a través del móvil es mucho más cómodo y accesible que las empresas de coches con conductor convencionales, situándose así en una posición de competencia con los Taxis.

El conflicto se ha acentuado por el efecto de la limitación de licencias/autorizaciones de actividad que cuya escasez ha hecho que se dispare su valor. En el caso de las VTC, un grupo reducido de empresarios se han hecho en muy pocos años con un número muy alto de autorizaciones.

Aun así, este conflicto no es nuevo. Uber llegó a España en 2014 con un servicio llamado UberPop. Una asociación de Taxistas llevo a este servicio a los tribunales y fue suspendido por un Juez porque violaban la normativa española al utilizar conductores sin autorización.

A raíz de esta sentencia la multinacional empezó a operar en España desde 2017 con otra modalidad, llamada UberX. En este modelo sí que utilizan conductores con autorización VTC, cumpliendo así con la normativa española.

Cabify también utiliza conductores con autorización VTC, pero esta empresa también fue llevada a los tribunales por los Taxistas puesto que consideraban que ejercía competencia desleal. La empresa, por el contrario, se defendía alegando que tan solo operaban como una agencia de viaje, y que solamente tienen función de intermediarios entre los conductores y los viajeros.

El detonante de las protestas de los Taxistas fue la exigencia de que las administraciones públicas pusieran en marcha la legislación aprobada por el Gobierno central. En este momento, tras la aprobación por el Ministerio de Fomento del Real Decreto-ley 13/2018, son las CCAA y los municipios los que deben de regular el sector. En los últimos meses del año 2018, se dispararon las autorizaciones VTC, creciendo un 77%: al inicio de dicho año había unas 7.500 autorizaciones y al terminar el año 13.125. Por tanto, no se cumplía la ratio de 1/30, sino que había 5 Taxistas por cada 1 licencia de VTC, una proporción muy alejada del decreto aprobado por el Gobierno.

Junto con esto, otro motivo para que el sector del Taxi convocaría huelgas en las principales ciudades españolas fue la suspensión de los Tribunales el Reglamento promovido por Ada Colau (alcaldesa de Barcelona), que establecía un tiempo de precontratación de una hora para los servicios VTC.

En este sentido, TARRÉS VIVES¹⁰ afirma que la precontratación para el servicio VTC ha sido siempre exigido. Así pues, el establecimiento de medidas para mantener la diferenciación entre los dos sectores se trata de una decisión política, como bien lo señaló el TS “el transporte urbano cuyo límite está configurado por la necesidad, proporcionalidad y carácter no discriminatorio de las medidas regulatorias impuestas”, ya que si se sostiene el concepto de Taxi como es entendido actualmente, “es preciso imponer determinadas limitaciones al servicio de VTC, pues de lo contrario este servicio acabaría por realizar la mayoría de los servicios más rentables al ofrecerlos en condiciones menos onerosas que los Taxistas” (STS 921/2018).

Finalmente, cabe destacar que tan solo no se trata del cumplimiento de la normativa, sino que también se trata de la emergencia de un tipo nuevo de negocio, que es desconocido y está muy poco regulado. La disputa es esencialmente de modelo empresarial y de regulación. Por tanto, va más allá, y este conflicto va sobre modelos empresariales y derechos laborales.

5. Posición de los distintos agentes del conflicto:

5.1. Posición del Estado, de la Generalitat de Cataluña y del Ayuntamiento de Barcelona:

El 29 de diciembre de 2017 se aprobó el Real Decreto 1076/2017 por el cual se establecían nuevos requisitos para las empresas como Uber y Cabify. Con el objetivo de garantizar la coexistencia de ambos modos de transporte urbano, se estableció la prohibición a los titulares de autorizaciones VTC venderlas en los dos años siguientes. Asimismo, tendrían la obligación de llevar a cabo un registro

¹⁰ TARRÉS VIVES, Marc. (2019). *Consideraciones para resolver el conflicto Taxis-VTCs*. The conversation. Consultado 19/04/2021.

público para garantizar que todos los servicios eran conforme a la ley. Además, también imponía a las nuevas autorizaciones VTC la condición de que debían cumplir los requisitos vigentes, aunque la solicitud original de la autorización hubiera sido anterior, con el fin de garantizar un servicio de calidad.

Por tanto, la actuación del Estado, en un principio, iba dirigida a regularizar la situación de los VTC con el fin de poder garantizar una convivencia de ambos sectores impidiendo así, un deterioro del servicio y la realización por parte de las empresas como Uber y Cabify competencia desleal respecto al sector Taxi.

Ada Colau, alcaldesa de Barcelona, ha afirmado claramente en varias intervenciones que se posiciona del lado de los Taxis. Así pues, para poner fin a la implantación de Uber y Cabify en Barcelona, el pleno del AMB, del cual ocupa también la presidencia, aprobó el 26 de junio de 2018 un Reglamento que entró en vigor en julio de ese año. Se establecía la exigencia a todos los vehículos con autorización VTC (que son las autorizaciones con las que operan ahora estas empresas) una autorización adicional del AMB.

Afirma que se debe de cumplir la ratio de un vehículo con autorización VTC por cada 30 Taxis, así pues, viene establecido en la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres y que también fue avalada por el Tribunal Supremo como hemos mencionado anteriormente. “No podemos permitir que por una grieta legal se aprovechen las plataformas digitales y pretendan invadir con miles de vehículos nuestras ciudades metropolitanas”, ha manifestado Colau, que desde un primer momento se ha posicionado al lado del sector del Taxi y en contra de la implantación sin ningún tipo de control de las aplicaciones de transporte privado.

Mediante este reglamento todos los vehículos VTC que quieran operar en Barcelona deben solicitar un permiso al AMB y el Reglamento prevé sanciones de hasta 4.000 euros si no lo cumplen. Como consecuencia se deberían de retirar varios vehículos con licencia VTC y si en Barcelona hay 10.500 licencias de Taxis, tan solo se autorizarían 399 vehículos VTC. Se trata de una cifra mucho menor de la que había en marzo de 2018, que existían 1.200 autorizaciones concedidas.

También, este Reglamento reserva la posibilidad de aumentar las licencias VTC de forma permanente o temporal en el caso de que aumente la demanda en momentos de gran actividad comercial, industrial o turística.

El 19 de julio el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (TSJC) suspendió cautelarmente dicho reglamento al entender que esta norma “presenta toda la apariencia de pretender soslayar que las autorizaciones VTC son títulos habilitantes estatales que por sí mismos permiten la realización de servicios tanto urbanos como interurbanos en todo el territorio nacional”.

La CNMC y el Ministerio de Fomento solicitaron también la suspensión cautelar, pero éste último finalmente acabó retirándola.

El Ministerio de Fomento, en un primer momento anunció que iba a recurrir el Reglamento de Barcelona ya que consideraba que invadía competencias estatales y, además, podía dar lugar a inseguridades jurídicas, pero luego decidió retirar dicha petición ya que su voluntad es alcanzar soluciones. Por eso, hizo un llamamiento a la calma y convocó a las asociaciones y federaciones del Taxi y de VTC a reuniones. Ante los episodios de huelga por parte de los Taxistas, solicitó a las asociaciones de Taxistas la vuelta a la normalidad como paso previo y necesario para alcanzar una solución conjunta.

En este caso, la posición adoptada por el Estado no era tanto por regular mediante diversas normativas el sector VTC, sino que, intentar llegar a un acuerdo consensuado entre ambos sectores.

Aun así, en septiembre de 2018 en el Parlamento fue convalidado el Real Decreto-ley 13/2018 por el que se otorga a las CCAA y a los Ayuntamientos la capacidad de gestionar la movilidad. El ministro de Fomento, José Luis Ábalos explicó que el Real Decreto-ley tiene el fin de que “cada territorio pueda elegir el transporte por el que se desplaza” y que “sea la administración local, conocedora de las necesidades concretas de cada territorio, la que tome las decisiones más adecuadas para su población”. Desde el Gobierno han adoptado la decisión de delegar a los gobiernos autonómicos y municipales.

Finalmente, en enero de 2019 desde la Generalitat de Catalunya se aprobó un Decreto que establece que para precontratar los servicios de los VTC se incluye un tiempo mínimo obligatorio de antelación de 15 minutos, aclarando que las regulaciones municipales tienen la potestad de ampliar a una hora. En este sentido, Colau en febrero de ese año aprobó un Reglamento donde se establecía la obligación de precontratar dichos servicios una hora antes. Posteriormente, esta medida fue tumbada por el TSCA. Aun así, está clara la posición de Colau y del AMB: regular el sector VTC para evitar que las plataformas se hagan con el monopolio del mercado, concretamente de un servicio de carácter público.

5.2. Posición CCOO:

Para llevar a cabo el análisis de la posición de CCOO en este conflicto, he realizado una entrevista a Carlos del Barrio, miembro ejecutivo del sindicato, la cual se encuentra adjuntada en el Anexo I. Las citas que se hagan en este apartado han sido extraídas de dicha entrevista.

Inicio conflicto:

Desde CCOO entienden que la causa del conflicto no es meramente jurídica, esto es, por consecuencia del incumplimiento de la ley (incumplimiento de la ratio 1/30), sino que el conflicto tiene su razón de ser en la utilización de la tecnología para huir del derecho del trabajo a causa de una perversión total de la tecnología.

Junto con esto, atienden a la naturaleza de las licencias/administraciones que se dan a cada uno de estos sectores, y resaltan que cada una de ellas tiene un fin diferente: la licencia administrativa está destinada a satisfacer un servicio público. “En el caso de VTCs y de licencia de Taxi, son licencias que están orientadas a cubrir los déficits de movilidad pública desde el punto de vista del transporte público, no están destinadas a que la gente se mueva por dentro de las ciudades de una manera totalmente individual, contaminante por otro lado, y exclusiva, a un precio más barato, no están hechas para eso”.

En este sentido, explica que en el caso de las autorizaciones VTC quedan sometidas al arbitrio de la oferta y demanda: “en el caso de las VTC hubo licencias que

salieron a precio de carta administrativa a 30€ y hoy tienen un precio alcista en el mercado de 125.000€.”

Entienden que esto ha generado que el conflicto vaya más allá del propio conflicto de la relación laboral, puesto que no afecta simplemente a los trabajadores del sector Taxi, sino que también al propio interés de cotización pública desde el punto de vista de la Seguridad Social, ya que afirman que incita a al fraude de la no cotización. Por tanto, se trata de “no solo es un debilitamiento del Estado de Bienestar y de las de la administración pública, sino que además está fomentando especulación desde ese punto de vista.”

Por tanto, entienden que ni las VTCs “por la vía de atrás” van a acabar sientos Taxis ni los Taxis a través de la regulación van a acabar con las VTCs, porque las licencias les facultan para hacer cosas distintas. Es por ello por lo que afirman que se podría llegar a una tasa superior de VTC de la establecida en el momento (la ratio 1/30) siempre y cuando las VTCs no hagan de Taxi.

Ventajas debido a la irrupción de las plataformas digitales en la economía:

Respecto a si se producirían ventajas a causa de la incorporación de empresas como Uber y Cabify en el sector, opinan que incorporar tecnología a los procesos productivos genera mejoras. Asimismo, afirman que las transiciones tecnológicas siempre tienen beneficios y tienen riesgos.

En este conflicto concretamente, opinan que mediante la tecnología se podría calcular mucho mejor la demanda, haría que el servicio fuera más rentable puesto que los Taxistas no estarían dando vueltas por la ciudad con el coche, sino que mediante la aplicación podrían saber dónde hay más demanda. Esto haría que las ganancias fueran superiores y por tanto los Taxistas ganarían más, y al hacer que las empresas sean más rentables los trabajadores pueden llegar a tener un mejor sueldo.

Pero afirman que esto supondría un problema y para ello debemos de volver a la naturaleza del servicio Taxi: “¿qué efectos tiene eso? es evidentemente que se van a necesitar menos Taxis y que el Taxi además va a ir a cubrir solo una serie de zonas

porque los trabajadores del Taxi por las empresas de Taxis o de la VTC no irán a cubrir zonas que no sean rentables y eso desde el punto de vista público es un problema.”

Por tanto, si bien es cierto que opinan que la tecnología podría dotar de estructuración al sector Taxi, entienden que no sería ventajoso porque no harían un servicio público, sino que tan solo llevarían a cabo su trabajo en función de intentar ganar lo máximo posible y como consecuencia el consumidor/la ciudadanía se vería perjudicada.

Opinión de las plataformas:

Desde CCOO valoran que se trata un nuevo modelo de capitalismo, concretamente se trata del “sueño del capitalismo”, pues opinan que han situado en los trabajadores y trabajadoras el riesgo de emprender: “A nosotros siempre nos han explicado que las empresas, que obviamente pues cuando yo trabajo no me quedo toda la ganancia de mi trabajo ¿no? la plusvalía se la queda el capitalista porque teóricamente él es, aparte de que es el dueño de los medios de producción, es él el que arriesga en la operación de mercado. Pues aquí la tecnología permite que yo no gaste ni una unidad de capital de inversión si no voy a rentabilizar. Es decir, traslada a los trabajadores las variaciones de la oferta y demanda.”

Si bien es cierto que afirman que el paradigma de los derechos laborales en las relaciones laborales del mundo del Taxi no son idóneas ya que comentan que existen Taxis calientes, Taxis que trabajan 24 horas, donde tampoco se cumple el convenio colectivo... entienden que en el caso de las plataformas que trabajan con autorizaciones VTC llevan a cabo una subcontratación en cadena donde las empresas como Uber y Cabify no son meramente unas medias intermediarias, (porque fijan los clientes que deben de coger, etc.,...) y opinan que existe cesión ilegal de trabajadores y una huida del derecho del trabajo. En este sentido Inspección de Trabajo ha emitido una resolución respecto a Cabify en Cataluña afirmando que no son meras intermediadoras.

Por otro lado, hacen especial mención sobre las plantillas de trabajadores que configuran estas plataformas: “pues si te fijas, lo que hacen es configurar unas

plantillas muy mayores con una dependencia muy importante de ese trabajo, gente que en una parte importante roza la exclusión la exclusión laboral, es decir, gente que no iba a encontrar trabajo de otra manera y eso les sirve para entrar frente a los gobiernos de una parte, diciendo que tienen muchos trabajadores y que representan a muchísimos trabajadores.” Por tanto, estamos hablando de trabajadores muy vulnerables, ya sea porque son económicamente muy dependientes del trabajo o porque se trata de trabajadores que tienen dificultades añadidas para encontrar empleo.

Junto con esto, afirman que en el caso de las VTC las plataformas no pretenden participar en el mercado, sino que pretenden ser el mercado: “en el caso tanto de Taxi VTC con la entrada de las plataformas, todas las plataformas tienen una tendencia natural al monopolio, por eso hay que vigilarla mucho desde el punto de vista de la competencia, desde el punto de vista de las prácticas colusorias, porque las plataformas no pretenden participar en el mercado, sino que pretenden ser el mercado.”

Afirman que esto tendría consecuencias horribles, ya que en el momento que las plataformas se hicieran con el monopolio del mercado dejarían de ofrecer un servicio público y esto perjudicaría directamente al consumidor, “porque si yo no opero en el barrio del Carmelo porque los viajes que hacen son cortos, porque está cuesta arriba y gasto más combustible y porque esa gente tiene más cobertura de transporte público, estoy perjudicando a la movilidad mientras yo opero una licencia administrativa que es pública”

Papel del Estado:

Respecto al papel del Estado, entienden que no tiene ningún sentido trasladar las competencias a las CCAA “¿qué pasa? que la cada Comunidad Autónoma puede decidir si hay falsos autónomos o no porque no es un... es materia restringida del Estatuto de los Trabajadores y, por tanto, de carácter estatal, ¿no?”.

Es por ello, que opinan que lo que hizo el estado fue “salir por la tangente” en vez de regular lo que parece una nueva economía que está buscando constantemente formas para huir del derecho del trabajo, además operando con una autorización

administrativa que no es para ello. Opinan que al tratarse de una cuestión de huida de las relaciones laborales es necesario el diálogo social estatal, pues se trata de materia restringida.

Aun así, sí que afirman que lo que se refiere a los términos exclusivamente de movilidad no tendría ningún sentido que se gobernarse a nivel central, por tanto, en este sentido sí que ven acertado la transferencia a las CCAA.

Posición en el conflicto y posible solución:

En un primer lugar, apelan a la reflexión especialmente de los consumidores: Remarcan que se trata de un servicio público y desde el punto de vista público y la movilidad (entendida en un ámbito general marcado por las tendencias mundiales de abandono de la tenencia del coche privado), opinan que se ha visto muy influenciado por el liberalismo económico. En este sentido hacen la siguiente reflexión: “Al final la pregunta que tenemos que hacer aquí es si hay que sacar licencia administrativa para que la gente vaya de... de Gracia a Poble Nou en... en un coche individual ¿no? o tiene que hacerlo en transporte público ¿no? donde orientamos desde el punto de vista del ámbito público, incluso desde el punto de vista ciudadanía, los recursos de las de la administración pública.”

Esto es, se basan en la naturaleza y función que tiene el servicio del Taxi, y es la de suplir los déficits del transporte público, no se trata de un servicio privilegiado que además acarrearía una mayor contaminación.

Asimismo, como hemos mencionado anteriormente, afirman que podrían ver una tasa superior de VTC respecto a Taxis, siempre que hagan trabajos diferentes, pero aun así, al hilo de lo que acabo de explicar, entienden que no debería de ser rentable “porque al final el criterio y ahora vuelvo al gorro sociopolítico del sindicato, no tiene muchísimo sentido, la limusinas operan con licencia VTC, lo que no tiene sentido es que una movilidad que es individualizada, a dedillo y privada, sea mucho más barata que la pública y menos cuando se opera con una licencia administrativa. La gente no alquila limusinas para moverse del barrio de Gracia a Vía Laietana ¿no? porque entiende que es caro, pues tampoco lo debe hacer con coche.”

Respecto a la solución, por un lado, redefinirían la licencia del Taxi y la configurarían como una licencia de explotación en vez de licencias de tenencia privada.

Por otro lado, opinan que la solución se debe de hacer por fases, esto es, el convenio de Taxis ya existe, y el convenio que se le aplica a las empresas VTC también, por tanto, entienden que no es solo una cuestión de negociación colectiva, sino que se trata de una cesión ilegal de trabajadores, puesto que Uber y Cabify hacen de intermediadores sin asumir ningún tipo de responsabilidad y donde, además, hay una empresa que se está llevando la mayoría del mercado. Por tanto, antes de llevar a cabo una negociación colectiva afirman que se debe de democratizar esta situación.

Entienden que debe de haber una transición justa desde el punto de vista del empleo como desde el punto de vista de la gobernanza. Opinan que la tecnología no es un instrumento neutro como nos intentan hacer creer y es por ello por lo que piensan que la digitalización y el avance tecnológico debe de meterse en un espacio de gobernanza y además que debe de servir para la mayoría de la sociedad, no solamente debe de estar orientada a rentabilizar y mejorar las inversiones de capital. Finalmente, todo esto debe de estar asociado a garantizar todos los derechos laborales.

Es por ello por lo que mantienen una postura de intervención mucho más sociopolítica: “es un conflicto de cesión ilegal de trabajadores, por un lado, pero no es ni si quiera un conflicto de negociación colectiva.” Asimismo, afirman que no tiene un reflejo claro en la negociación colectiva, sino que se trata de un conflicto mucho más de carácter sociopolítico, puesto que estamos ante una huida del Derecho del Trabajo.

Si bien es cierto que la negociación colectiva es la vía para democratizar, opinan que la negociación colectiva acabaría con el conflicto más normativo (el cumplimiento de la ratio, por ejemplo) pero CCOO entiende que hay un conflicto interno de carácter sociopolítico que es el preminente aquí y que es el que opinan que se debe de democratizar previamente.

5.3. Posición UGT:

Para llevar a cabo el análisis de la posición de UGT en este conflicto, he realizado una entrevista a José Antonio Pasadas Muñoz, Secretario de Políticas Sectoriales y Transición Justa, la cual se encuentra adjuntada en el Anexo II. Las citas que se hagan en este apartado han sido extraídas de dicha entrevista.

Inicio conflicto:

Entienden que el conflicto surge por dos razones: por un lado, por la utilización de las plataformas digitales en este tipo de transportes y, por otro lado, a causa de la desproporción existente entre el número de Taxis y el número de VTCs.

Dicha desproporción es consecuencia del cambio normativo que se dio en el año 2009 mediante la ley 25/2009, la cual ya hemos explicado en anteriormente, donde se suprimía la ratio 1/30.

UGT explica que a causa de la presión del sector Taxi en el año 2015 se volvió a implementar dicha ratio. Asimismo, afirman que las plataformas como Uber y Cabify “lo que hacen es utilizar, es aprovechar ese *impasse* en el cual hubo esa suspensión de ese artículo o esa desaparición de ese artículo de esa limitación, para montar una plataforma que diera soporte a empresas y a personas que tuvieran autorizaciones administrativas VTCs.”

Explican que en un principio las licencias VTC se utilizaban para un alquiler puntual, privado, para alguna feria, ... esto es no era utilizado por los usuarios de calle, pero es a partir del año 2009 cuando se elimina la ratio junto con la irrupción de la nueva tecnología que lo que hacen las plataformas es agrupar la demanda de las personas de una manera organizada, siendo posible acceder por una *app* y haciendo que eso empiece a ser rentable.

Por tanto, entienden que el conflicto primordialmente inicia en el *impasse* normativo existente entre 2009 y 2015 y por la utilización de la tecnología por parte de las plataformas digitales.

Ventajas debido a la irrupción de las plataformas digitales en la economía:

Desde UGT opinan que tendría beneficios, por un lado, para el consumidor, puesto que se trata de un servicio muy cómodo, pero aun así explican que: “El problema que hay es que también falta un poco de conciencia del consumidor, el consumidor ha de ver bueno, vale, *“pero este producto o servicio en qué condiciones se está prestando”* y esa conciencia es un poco en la que la que falta ¿no?”

Es por ello por lo que entienden que por mucho que los consumidores se vean beneficiados el perjuicio causado para el mercado laboral supera eso.

Sí que es cierto, que afirman que, debido a la irrupción de plataformas como Uber y Cabify en el mercado, el sector Taxi en este caso se ha visto obligado a modernizarse y a ofrecer un servicio de mayor calidad. “Bueno han movilizad, han puesto plataformas digitales al servicio también en el que tú puedes ver dónde está el Taxi que viene a buscarte, quién es la persona que te va a venir a buscar, bueno hay... un hay una mayor calidad en ese en ese servicio ¿no? Por lo tanto, esa puede ser una... una ventaja que bueno pues al haber mayor competencia pues siempre eso al final provoca también una mejora en el servicio.”

Por otro lado, también entienden que puede ser otra manera de generar empleo, pero eso sí, ese empleo debe de cumplir los convenios colectivos sin permitir que detrás haya un sistema de precarización del trabajo.

Explican cómo los servicios públicos de empleo realmente insertan muy pocas personas en el mercado laboral, ya que se trata de un sistema muy arcaico, en este sentido afirman que “si a lo mejor tuvieran un sistema más ágil en la cual pudiera las personas a través de una de una plataforma poder acceder a esas personas que están en desempleo para hacer determinado trabajo, con la tutela siempre de las administraciones para que aquí sí que hubiera un control de que no puede ser de cualquier forma y además cómo compatibilizar eso también por la prestación que pudiera estar cobrando por desempleo, pues podría ser una manera a lo mejor útil también de utilizar este sistema para mejorar empleabilidad de las personas y mejorar también su inserción en laboral, siempre con el control que eso requiere ¿no? por parte de las administraciones públicas.”

Opinión de las plataformas:

Afirman que, en términos generales, lo que hay detrás de un trabajo en plataforma normalmente siempre hay un falso autónomo y que al ser un falso autónomo las condiciones de trabajo son precarias.

Por un lado, explican que las plataformas lo que están haciendo es que el riesgo de la actividad esté en manos del trabajador: “El trabajador al final pasa a ser a ser el que tiene que pagarse sus cotizaciones, es el que tiene que incluso la retenciones correspondientes al.. al a los impuestos que toca, la tributación que toca y son los que están obligados a cotizar y a tributar y, por otro lado, dejan de tener una cobertura de un convenio colectivo porque no está regulado. Y... Y básicamente pasan a cobrar lo que trabajan, cuando no tienen la posibilidad como tiene un autónomo real de poder negociar su precio con la empresa con la que trabaja, organizarse de la manera que ellos consideren para poder llevar a cabo ese trabajo.”

Aseguran que las plataformas son las que marcan todo, las que deciden si el trabajador va a trabajar o no, en qué franja horaria, la disponibilidad, ...

En caso de este conflicto, aclaran que Uber y Cabify no están simplemente mediando, esto es, no están haciendo de “tablón de anuncios” donde ponen en contacto a personas que necesitan un determinado servicio con las personas que lo pueden ofrecer, sino que están intermediando.

Aclaran que en el momento en el que hay una intermediación nace la relación laboral entre el trabajador que presta el servicio y la plataforma, por tanto, afirman que “aquí no hay trabajo autónomo real”.

Nos explican que la precariedad se produce cuando estas plataformas intentan ir al límite y buscar la ilegalidad. Asimismo, nos comentan que, en el caso de las VTCs, Inspección de Trabajo lo que dice es que las plataformas están subcontratando a una empresa para que ponga a disposición los conductores. Inspección de Trabajo ha declarado que eso se trata de una cesión ilegal de trabajadores: “Por lo tanto, es lo que sigue diciendo, es que se deberían de contratar los conductores y las conductoras directamente por Cabify o por Uber, y no a través de otra empresa intermediaria, porque si hacen una empresa intermediaria, porque al final se

pretende bajar un escalón más y cada escalón que vas bajando la cadena digamos laboral lo que está produciendo es una precarización de las condiciones.”

Confirman que las plataformas lo que hacen es romper el mercado laboral y no cumplir con la normativa. Afirman que lo que se debería de hacer es que cuando se den las condiciones de trabajo autónomo se aplique la normativa del trabajo autónomo y cuando no se den, se cumpla con el convenio colectivo sectorial.

Opinan que esto no debería de ser un motivo de precarizar condiciones. Aun así, afirman que esta forma de precariedad cada vez se está viendo más extendida, afectando así a más trabajadores y a más sectores.

Papel del Estado:

Entienden que la última actuación del Estado no ha solucionado la problemática, puesto que fue aprobada en el año 2018 y el problema continuó. Es por eso por lo que opinan que, a principios de 2019 en Barcelona, coincidiendo con el Mobile (la feria del móvil) el Ayuntamiento de Barcelona se vio obligado a actuar, donde sí comprenden que mediante el Decreto aprobado sí se abordaron los puntos conflictivos: “el tema de la ratio, el tema de la geolocalización, el tema del tiempo de precontratación y el tema de que no se pudiera estar circulando, sino que tenían que ir a lo que ellos llaman a base.”

Por tanto, resumidamente valoran la intervención del Estado no muy apropiada: realmente “la intervención del Estado fue *“bueno pues ahí os apañáis”* ¿no?”, no resolviendo realmente los puntos más controvertidos.

Posición en el conflicto y posible solución:

Si bien es cierto que los medios de comunicación han tachado a UGT de “cambiar de posición” debido a que en el año 2017 salieron en defensa de los Taxis, pero en el año 2018 firmaron un acuerdo sindical con Cabify y con Unato, nos explican que ellos no lo ven como un cambio de posición, sino que simplemente opinan que se deben de establecer unas “reglas del juego que se deben de respetar”.

Afirman que su preocupación versa sobre las condiciones laborales de los trabajadores de estas plataformas. Asimismo, explican que en el sector Taxi también muchas veces no se encuentran en las mejores condiciones, y que por ello resulta imposible hacer una equivalencia de que “si eres asalariado del mundo del Taxi estás en mejores condiciones que si eres asalariado de una empresa de un VTC, sino que las dos cosas nos preocupan.”

Explican que en el sector Taxi existe un convenio colectivo específico, pero que entienden que en el sector VTC no existe, y por tanto lo que ellos intentaron alcanzar fue un acuerdo para mejorar las condiciones de dichos trabajadores. “Por eso decimos, que realmente no hay una... una contradicción entre las dos cosas. A nosotros nos preocupa las condiciones laborales tanto de unos como de otros y el modelo es un modelo que está en discusión eh... hay una normativa, pero tampoco se está terminando de aplicar, por lo tanto, bueno... nosotros no es, no es digamos contradictorio una cosa con otra.”

Aun así, explica que no se ha avanzado mucho en ese tema y que por tanto “tampoco había tan buena voluntad por parte de las empresas y del sector en regular esas condiciones de trabajo.” En este sentido, nos comentan la siguiente reflexión: “eso también hace que pensar, que al final, alguna parte de su ventaja competitiva como... como plataforma está basado también en... en la precarización o en unas condiciones laborales que no son todo lo buenas que deberían ser.”

Valoran que, si el detonante del conflicto fue el cambio normativo, el primer paso a realizar es que el ámbito normativo esté claro: “esa desregulación que hay entre los dos sectores que tienen distinta normativa pero que colisionan porque ofrecen el mismo servicio, es lo que, lo que conviene que se regule. Si se regula de manera correcta igual que estuvieron conviviendo durante un tiempo podría seguir conviviendo perfectamente.”

En este sentido, afirman que, para solucionar la problemática administrativa, debe de ser la autoridad competente en el transporte la que lo solucione a base de parámetros. Respecto a la negociación colectiva, entienden que no resultaría de una gran efectividad, ya que por ejemplo si firman un convenio con el sector VTC, pero

después las autoridades mediante la regulación y cambios normativos provocan ERTES en el sector VTC, la conflictividad laboral no serían entonces las condiciones de trabajo, sino que la pérdida del empleo.

Finalmente, UGT acaba de presentar un proyecto ante las administraciones públicas denominado: *La Gig Economy Pública, ¿puede ser una solución para el conflicto VTC/Taxi en un escenario post Covid-19?*:

El objetivo de este proyecto es garantizar que se cumpla la normativa y ordenar el sector, haciendo que el consumidor pueda tener al alcance una única plataforma de los dos servicios y que también pueda comparar cuando le interesa más uno u otro. Las comisiones que cobran las plataformas por hacer el trabajo, esas comisiones, proponen que mediante esta nueva *app* sean un fondo que la propia administración pública pudiera tener para introducir mejoras en el propio sector: “es decir, ahí matas dos pájaros de un tiro: por un lado, controlas el sector de que esté funcionando según la normativa y por otro lado genera unos ingresos para poder revertirlos en el propio sector.”

5.4. Posición de las asociaciones representativas de los Taxistas:

Para llevar a cabo el análisis de la posición de STAC en este conflicto, he realizado una entrevista a Antoni Servós, Secretario de Organización y Actos, la cual se encuentra adjuntada en el Anexo III. Las citas que se hagan en este apartado han sido extraídas de dicha entrevista.

Inicio conflicto

Desde STAC entienden que el conflicto se inicia a causa de la directiva europea llamada Ley Ómnibus que entienden que liberalizó el sector de servicios. Así pues, explican que, ellos concretamente, preguntaron al Ministerio si esto iba a suponer una liberalización en cubierta del sector Taxi, algo que ellos entienden que no ha sucedido de hecho, pero sí de facto.

En este sentido entienden que fruto de sentencias europeas judiciales amparándose en esta directiva europea se ha llevado a cabo la liberalización en cierta forma del sector VTC porque afirman que “el sector de la VTC que al final aunque no sean

Taxis, porque realmente no lo son, sí que hacen el mismo trabajo, es decir, llevan vehículos de capacidad máxima hasta nuevas plazas incluidas conductor y se dedican al transporte de personas, con lo cual blanco y en botella, prácticamente hacen lo mismo.”

Asimismo, explican que el detonante del conflicto fue cuando converge esta liberalización del sector con la puesta en marcha de los *smartphones*: “lo que hace es utilizar los *smartphones* para comunicar entre personas, entre servicios, etcétera, etcétera, es decir hay una empresa, concretamente Uber, que se crea prácticamente para venir a sustituir el servicio del Taxi y de hecho así lo ha hecho en Estados Unidos con gran parte de Estados. Este fue un poco el detonante.”

Ventajas debido a la irrupción de las plataformas digitales en la economía:

STAC entiende que, aunque la tecnología aporte un valor añadido, en este caso no se cumple porque no están trabajando en igualdad de condiciones que el resto de los operadores del mercado.

Afirman que no ven ninguna ventaja en la incorporación de estas plataformas al mercado: “no me invento nada si te digo por ejemplo que allí donde han aparecido este tipo de plataformas lo que han hecho ha sido algo muy sencillo, ha sido cargarse el sector del Taxi lo cual puede estar bien o puede estar mal, eso desde un punto de vista de Taxista te diré que es para fatal, pero desde un punto de vista de usuario oye, a lo mejor es bueno. Pero ni desde un punto de vista de usuario porque resulta que allí donde se han cargado el Taxi, cuando los entes municipales o metropolitanos han querido regular este tipo de servicio, porque no deja de ser un servicio de interés público que corre dentro de la zona urbana es lo que le toca legislar a los Ayuntamientos, cuando han intentado poner algún tipo de regulación, lo que han hecho ha sido parar la aplicación y dejar sin servicio a los usuarios.”

Afirman que es una ruina para el usuario, puesto que un día un Uber te puede costar 10€ y otro día que está lloviendo 20€. Es por eso, que ni siquiera ven ventajas desde la perspectiva de los consumidores.

Entienden que las empresas como Uber y Cabify no tienen como objetivo llevar a cabo una función social como lo hacen ellos, y es por eso por lo que, mediante la utilización del Taxi al tener tarifas reguladas, los usuarios nunca se van a ver perjudicados en el caso de que haya una mayor demanda.

Opinión de las plataformas:

Opinan que las plataformas son una ruina, no solamente en este caso en concreto, sino que en cualquier tipo de empresas que basan su relación laboral en las aplicaciones.

Ellos resumen de esta manera lo que está sucediendo con las plataformas: “En Silicón Valley hay gente que se dedica a estudiar y a realizar aplicaciones que hagan más fácil la vida de las personas y ofrecen un valor añadido a su trabajo, pero luego hay un grupo de personajes y personajillos que son Piratas del siglo 21 que lo que hacen es aprovechar las aplicaciones para saltarse las normativas laborales en todos los países allí donde trabajan.”

Afirman que estas plataformas basan sus beneficios en el incumplimiento de la normativa, ya que “si estas empresas no incumplieran sistemáticamente las relaciones y los acuerdos laborales que hay en cada país donde ellas ópera no serían rentables.”

Papel del Estado:

El Real Decreto 13/2018 transfiere las competencias en materia de VTC a las CCAA y a los Ayuntamientos estableciendo para las autorizaciones VTC una moratoria de 4 años para que ya no puedan realizar servicios urbanos salvo que el Ayuntamiento les autorice.

STAC lo valora positivamente puesto que entienden que es lógico que sea el Ayuntamiento de Barcelona el que lo regule y no el Estado central, pues la situación de cada municipio o CCAA es muy diversa.

En este sentido, explican como en el caso de Barcelona, a diferencia del de Madrid, por ejemplo, tienen un pensamiento más social y que como consecuencia han llevado a cabo una regularización mucho más intensa del sector VTC.

Aun así, recalcan que se deberá de ver en septiembre de 2022 que es cuando finalizan las moratorias y ver cómo se acaba materializando.

Posición en el conflicto y posible solución:

Explican que, al aumentar la oferta debido a la inmersión en el mercado de estas plataformas, los ingresos de los actuales operadores, esto es, de los Taxistas, los ingresos de éstos últimos se ven reducidos.

Entienden que este aumento de la demanda se ha dado a través de una trampa legal en los juzgados, donde estas autorizaciones costaban 36€ ahora cuestan 50.000€ y que además 1/3 de dichas autorizaciones que fueron dadas en el ámbito judicial se las llevó la misma empresa y que han sido traspasadas a autónomos para que puedan trabajar para esas empresas de forma exclusiva.

En este sentido, apelan a que Fiscalía, en el momento que sea oportuno, lleve a cabo la investigación pertinente para comprobar “cómo se han dado estas autorizaciones, si es lícito que se hayan dado, y si ha habido un pelotazo como nosotros defendemos desde un principio.”

Junto con esto, para STAC la solución pasa por dos puntos: por un lado, que se lleve a cabo una regulación clara de este tipo de transporte, y, por otro lado, que exista una diferenciación clara entre el transporte VTC y el transporte de Taxi.

Finalmente, lo que solicitan es volver al escenario de 2009 o lo más parecido posible al escenario 2009.

6. Situación actual del conflicto:

Después de que el Govern de Catalunya en 2019 impusiera la obligación de contratar el servicio VTC 15 minutos antes y que el Área Metropolitana de Barcelona aprobara un reglamento en el que se elevaba ese tiempo a una hora de antelación (que luego fue tumbado por el TSJC), la empresa Uber decidió abandonar sus

operaciones en Barcelona. Cabify, por su parte, se mantiene en una frontera no muy clara de la legalidad, ya que tan solo exige la contratación con antelación en el primer viaje de cada usuario, y una vez se lleva a cabo este viaje se suscribe con el viajero un contrato de un año para así no tener que hacer la precontratación para el resto de los trayectos.

En el año 2020, como consecuencia de la crisis provocada por el Covid, el sector del Taxi ha caído en picado, los desplazamientos son muy inferiores de los habituales. La falta de turistas o el cierre nocturno son los factores más relevantes que ha instalado al sector en una crisis permanente.

Respecto a las VTC, en ese mismo año, afirmaban que se estaba dando un trasvase de coches operativos desde Cataluña a otras regiones donde la normativa es más beneficiosa para este tipo de empresas, singularmente a Madrid y Andalucía.

En 2021, la situación actual es la siguiente: Uber en noviembre del año pasado anunció que su intención era volver a Barcelona en febrero del presente año. Esta vez, la estrategia es distinta. Declaran que su objetivo es trabajar de la mano del sector del Taxi y de las administraciones públicas en la recuperación del sector en Cataluña.

La empresa en vez de hacer uso de las autorizaciones VTC se va a centrar en ser solamente una aplicación intermediaria para el servicio de Taxi. Esto es, el servicio de Uber no tendrá ni conductores ni coches propios, sino que será un servicio de Taxi. Confirman que 350 Taxistas del Área Metropolitana de Barcelona están dispuestos a trabajar con su aplicación. Aun así, afirman que tienen claro que en un futuro les gustaría retomar la actividad en Barcelona.

Esta idea no ha gustado mucho a los organismos representativos del sector del Taxi. Asimismo, Alberto Álvarez, coordinador del colectivo Taxi Project y de Élite Taxi asegura que Uber solamente busca aprovecharse de la crisis para hacerse con el monopolio de la movilidad urbana. En este mismo sentido han declarado la Unión de Barcelona STAC.

Por tanto, los Taxistas de Barcelona se encuentran ante un dilema: o bien trabajar con su antiguo enemigo como lo han hecho en un pasado o unirse a la aplicación en un momento duro por caídas históricas de la demanda que están sufriendo y la falta de trabajo a muchos.

CONCLUSIONES

Después de analizar el conflicto surgido entre el sector Taxi y el sector VTC, podemos concluir que no se trata de un conflicto desencadenado simplemente porque el sector VTC haya empezado a realizar las funciones del sector Taxi solapándose así en el mismo nicho de mercado, sino que va mucho más allá: se trata de la irrupción de la nueva tecnología en forma de plataformas digitales donde estas empresas toman ventaja de la normativa y van en busca de líneas difusas de la legalidad y laboralidad para obtener rentabilidad, poniendo en entredicho los derechos laborales de sus trabajadores.

Brevemente podemos resumir de la siguiente manera las posturas y soluciones adoptadas por de los distintos agentes que han intervenido en este conflicto:

Respecto al Gobierno central, si bien es cierto que en un primer momento decidieron aprobar una normativa dirigida a la regularización del mercado VTC, posteriormente han apelado al diálogo entre los dos sectores, a la “calma” y han aprobado un último Real Decreto donde se transfería las competencias a las CCAA y Ayuntamientos.

En el caso de la Generalitat de Catalunya y del Ayuntamiento de Barcelona, claramente han adoptado una postura mucho más intervencionista y en defensa y protección del sector Taxi, abordando los puntos más conflictivos mediante Decretos y realizando una regulación mucho más intensa del sector VTC.

En cuanto a CCOO, afirman que este conflicto no se puede solucionar solamente mediante la negociación colectiva, sino que estamos ante una nueva era del capitalismo donde es necesario llevar a cabo una democratización previa para garantizar que estas nuevas plataformas no vulneren derechos laborales. Para abordar dicha problemática, consideran necesaria la intervención del Estado.

En relación con UGT, si bien es cierto que entienden que una de las soluciones sería volver al escenario del año 2009, afirman que se debe de abordar también la temática de la irrupción de las nuevas plataformas y las consecuencias que esto conlleva, es decir, la pérdida de derechos laborales. Para ello, consideran necesaria

la intervención de las administraciones. Junto con esto, apuestan por una nueva forma de solucionar este conflicto mediante una *app*, como bien ya ha sido explicada anteriormente.

En cuanto a los representantes del sector Taxi, concretamente STAC, apuestan por la intervención del Estado, con el fin de llevar a cabo una regulación clara y volver a la situación establecida en el año 2009 o lo más parecido a ello.

Respecto a cómo las teorías clásicas del consenso y conflicto de las relaciones laborales pueden ser empleadas para analizar esta tipología nueva de conflictos podemos llegar a la siguiente conclusión:

Por un lado, la teoría pluralista analizaría el conflicto de la siguiente manera:

Entenderían que en este caso el conflicto vendría desencadenado por el aumento de autorizaciones VTC que ha hecho que la oferta se vea aumentada y que el sector Taxi vea su demanda reducida, generando pérdidas dinerarias a los Taxistas. Por tanto, se trataría solamente de un conflicto económico.

En este caso, opinarían que el conflicto se podría llegar a solucionar mediante la negociación colectiva, sin ningún tipo de intervención del Estado.

Por otro lado, la teoría neomarxista analizaría el conflicto de la siguiente manera:

Examinaría la desigualdad de posiciones en la estructura social, por tanto, analizarían las características de los trabajadores de estas plataformas digitales, que como hemos explicado con carácter general, están formadas por colectivos más vulnerables, donde su dependencia hacia el trabajo es mucho mayor.

Estudiaría el control en el trabajo, que va ligado a la idea de poder. En este caso, como acabamos de mencionar, se trata de trabajadores vulnerables y esto hace que su poder se vea reducido, ya que, al ser más dependientes, es mucho más fácil que el empleador lleve a cabo medidas perjudiciales y que ellos acepten “porque no les queda otra”.

En tercer lugar, tratarían la subjetividad y la alienación, poniendo el foco sobre la autonomía que tienen estos trabajadores. Al respecto, explicarían que detrás del

algoritmo utilizado por estas plataformas se establece todo un sistema de control hacia el trabajador ya que no pueden escoger las franjas horarias, si rechazan algún trabajo después su posicionamiento se ve perjudicado, los clientes pueden evaluar constantemente a estos trabajadores, etc.

Finalmente, resaltarían la importancia del Estado de Bienestar y su esencialidad en la intervención en los conflictos laborales.

Por tanto, después de haber analizado el conflicto y los tres objetivos propuestos, volvemos a la pregunta formulada inicialmente: “En el conflicto desencadenado por la emergencia de las nuevas plataformas digitales entre el sector Taxi y el sector VTC, las teorías clásicas del consenso y del conflicto de las relaciones laborales ¿son capaces de explicar la posición adoptada y solución propuesta por cada agente interviniente en este conflicto?”

Opino que la teoría pluralista no es capaz de explicar ni la posición ni solución propuesta por los agentes intervinientes.

Si bien es cierto que los distintos agentes entienden que la negociación colectiva es el método más adecuado para democratizar y canalizar el conflicto, ya que tanto los empresarios como los trabajadores son representados y es la manera en la que ambas partes mediante el diálogo pueden llegar a un acuerdo, explican que esto no sería suficiente en este caso, rechazando por tanto una solución que solo tuviera como medio la negociación colectiva sin ningún tipo de intervención del Estado.

La teoría pluralista entiende que mediante la negociación colectiva se produce la corrección de asimetría de poder entre el empleador y los trabajadores, pero los agentes entienden que en este caso no se daría.

¿Por qué? Por la irrupción de las plataformas digitales en la economía convirtiéndose en el desencadenante de este conflicto. Los agentes entienden que no se trata solo de un conflicto económico, sino que afirman que debemos de tener en cuenta que se trata de una situación novedosa donde estas empresas buscan la alegalidad para ser rentables, aprovechándose de colectivos vulnerables y no

garantizando de esta manera los derechos laborales de sus trabajadores, como bien ya hemos explicado.

La teoría neomarxista, en un primer lugar aborda el control en el trabajo explicando así de manera eficaz la postura adoptada por los agentes. Esto es, aunque no estamos ante un sistema taylorista donde el empresario realiza el control respecto a sus trabajadores mediante la división de tareas y la alineación de éstos, los agentes han explicado que estamos ante una situación donde gracias a la nueva tecnología los empleadores enmascarados por los algoritmos controlan todos los aspectos de sus respectivos trabajadores y además les hacen creer que son trabajadores autónomos depositando el riesgo de emprender sobre ellos y dándoles una falsa libertad.

Esto va ligado al segundo aspecto abordado por la teoría neomarxista y también explicada por los agentes, y es el poder de los distintos agentes. En esta situación el poder de los agentes se ve modificado, así pues, los empleadores se esconden detrás de un algoritmo defendiendo que no son empleadores sino unos simples mediadores entre oferta y demanda, negando así cualquier tipo de laboralidad respecto a sus trabajadores, y, por otro lado, los trabajadores son trabajadores vulnerables con pocos recursos, muy dependientes del trabajo y con miedo a “alzar la voz”.

Es por ello, por lo que la negociación colectiva no corregiría la asimetría de poder entre ambas partes.

Estamos ante un claro caso de una nueva modalidad de control, se trata de un “control invisible” donde de la misma manera que mediante el taylorismo los empresarios controlaban a sus trabajadores, en este caso sucede lo mismo pero el problema es aún mayor, pues los trabajadores no son conscientes de ello porque las plataformas digitales les venden el empleo como un empleo donde ellos van a tener plena libertad y autonomía para ejercerlo.

Así es como el poder de los trabajadores se ve reducido, pues no son conscientes de la realidad y por tanto es mucho más difícil que se asocien y movilicen para ver en aumentar su poder con el fin de que se vea equilibrado con el poder del empleador. En este sentido, la teoría neomarxista explica como el conflicto nace

por la desigualdad de las posiciones entre los empresarios y trabajadores que va directamente relacionada con el poder que cada uno de ellos tiene.

Por consiguiente, los agentes adoptan una postura mucho más intervencionista por parte del Estado, porque consideran necesaria su intervención con el fin de que no se produzca ningún tipo de vulneración de los derechos laborales y una mayor protección de los trabajadores de las plataformas. Entienden que la negociación colectiva no sería viable sin una regulación previa por parte del Estado por consecuencia de lo que acabamos de explicar: por el control ejercido por parte del empresario hacia los trabajadores y la asimetría de poder existente entre ellos que hace que las plataformas busquen líneas difusas de legalidad y lleven al límite a los trabajadores, ejerciendo una huida del derecho.

Así pues, la teoría neomarxista aborda de una manera más eficaz el conflicto, la realidad, y las posturas adoptadas y soluciones propuestas por los distintos agentes.

La teoría neomarxista destaca el Estado de Bienestar y su importante papel en las relaciones laborales. En este caso los agentes coinciden, pues no ven una posible solución sin pasar previamente por la intervención del Estado. Opinan que es el Estado quién debe de regular previamente la situación laboral de los trabajadores de plataformas, establecer una normativa clara y sancionar (mediante los órganos judiciales) a aquellas empresas que incumplan los derechos laborales.

CCOO afirma que una vez ya se haya llevado a cabo dicha regulación, entonces sí que se podría acudir a la negociación colectiva, porque la asimetría de poder se vería eliminada y por tanto se encontrarían en igualdad de posiciones.

UGT entiende que aun así la negociación colectiva no tendría mucha efectividad, porque apuestan por la intervención de la administración para regular el sector, y, por tanto, se podría dar el caso en el que a causa del cambio normativo el conflicto versase por cuestiones distintas a las condiciones laborales afectando directamente al motivo de la negociación colectiva y dejando sin sentido lo abordado hasta entonces respecto a las condiciones laborales.

Respecto a STAC, cabe recordar que no ve ni siquiera viable una solución mediante la negociación colectiva, simplemente apuestan por la intervención del Estado.

Por todo ello, después de haber llevado el análisis del conflicto, concluyo que la teoría neomarxista es más eficaz para entender la realidad y explicar la posición adoptada por los agentes y la solución propuesta por ellos.

BIBLIOGRAFÍA

BARNES, Javier. (2017). *Un falso dilema: Taxi vs. Uber*. Wolters Kluwer, pg. 3 y ss. Consultado 20/04/2021.

BELINTXON MARTIN, Unai. (2019). *El dilema en el conflicto del Taxi y VTC: ¿La desregulación?*, Tirant lo blanch. Consultado 19/04/2021.

BERG Janine; FURRER Marianne; HARMON Ellie; RANI Uma; SIX SIBERMAN M. (2019). *Las plataformas digitales y el futuro del trabajo. Cómo fomentar el trabajo decente en el mundo digital*, OIT. Consultado 04/02/2021.

CAÑIGUERAL BAGÓ, Albert. (2019). *El mercado laboral digital a debate. Plataformas, Trabajadores, Derechos y WorkerTech*, Ouishare, Consultado 03/02/2021.

GIL RIVERO, José. (2012). *Teorías analíticas e interpretativas sobre el conflicto en el centro de trabajo*, Universidad de Sevilla. Consultado 01/02/2021.

LUZ RODRÍGUEZ, María. (2019). *España, primera potencia europea en trabajo en plataformas*, Agenda económica. Consultado 07/05/2021.

MARTÍN ARTILES, Antonio. (2002). *Teoría “clásica” de las relaciones laborales*, Universitat Oberta de Catalunya. Consultado 02/02/2021.

MÉNDEZ FILLEUL, Rodrigo. (2019). *El concepto de trabajador y de empleador en la economía de las plataformas. ¿Es necesario un rediseño normativo a la luz de los avances tecnológicos en el mundo del trabajo?*, Revista Ideides UNTREF. Consultado 03/02/2021.

OLMEDO PERALTA, Eugenio. (2017). *Liberalizar el transporte urbano de pasajeros para permitir la competencia más allá de Taxis y VTC: una cuestión de política de la competencia*, Instituto de Estudios Europeos. Consultado 20/04/2021.

RANZ MARTÍN Rubén; ROSELLÓ GÓMEZ LOBO José Domingo; GUTIÉRREZ QUINTANA Elena; CORRAL JUAN Ana María; VARGAS

SAMPEDRO María Teresa; GUERRA SALAS Ana. (2019). *El trabajo en las plataformas digitales de reparto*, UGT. Consultado 04/02/2021.

TARRÉS VIVES, Marc. (2019). *Consideraciones para resolver el conflicto Taxis-VTCs*. The conversation. Consultado 19/04/2021.

TAXI LIBRE. (2018). *El AMB pretende regular a las VTC's con un reglamento metropolitano*. Taxi libre. Consultado 25/03/2021.

UGT. (2021). *La Gig Economy Pública, ¿puede ser una solución para el conflicto VTC/Taxi en un escenario post Covid-19?*. Consultado 07/05/2021.

WEBGRAFÍA

BUSINESS INSIDER. (2021). *Todo lo que debes saber de la vuelta de Uber a Barcelona que ha puesto en pie de guerra a los Taxistas*. Recuperado de <https://www.businessinsider.es/conflicto-Taxistas-uber-barcelona-cronologia-resumen-807597> Consultado 25/03/2021

CATÁ FIGULS, Josep. (2021). *La vuelta de Uber a Barcelona revive el conflicto con los Taxistas*, El País. Recuperado de <https://elpais.com/espana/catalunya/2021-03-10/la-vuelta-de-uber-a-barcelona-revive-el-conflicto-con-los-Taxistas.html> Consultado 24/03/2021.

C.L (2019). *¿Qué es un VTC, qué lo diferencia de un Taxi y cómo funcionan las licencias?*. El mundo. Recuperado de <https://www.elmundo.es/economia/2018/08/01/5b6182aa22601d974b8b4583.html> Consultado 22/03/2021.

DONCEL, Luis. (2019). *Taxi y VTC, guerra entre dos bandos muy parecidos*. El País. Recuperado de https://elpais.com/economia/2019/01/26/actualidad/1548517456_821372.html Consultado 23/03/2021.

EL DIARIO. (2019). *Claves para entender el conflicto entre los Taxis los VTC*. elDiario.es. Recuperado de https://www.eldiario.es/economia/claves-entender-conflicto-Taxis-vtc_1_1996085.html Consultado 22/03/2021.

EL PAÍS. (2019) *La batalla de los Taxis y los VTC es global: así han legislado en otras partes del mundo para poner paz.* Recuperado de https://elpais.com/economia/2019/01/29/actualidad/1548781875_686856.html

Consultado 25/03/2021.

EL PLURAL. (2018). *Claves para entender el conflicto entre Taxis y VTC.* Recuperado de https://www.elplural.com/economia/huelga-Taxi-claves-entender-conflicto-Taxis-vtc_200894102 Consultado 20/03/2021.

FERNÁNDEZ, Yúbal. (2019). *Qué significa VTC y cuáles son las diferencias con los Taxis.* Xataka Basics. Recuperado de <https://www.xataka.com/basics/que-significa-vtc-cuales-diferencias-Taxis> Consultado 22/03/2021.

IBERLEY. (2021). *Dirección y control de la actividad laboral: Poder de dirección del empresario,* Recuperado [Dirección y control de la actividad laboral: Poder de dirección del empresario | Iberley](#) Consultado 04/02/2021.

LÓPEZ DONAIRE, Diego. *VTC, ¿qué es?: significado de las siglas, licencia, evolución....* Actualidad Motor. Recuperado de <https://www.actualidadmotor.com/vtc-que-es/> Consultado 23/03/2021.

MARTÍN ARTELES, ANTONIO (2003). *Teoría sociológica de las relaciones laborales.* Recuperado de <https://app.vlex.com/#vid/305223>. Consultado 01/02/2021.

MERCEDES BARRIOS, T.S.U. (2015). *Relaciones de Poder en el Mundo Laboral,* Universidad Fermín Toro. Recuperado de <https://es.slideshare.net/Hanseungyeon/las-relaciones-de-poder-en-el-mundo-laboral>. Consultado 03/02/3021.

PACHECO, Rubén. (2020). *Jaime Sau (STAC): “El Taxi sobrevive con el cliente de Barcelona”*, Metropoli, Recuperado de https://www.metropoliabierta.com/informacion-municipal/movilidad/jaime-sau-stac-barcelona_34672_102.html Consultado 25/03/2021.

PAGE, David. (2020). *El boom de las licencias de choques VTC frena en seco en plena crisis del Covid*. El Independiente. Recuperado de <https://www.elindependiente.com/economia/2020/07/13/el-boom-de-las-licencias-de-coches-vtc-frena-en-seco-en-plena-crisis-del-covid/> Consultado 25/03/2021.

PEDROSA GONZÁLEZ, Juan. (2008). *Incidencia sobre la relación laboral del trabajo en contratas*. Recuperado de <https://app.vlex.com/#vid/350291546>. Consultado 02/02/2021.

PEÑALVER HERNÁNDEZ, Paloma. (2019). *El conflicto Taxi vs VTC en España*, Comillas Universidad Pontificia. Recuperado de <https://repositorio.comillas.edu/xmlui/bitstream/handle/11531/29575/TFG-PeAalver%20Hernandez%2C%20Paloma.pdf?sequence=1> Consultado 24/03/2021.

RODRÍGUEZ, Pau. (2018). *Barcelona aprueba el reglamento que exigirá licencias adicionales a vehículos como los de Uber y Cabify*. El Diario. Recuperado de https://www.eldiario.es/catalunya/barcelona-reglamento-adicionales-uber-cabify_1_2052118.html Consultado 25/03/2021.

TOWERS WATSON, Willis. (2018). *VTCs: ¿En qué consiste el nuevo real decreto y cómo pueden intervenir los seguros?*. Update. Recuperado de <https://willistowerswatsonupdate.es/riesgos-corporativos-y-directivos/vtc-nuevo-real-decreto-el-sector-seguros/> Consultado 21/03/2021.

VEOTRANSFER. *¿Qué es una licencia VTC?*. Recuperado de <https://veotransfer.com/que-es-una-licencia-vtc/> Consultado 22/03/2021.

WIKIPEDIA. *Taxi*. Recuperado de <https://es.wikipedia.org/wiki/Taxi> Consultado 22/03/2021.

WOLTERS KLUWER. *Taxi*. Recuperado de https://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAEAMtMSbF1jTAAAUMTYyMDtbLUouLM_DxbIwMDCwNzAwuQQGZapUt-ckhlQaptWmJOcSoAllm8oTUAAAA=WKE Consultado 22/03/2021.

ANEXOS

ANEXO I: Entrevista a Carlos del Barrio, miembro ejecutivo de CCOO.

YO: Hola, ¿me oyes bien?

CARLOS DEL BARRIO: ¡Ahora!

YO: Buenos días.

CARLOS DEL BARRIO: Buenos días.

YO: Yo soy Ainhoa, y soy de Navarra y estoy estudiando aquí en la Universidad Autónoma de Barcelona y bueno básicamente estoy haciendo para mi TFG de relaciones laborales eh... empecé por analizar las teorías del consenso y del conflicto en las relaciones laborales, el pluralismo y el neomarxismo y luego quise aplicarlo a un conflicto en concreto que haya pasado pues en la vida real y decidí escoger el conflicto de Taxis y VTC.

Entonces bueno, cuando lo empecé a analizar también apareció como la nueva característica de las plataformas y la emergencia de la economía colaborativa y tal, entonces bueno una parte de mi TFG está dirigido a analizar las posturas de los diferentes agentes cómo sería el estado, CCOO, UGT, por ejemplo también STAC y bueno la entrevista va un poco para complementar esta información de esta parte de.. de mi trabajo.

Bueno quería comentarte que la... la entrevista está siendo grabada también.

CARLOS DEL BARRIO: Perfecto, puedes grabarla y utilizarla para lo que necesites. Sí te parece te explico un poco lo qué hago yo aquí en el sindicato.

YO: Vale.

CARLOS DEL BARRIO: Y así orientamos un poco... yo soy Carlos del Barrio, soy miembro de la ejecutiva del sindicato y soy la persona que ha llevado todo el posicionamiento del sindicato a nivel de Cataluña con el tema de todas las plataformas: he participado bastante en la nueva ley que se va a llevar a cabo con el tema de... de los repartidores de comida, participé cuando hubo el gran conflicto

de las plataformas de VTC y los Taxis, los grandes conflictos con el Taxi porque además, aunque no son muchos aún ahí trabajadores y trabajadoras que dependen del convenio del Taxi, es decir que son trabajadores en régimen general y que tiene elecciones sindicales y donde nosotros somos los mayoristas tanto UGT como CCOO ¿vale?

YO: Sí, sí.

CARLOS DEL BARRIO: Veo que eres de relaciones laborales dime más o menos... Me he caído creo.

YO: Ahora.

CARLOS DEL BARRIO: Para que te sirva mejor, por dónde orientamos... porque si... lo quieres que lo hagamos más desde la perspectiva jurídica o quieres que hagamos... siguiendo el guion que me enviaste... más... nosotros tenemos un posicionamiento que es, de que esto no es un conflicto eminentemente jurídico sino que lo que vivimos es una utilización de la tecnología para huir del derecho al trabajo fundamentalmente ¿no? utilizar el pretexto de la tecnología o la tecnología como excusa para hacer una huida del modelo de relaciones laborales sobre todo de lo que nosotros entendemos que... que es ya no solo una huida de las relaciones laborales sino una perversión total de lo que es el mundo de la propia tecnología ¿no?

YO: Sí, sí.

CARLOS DEL BARRIO: Al final lo que estamos haciendo es subcontratación ilegal de un lado, cesión ilegal de trabajadores, pero además aquí hay una componente importante: que es ir a la al inicio del conflicto desde mi punto de vista y es ir a analizar para qué sirve cada una de las licencias. Porque al final estamos hablando de los dos casos de licencias administrativas eh... que en ambos casos además si lo que está pasando... esto yo siempre lo explico, la gente se queda un poco sorprendida, si lo que ha pasado lo que ha pasado en el conflicto de las VTCs y los Taxis que ya existía de muchos años de conflicto de Uber y Cabify y que por ejemplo, los autobuses escolares operan con una licencia VTC; si este conflicto se

hubiese llevado al ámbito de la vivienda, he aquí hubiesen colgado alguien de la plaza Sant Jaume.

¿Por qué digo esto? porque al final tienes que tener en cuenta que la licencia administrativa lo que está es destinada a satisfacer un servicio público.

YO: Sí.

CARLOS DEL BARRIO: En el caso de VTCs y de licencia de Taxi, son licencias que están orientadas a cubrir los déficits de movilidad pública desde el punto de vista del transporte público, no están destinadas a que la gente se mueva por dentro de las ciudades de una manera totalmente individual, contaminante, por otro lado, y exclusiva, a un precio más barato, no están hechas para eso.

Nosotros desde Comisiones Obreras defendemos los derechos de los trabajadores en el centro de trabajo pero los defendemos de una perspectiva plural... y general ¿no? porque al final el modelo de movilidad nos afecta como trabajadores indiferentemente de que no trabajemos en ese sector. Por eso tenemos una... una visión, has dicho que has entrevistado a STAC, diferente de los sindicatos corporativos o de los diferentes incluso de elite Taxi, por ejemplo.

YO: Vale, entiendo.

CARLOS DEL BARRIO: Yo tengo relación con la gente que dirige las plataformas, pero defendemos cosas diferentes. El sindicalismo confederal que yo pienso que es... y esto te servirá por lo que me decías antes ¿no? del de los cambios en el tipo de forma de entender las relaciones laborales ¿no? nosotros venimos de una tradición marxista, defendemos y seguimos siendo marxista, algunos, otros menos...entonces desde ese punto de vista nosotros decimos *“oye sí lo que está pasando con una licencia pública que pasa a manos privadas y nunca más vuelve a manos públicas, estamos haciendo una cosa”*, pero además hay una perversión añadida que es la siguiente: es que dices *“yo saco una licencia que está destinada a ser, a cumplir un servicio público, nunca más vuelvo a tener control sobre esa licencia, más allá de la fijación de precios, servicios y horarios”*, pero es que

además esa licencia al día siguiente puede ser sometida al arbitrio de oferta y demanda.

Que estamos hablando, por ejemplo, en el caso de las VTC hubo licencias que salieron a precio de carta administrativa a 30€ y hoy tienen un precio alcista en el mercado de 125.000€.

Eso ha generado que haya un conflicto más allá del propio de la relación laboral ¿no? que desde mi punto de vista es contrario a los intereses de los trabajadores y trabajadoras, obviamente, pero es que además es contrario incluso al propio interés de cotización pública desde el punto de vista de la Seguridad Social, porque incita e incentiva al fraude en la no cotización. Esto va por aquí, no sé si me desviado mucho de lo que le interesa o no.

YO: No, sí, sí, sí, muy bien muy interesante.

CARLOS DEL BARRIO: Si yo hablo mucho si me lío o me voy a poner...

Entonces el planteamiento es el que te decía, si estuviese pasando en el en el ámbito, por ejemplo, de lo que son las licencias de vivienda protección oficial, aquí hubiese colgado a alguien de la Plaza Sant Jaume, porque tú con... imagínate que sacas una... una vivienda que va con licencia pública que lo que está es orientada a acabar con los problemas de vivienda en la ciudad y al día siguiente te puedes vender ese piso a precio de oferta y demanda, eso es una absoluta barbaridad, no solo es un debilitamiento del Estado de bienestar y de las de la administración pública sino que además está fomentando especulación desde ese punto de vista.

Esto para nosotros es uno de los generadores del...

YO: Del conflicto ¿no?

CARLOS DEL BARRIO: Del conflicto del Taxi donde además, se ha llevado y yo creo que hay una... al menos desde mi punto de vista, hay una clave mal entendida que genera que haya más conflicto y es que tantas... tanto las... los trabajadores y trabajadoras de la VTC, como los trabajadores y los trabajadores de los Taxis, incluso las y los propietarios de la licencia entienden mal conflicto y nosotros allí

nos tocó jugar un papel de decirle: aquí hay que hacerle entender que ni las VTCs por la vía de atrás van a acabar siendo Taxis porque las licencias te facultan para hacer cosas diferentes, ni los Taxis a través de la regulación, y ahora iré con un tema que desde mi punto de vista es de índole europea, eh... ni los Taxis a través de la regulación van a acabar con las VTCs.

YO: Vale.

CARLOS DEL BARRIO: Ambas deben de coexistir siempre que no entren en los terrenos de la otra, además tienen funciones diferentes y deben tener funciones diferentes. De hecho, las regulan las administraciones diferentes, la concesión administrativa de un Taxi es municipal y en el caso de las VTCs es metropolitana.

Y aunque las dos están en consorcio que conforman la movilidad que es el el... el ATM (la Agencia de Transport Metropolitana) ahí solo se fijan tarifas y el qué pueden hacer y qué no pueden hacer. Yo no sé si recuerdas en el en el momento que se da el planteamiento del conflicto gordo, se habla de una tasa, se habla de la tasa 1/30, por cada VTC puede haber treinta Taxis, y yo les decía: eso es un error, porque con la ley de competitividad y de competencias, no solo española sino europeas, podríamos llegar a tener una tasa superior del VTC con respecto al Taxi siempre y cuando las VTCs no hagan de Taxi.

A ver cómo decir, el conflicto desde nuestro punto de vista tiene: de un lado el coste de la licencia administrativa, que es un tema importantísimo ¿Por qué? porque la licencia administrativa ha operado con muchísimas... durante muchísimos años como un agente de ingreso final y una expectativa de ingresos final no ligada a los ingresos del activo.

YO: Ajá.

CARLOS DEL BARRIO: Es decir, si nosotros pudiésemos redefinir una licencia de Taxi hoy sería mucho más interesante hacer licencia de explotación, que licencias de tenencia privada. Eso haría que la estabilidad y sobre todo esa economía difusa o..o... o no reglada que se da en tanto en licencias administrativas como de VTC y luego aquí se encarga... se mete para hacerlo más complicado todavía, un

debate eh pues de... como te decía de huida del Derecho del Trabajo que está muy ligado a la economía de plataforma, que no tiene nada que ver con las licencias. Las licencias sitúan problema en el conflicto, desde el punto de vista del entendimiento pero también desde el punto de vista, desde mi punto.. hasta donde yo entiendo, desde el punto de vista de eso que es público y la movilidad ¿no? entendida en un ámbito general muy metido también por las tendencias mundiales de abandono de la tenencia del coche privado, también muy influenciada por lo que es el liberalismo económico ¿no? al final la pregunta que tenemos que hacer aquí es si hay que sacar licencia administrativa para que la gente vaya de... de Gracia a Poble Nou en... en un coche individual ¿no? o tiene que hacerlo en transporte público ¿no? donde orientamos desde el punto de vista del ámbito público incluso desde el punto de vista ciudadanía los recursos de las de la administración pública.

Y de otro lado, pues entramos en un debate que es el que genera la economía de plataformas o una parte importante de la economía de plataformas ¿no? que es el trabajo presencial. Donde yo a través de un teléfono móvil me permite ¿no? mercantilizar algo que antes era no mercantilizable, es decir, yo puedo ganar dinero con algo que antes era un gesto, antes pedir un Taxi era levantar la mano, ahora lo haces a través de una aplicación; la diferencia: a mí levantar la mano me costaba cero y pedir estoy enviando 0'10 a Silicón Valley automáticamente a través de la aplicación.

Por lo tanto, ya estoy generando un negocio que hasta el momento no existía.

Y detrás de todo este tema entran pues este modelo, es nuevo modelo que yo entiendo que es un nuevo modelo de capitalismo, que hemos entrado en el capitalismo de plataformas, que permite un sueño que era histórico ¿no? para el... para el capitalismo que es... es situar en las espaldas de los trabajadores y las trabajadoras el riesgo de emprender. El riesgo por el cual tú te decides empezar el régimen por cuenta propia ¿no? a nosotros siempre nos han explicado las empresas que obviamente pues cuando yo trabajo no me quedo toda la ganancia de mi trabajo ¿no? la plusvalía se la queda el capitalista porque teóricamente es el aparte de que es el dueño de los medios de producción es el que arriesga en la operación de mercado. Pues aquí la tecnología permite que yo no gaste ni una unidad de capital

de inversión si no voy a rentabilizar. Es decir, traslada a los trabajadores las variaciones de la oferta y demanda.

YO: Vale, entonces respecto a estas nuevas formas de relaciones laborales debido... bueno que vienen marcadas por la emergencia de estas nuevas plataformas qué opinión tienes o cómo ves que se han visto afectadas los derechos laborales.

CARLOS DEL BARRIO: Bueno lo que hemos visto en todas este no.. yo no voy a decir que el paradigma de los derechos laborales es como están construidas las relaciones laborales en el mundo de Taxi, esto vaya por delante, porque existen los Taxis calientes, Taxis que trabajan 24 horas donde sale un conductor y entra otro, donde no se cumple el convenio colectivo, donde cuestiones como la seguridad, la seguridad y salud en el trabajo como cuestiones de ese tipo además en un sector tan sensible como es el del transporte de pasajeros, no voy a decir que sean en el paradigma de... pero por lo menos tiene un convenio que está sujeto a lo que la negociación colectiva ¿no? no al arbitrio ni exclusivamente de las fluctuaciones de una plataforma ¿no?

Por ejemplo, hemos visto en el caso de Uber o Cabify un día que hay lluvia la factura puede ser muchísimo más caro o... o el día que no hay demanda pues el coste es muy bajo, pero va a la espalda del trabajador que además en el caso de... en este caso concreto, no son... porque Uber aquí o Cabify no ha llegado a ser la brutalidad que sí que ha sido Estados Unidos ¿no? donde la gente pone su... su propio vehículo y aquí son flotas, afortunadamente, donde hay elecciones sindicales, nosotros tenemos representación en las principales empresas de VTC, pero aquí hay un tema de la subcontratación en cadena ¿no?.

Y cuando hay subcontratación en cadena es cuando opera un factor de competitividad desde el punto de vista del precio. Aquí hay una empresa que es la que marca toda la tendencia y toda la trazabilidad sobre todo marcando... si recientemente no sé si la has podido ver, tienes una... una resolución de Inspección de Trabajo, con el tema de Cabify Cataluña, si no te lo puedo hacer llegar, donde te identifica, muy al calor de lo que identifica el Tribunal Supremo con la sentencia

macro sentencia contra Glovo ¿no? porque esas empresas no son una mera intermediadora sino que fijan qué clientes tienes que coger,... a las VTCs y por tanto lo que hay es subcontratación, hay cesión ilegal de trabajadores y sobre todo lo que hay es una huida del derecho al trabajo.

¿Qué intentaron hacer? pues si te fijas, lo que hacen es configurar unas plantillas muy mayores con una dependencia muy importante de ese trabajo, gente que en una parte importante roza la exclusión la exclusión laboral, es decir, gente no iba a encontrar trabajo otra manera y eso les sirve para entrar frente a los gobiernos de una parte, diciendo que tienen muchos trabajadores y que representan a muchísimos trabajadores eh... y que si no esa gente va a ir al paro, eso no... no es exclusivo, es un es un relato que es compartido entre todos este tipo de plataformas, sobre todo es un relato compartido en estas empresas que lo que hacen es generar fronteras difusas de laboralidad o de... o de subcontratación fraudulenta, ya te digo, ya sea a los falsos autónomos o hacia subcontratación en cadena eh... o la cesión ilegal de trabajadores, vamos eh... aquí es compartido en todos: no es que si este modelo de relaciones laborales lo tengo que llevar a lo que establece la normativa, yo no puedo competir en el mercado y el único factor de competitividad que tengo es ese y por tanto tendré que cerrar.

YO: Vale, entiendo.

CARLOS DEL BARRIO: Eso nos ha pasado en este conflicto, ha pasado del conflicto de los repartidores de los conocidos *riders*, o ha pasado en el conflicto de las cárnicas, donde es el único sitio que sí que hay un ejemplo de la laboralización, ya no solo de la mala utilización de las cooperativas, sino incluso desde los falsos autónomos donde 17.000 personas pasan del régimen general o sea, del régimen de falsos autónomos al régimen general gracias a la intervención sindical fundamentalmente de Comisiones Obreras y de UGT.

YO: Vale, vale, perfecto. Luego también quería preguntar si consideras que existiría un beneficio eh... si Uber y Cabify, bueno que Cabify se supone que ahora sigue en el mercado y Uber se supone que ahora vuelve, pues si consideras que exista un beneficio a causa de su incorporación en el mercado.

CARLOS DEL BARRIO: Incorporar tecnología a los procesos productivos eh... genera mejoras, es decir, yo creo que permitiría darle una mayor viabilidad a lo que es un sector pues que... que no ha interactuado por medios tecnológicos sobre todo en la gestión de la demanda, es decir hacerlo más eficiente de ese punto de vista.

Las transiciones tecnológicas siempre tienen beneficios y tienen riesgos. De un lado, se reduciría el número... si las... si tú eres capaz de calcular muchísimo mejor la demanda, eh la recurrencia de este tipo de servicios hará que el servicio sea más rentable, no sé si me estoy consiguiendo explicarte con lo que te vengo a decir. Es decir, sí yo soy mucho... o sea gracias a la tecnología puedo calcular muchísimo mejor en qué momento yo voy a... no lo hago a estimación no objetiva como puede ser estar dando vueltas por la ciudad con el coche, sino que yo tengo una gráfica que me dice: *“no, no tú los martes a esta hora en estos sitios coges este tipo de pasaje a esta hora tipo y para este tipo de trayecto”* ¿no? eso la tecnología, permite monitorizarlo de una manera muchísimo más intensiva que la percepción subjetiva de una persona que conduce ¿no? que lo hace un poco a tientas y eso te permite rentabilizar muchísimo el trabajo ¿qué efectos tiene eso? es evidentemente que se van a necesitar menos Taxis y que el Taxi además va a ir a cubrir solo una serie de zonas porque los trabajadores del Taxi por las empresas de Taxis o de la VTC no irán a cubrir zonas que no sean rentables y eso desde el punto de vista público es un problema.

Es decir, ¿presenta beneficios? puede resultar beneficioso, es decir, el saber calcular muchísimo va a hacer las empresas mucho más rentables y hacerla más rentable los trabajadores podemos tener también mejores sueldos y al final la negociación colectiva se articula... yo siempre con la gente cuando me compara convenios les digo: *“no, no tienes que hacer eso”*. Es decir, unas tablas salariales del convenio eh... nosotros no hacemos así (se chupa el dedo y lo pone en alto) y decimos, *“vamos a ver cuánto puede cobrar un obrero de... o un trabajador de la Caixa”* ¿no? ¿Qué hacemos? *“Oye, cuánto es el beneficio que saca la empresa, qué tipo de cualificación tienen los trabajadores y trabajadoras del sector en concreto y sobre todo qué tipo de movilización”* ¿no? Lo llamamos correlación de fuerzas, es decir,

si yo soy capaz de paralizar la fábrica o la empresa en cuestión, tendré más capacidad de presión hacia la empresa y sacaré mejores convenios, y cuando yo explico negociación colectiva a cualquier persona, sobre todo a la gente más joven aquí en el sindicato, les digo “*yo no tengo una varita mágica*”, es decir, yo negocio buenos y malos convenios, intento negociar los menos malos que pueda pero donde negocian los menos malos convenios es porque no tengo gente que acompaña la negociación.

Y ya puedo ser todo lo bueno que yo sea o darle mi carnet de Comisiones Obreras de miembro de la ejecutiva a quien sea, que estoy convencido que si no tiene un respaldo detrás y una capacidad de movilización no va a ser capaz de mover a la empresa de sus posiciones.

Por eso nos organizamos colectivamente nosotros como sindicato porque entendemos que es la mejor forma de defender los intereses ¿no?

YO: Vale, sí, sí, entiendo.

CARLOS DEL BARRIO: Entonces... tiene beneficios que se le puede dar... dotar de estructuración a un sector, en el caso del Taxi que se está desestructurando muchísimo y en el caso de la VTC, que es de crecimiento exponencial, las VTCs han pasado de ser prácticamente residuales en nuestras ciudades o en nuestras áreas metropolitanas, a ser muy preminentes, incluso yo les decía a la gente como te decía antes, que nosotros podríamos llegar a ver una tasa superior de VTC con respecto a Taxis, si hacen trabajos diferentes, pero no debería ser rentable porque al final el criterio y ahora vuelvo al gorro sociopolítico del sindicato, no tiene muchísimo sentido la limusinas operan con licencia VTC, lo que no tiene sentido es que una movilidad que es individualizada, a dedillo y privada, sea mucho más barata que la pública y menos cuando se opera con una licencia administrativa. La gente no alquila limusinas para moverse del barrio de Gracia a Vía Laietana ¿no? porque entiende que es caro, pues tampoco lo debe hacer con coche.

Porque hay un precio importante de privatizar y de convertir en un *lobby* algo lo que se opera desde el punto de vista de licencia administrativa.

YO: Vale, perfecto. Luego también he estado leyendo un poco, informándome sobre vuestra postura en el conflicto y he leído que afirmáis que sí puede existir... para que puedan existir los dos tipos de sectores lo mejor sería un marco regulador donde se garantizaría dicha convivencia, entonces quería preguntar si en ese marco regulador como tendía que ser para poder garantizar que no se vean mermados derechos laborales de estos trabajadores de las plataformas bueno de Taxistas también.

CARLOS DEL BARRIO: Yo creo que esto va por fases, es decir, el convenio de Taxis por ejemplo ya existe y el convenio de se le aplica al VTC también, el del transporte de pasajeros ¿cuál es el problema de... de ambos convenios? ¿no?

En el caso de Taxi pues...en muchos casos se incumple por multiplicidad de... pero como pasa en otros muchísimos sectores y además es un sector muchísimo más atomizado del punto de vista de que ahí hay muy pocas empresas que concentran. Las licencias de los Taxis están concentradas con una preminencia muy grande en grandes flotas igual que las VTCs, el tipo de ... la tipicidad de personas que trabajan en ellas son muy dispersas ¿no? porque la gente del Taxi al final trabajar como trabajador del Taxi no es lo más rentable como te decía antes, menos en un sector que va a menos, es decir cada vez la gente se mueve menos desde el punto de vista privado, aunque sea barato es mucho más caro que el metro, o el autobús o... y menos en una ciudad como Barcelona.

Entonces nosotros entendemos que la negociación colectiva no solo te da la capacidad de incidencia en las cuestiones salariales sino también la cuestiones de la determinación de todos tus derechos y además permite interrelacionar muchísimo más en la... en la en la búsqueda de la competitividad empresarial, pero también en la búsqueda de mejora de beneficios, es decir, hoy todas las empresas que trabajan con... mediante plataforma gracias a la monitorización tienen toda una parte del negocio oculto, que por ejemplo los trabajadores y las trabajadoras que prestan el servicio que están generando eso... estoy hablando de los datos concretamente, pues ostras que luego estamos hablando del tema de las penalizaciones, del tema de determinar los algoritmos. Hemos visto cómo determinan los algoritmos que eso va a ser un tema que va a ser común con la irrupción.

Al final en el caso tanto de Taxi VTC con la entrada de las plataformas, todas las plataformas tienen una tendencia natural al monopolio, por eso hay que vigilarla mucho desde el punto de vista de la competencia, desde el punto de vista de las prácticas colusorias, porque las plataformas no pretenden participar en el mercado sino que pretenden ser el mercado.

Yo: Vale.

CARLOS DEL BARRIO: Y esto es un tema importantísimo, porque además incluso el punto de vista de usuario, es un problema, porque si yo no opero en el barrio del Carmelo porque los viajes que hacen son cortos, porque está cuesta arriba y gasto más combustible y porque esa gente tiene más cobertura de transporte público, estoy perjudicando a la movilidad mientras yo opero una licencia administrativa que es pública. ¿Vale?

YO: Sí, sí.

Es decir, nosotros no miramos única y exclusivamente los temas desde el punto de vista de negociación colectiva porque entiendo que: una que no haya una cesión ilegal de trabajadores y hay una empresa que se lo está llevando todo a través de ser una empresa y sobre todo está en este caso ¿no? en este caso la diferencia aquí con los *riders* es que unos, la plataforma lo que hace es situar directamente hacia todos los trabajadores y fragmentarlo más todavía, pero en el caso de Uber y Cabify lo que hacen es utilizar una intermediaria ¿para qué? para no tener ningún tipo de responsabilidad con nada y de repente que haya un momento que yo diga “*puf y desaparezco con ese modelo de negocio porque no tengo claro que vaya a poder operar en el mercado.*”

YO: Vale.

CARLOS DEL BARRIO: Entonces ahí hay muchos temas, desde el punto de vista de la negociación colectiva, pues podríamos entrar por ejemplo a las cuestiones de género, que son muy importantes, donde ya se ha visto que los algoritmos discriminan y esto es común a prácticamente todos los procesos de digitalización.

Es decir, nosotros somos un país poco intensivo eh... en implementación tecnológica del trabajo, somos un país muy tercerizado donde la mano de obra es muy preminente ¿no? una parte de industria, pero muy poca de... lo que es investigación y desarrollo, y entonces todavía tenemos que experimentar más en profundidad los cambios y las dificultades que presenta la digitalización.

Nosotros desde el sindicato lo que defendemos es que haya una transición justa, tanto desde el punto de vista del empleo tanto como desde el punto de vista de la gobernanza y ¿qué quiere decir esto?

Pues al final nosotros entendemos, y por eso hemos metido la primera cláusula en la historia que permite pedir información sobre cómo opera un algoritmo en las relaciones laborales, porque tiene muchísimos impactos, te decía desde el punto de vista del género tiene... es decir nosotros cuando la negociación colectiva estaba pensada hace 20 años, tú pensabas en obrero de una fábrica, de hecho acostumbran a identificar a los sindicalistas y todo el mundo se piensa que vamos con la camisa abierta hasta el ombligo y un palillo en la boca, hay una parte importante de la gente que piensa que somos así ¿no? (risas)

Entonces tenemos que ver cuáles son los impactos para poderle dotar de elementos de una negociación colectiva ¿no? estoy pensando en el derecho de desconexión y pensando en la capacidad de ser, de garantizar mi privacidad desde el punto de vista de la Protección de Datos, estoy viendo desde el punto de vista del cálculo de la oferta y la demanda que puede conducir en cualquier proceso de digitalización de una empresa a despidos y que debe llevar asociado un proceso de recualificación porque igual los nuevos puestos de trabajo podemos participar los mismos trabajadores con un proceso de lo que se llama ahora en inglés *up skilling*, ¿no? y todos estos temas se pueden plantear desde el punto de vista de conocer y por eso lo hemos metido en la de reparto ¿no? por la vía del artículo 64, es decir el artículo 64 Estatuto de los Trabajadores dice que debes entregar a los trabajadores información, no solo de las cuestiones económicas sino también de cómo opera la empresa desde el punto de vista digitalización o de sus estrategias comerciales porque tiene un impacto importantísimo para relaciones laborales e incluso a la propia supervivencia de la empresa ¿no?

Entonces nosotros creemos que se debe participar en el ámbito de la empresa en todos estos procesos de digitalización. De hecho llevamos muchísimos años gestionando procesos de digitalización, pero creo que se va a acentuar de una manera importante en los próximos años en una... en un momento de la de la etapa económica o de la... de la historia en la que la economía está dando un vuelco importante y hacia donde tenemos que transitar precisamente para que no haya una población que se queda totalmente aislada de los cambios del modelo de trabajo.

Defendemos, y aquí yo meto siempre una cuña comunicativa, que yo digo “*ostras la tecnología a diferencia de cómo quieren hacernos pensar fundamentalmente el capitalismo no es neutra, su implementación no es neutra*”, ¿no? y todas estas empresas nos dicen que somos, a mí me han dicho muchas veces que somos anti modernos, que somos contrarios al avance tecnológico, paradójicamente cuando hablas con gente experta en tecnología te dice que ni el algoritmo de Uber o Cabify ni algoritmo del Glovo ni ninguno de estos algoritmos no tienen nada de muy tecnológico. Y ellos lo venden como que los trabajadores están llevándote en cohetes de un punto A a un punto B, que están llevando la hamburguesa en Ferrari y es algo bastante diferente la... De hecho el modelo de negocio es un caso de externalización y en el otro en la huida del Derecho del Trabajo con los falsos autónomos.

Por tanto, nosotros entendemos que la digitalización y el avance tecnológico: punto número uno, debe ponerse al... al debe meterse en un espacio de gobernanza, punto número dos, debe servir a la mayoría de la sociedad y no solo estar orientada a rentabilizar mejores mejor las inversiones de capital eh y luego debe llevar asociado derechos ¿no? es decir, el avance tecnológico y la ciencia han creado cosas maravillosas pues como mejorar la esperanza de vida en 30 años con la medicina química, hasta cosas tan perversas como las armas.

Por tanto, la implantación tecnológica ni es democrática ni es neutra.

YO: Vale, vale, entiendo. Luego respecto, ya más concretamente al conflicto de VTC y Taxi quería preguntar cuál fue el motivo por el que no firmasteis el convenio que firmó UGT con un auto y Cabify creo que fue en 2018.

CARLOS DEL BARRIO: Yo lo estuve mirando el otro día porque me pasaste la reunión... es que nosotros entendemos que el convenio ya existe que es el del transporte de pasajeros. Entonces ahora te lo voy a decir porque yo no estoy seguro, eso es un convenio que fue eh... nosotros aunque tampoco... es que no lo hemos firmado ni UGT ni nosotros, por lo que estoy viendo lo firme el SLT, el Sindicato Libre de Transporte, mira te estoy dando la nota de prensa si quieres te la cuelgo en el chat ahora.

YO: Sí, creo que UGT firmo como un acuerdo y luego no llegó a nada pero...

CARLOS DEL BARRIO: Sí, eso es. Nosotros no hemos firmado nada, porque nosotros para empezar aunque tenemos representatividad en el sector de la VTC nosotros entendemos que ya hay un convenio y un convenio en este caso... aunque yo no conozco ese, porque es... es veo que es un tema estatal, aquí en Cataluña lo que hicimos fue pararlo por otras vías y lo que hemos llevado es un tema mucho más de intervención como te decía socio política es decir, entendemos que el conflicto no es un conflicto de relaciones laborales, es un conflicto de cesión ilegal de trabajadores por un lado pero no es ni si quiera un conflicto de negociación colectiva. Es decir, el convenio que te decía antes ¿no? es un convenio que permite perfectamente hacer el trabajo porque se lleva prestando en el ámbito del Taxi durante 30 años. Es decir, el conflicto de Taxi VTC yo no creo que tenga una... un reflejo claro en la negociación colectiva.

YO: Vale.

CARLOS DEL BARRIO: Es un... es un es un conflicto mucho más de carácter sociopolítico y de cómo te decía de huida del Derecho del Trabajo y estoy convencido, sin haberlo visto eh, que el convenio que se firma con SLT está por debajo de convenio de sector.

Nosotros no... punto número uno, porque es motivo de expulsión del sindicato firmar convenios por debajo del convenio de sector o del estatuto de trabajadores por ejemplo, aquí el tema de los descuelgues de convenios es un tema que el sindicato se pone como un problema importante, de hecho no sé si lo conoces pero todos los nuevos decretos que están saliendo tanto el decreto de los ERTESs como

el decreto ahora de la necesidad de firmar convenios...planes de igualdad en las empresas, prohíben explícitamente firmarlos con comisiones ad hoc, con comisiones representativas constituidas al hecho.

Eso fundamentalmente, durante de la crisis del 2008 al 2015 y como consecuencia de las reformas laborales de 2010 y de 2012, lo que permitía es: si yo no tengo representación legal de los trabajadores puedo conseguir una representación de 3 trabajadores y descolgarme del convenio, por ejemplo nos hemos encontrado descuelgues de hasta el 50% del convenio o descuelgues hasta el salario mínimo interprofesional.

Entonces el sindicato eso lo detecta y le lleva una propuesta del Ministerio de trabajo y le dice *“oye el 80% de los descuelgues que se dan en este país en estos términos se dan con las comisiones ad hoc como firmantes”*, es decir las comisiones ad hoc casi nunca, salvo cuando las comisiones ad hoc que están instruidas por los sindicatos por detrás, llevan aparejadas nada que sea productivo para los trabajadores, siempre llevan una merma y por eso ahora lo que obliga a los nuevos Reales Decretos que están saliendo, a que se convoque a los sindicatos mayoritarios o de sector o de nivel estatal o autonómico los que tienen legitimación por la vía del Estatuto ¿no? con el 10%-15% del... del tramo donde lo estamos mirando... a obligar para constituir esas comisiones, porque ahí entendemos nosotros que es donde nos estamos jugando una parte importante de relaciones laborales pero como te decía yo.. yo no creo que el conflicto de la VTC con respecto al Taxi sea un problema de negociación colectiva, es un problema más de carácter... además creo que es más global incluso igual que te digo que pasa exactamente lo mismo, perdona si me voy al reparto pero lo que es más... al reparto en plataforma porque es lo más visible, tampoco es un conflicto de relaciones laborales, es un conflicto muchísimo más naturalizado, es decir qué diferencia hay en lo que está pasando en los falsos autónomos ahí, la que había en el ámbito de las cárnicas o a la que hay en el ámbito del trabajo del hogar ¿no? y que hemos firmado el acuerdo en el ámbito del reparto en plataforma, nosotros le decimos al Ministerio que pierde una oportunidad. Es decir, si el problema de los *riders* es un problema de plataformas, que el problema de las VTCs es un problema... que yo por ejemplo, yo que soy trabajador del sector

de la construcción llevamos 30 años, por eso tenemos una ley reguladora de la subcontratación ¿no? porque además la tecnología permite organizar la subcontratación *just in time*, es lo que te decía antes, ¿no?

YO: Entonces si no consideras la negociación colectiva como la solución óptima para este conflicto, ¿qué vía crees...

CARLOS DEL BARRIO: No digo que no sea la... no digo que no sea, digo que no creo que sea la... la negociación colectiva es la vía para democratizar las... pero claro al final si tenemos un problema de cesión ilegal de trabajadores evidentemente como lo haría la cesión ilegal o la subcontratación en cadena, solo opera cuando hay diferencias salariales entre la empresa A con respecto a la empresa B sino, no tendría razón de ser. La subcontratación será única y exclusivamente para evitar rigi.. lo que se llama rigidez es en la oferta y la demanda, ¿no? Para no tener plantillas que no están dimensionados al volumen de negocio.

Entonces, punto número uno, uno de los avances más grandes que hacen las reformas laborales es precisamente es la capacidad de flexibilidad tanto interna como externa y lo que nos ha demostrado 8 o 10 años después es que la flexibilidad interna o externa no ha salvado el empleo, solo ha servido para destruir empleo de forma más barata y más fácil. Por tanto, por eso te decía que no creo que sea un conflicto que venga con preeminencia de la negociación colectiva.

¿La negociación colectiva aquí cómo operaría? evidentemente, ¿para que no haya negocio en la subcontratación? En el momento que negocio en la subcontratación, ¿no?, y que las condiciones son exactamente iguales, si yo lo prestase el servicio directamente para Uber o Cabify lo presto, lo presto para Vector Ronda, aquí, la negociación colectiva acabaría con el conflicto, pero hay un conflicto interno después que es de carácter sociopolítico que yo creo que es el preeminente aquí que es el que entiendo que se debe democratizar previamente.

YO: Vale, vale, eh.. Luego también respecto a la actuación del Estado, bueno su última actuación fue la aprobación del Real Decreto Ley 13/2018 donde transfería la competencia a las comunidades autónomas. Eh, quería preguntar, ¿cómo lo valoráis?, si creéis que fue acertado.

CARLOS DEL BARRIO: Aquí hay varios temas porque para nosotros eh... evidentemente hay que respetar el ámbito de las competencias de cada una, pero así que hay que dar; aquí hay de un lado hay un tema que es que tiene mucho más que ver con lo que son contrata públicas y funcionamiento de la propia administración pública que tendríamos que ver, ¿no?, si queda o no queda dentro de lo que es el tema competencias en el caso de la gene... de las comunidades. Es verdad que lo que se dice es darle una patada al balón y salir *pa'lante* en lugar de meterle mano.

Vuelvo a decir, para empezar, dividirlo, dividir estos temas, que son problemas que se deben que se solucionan en un caso con el Estatuto de los Trabajadores y el otro con la Ley General eh... de Seguridad Social, no tiene ningún sentido darle el tema de la ordenación, es decir, ¿qué pasa? que la cada Comunidad Autónoma puede decidir si hay falsos autónomos o no porque no es un... es materia restringida del Estatuto de los Trabajadores y, por tanto, de carácter estatal, ¿no?

Aquí se intentó salvar eh... por esa vía creo lo que se hizo es salir por la tangente de no intentar regular lo que parecía la no eminencia de una nueva economía que lo que estaba buscando es fronteras para huir del derecho del trabajo y en este caso para operar eh... con una licencia administrativa que no era para ello, es decir, son problemas de competencia, ¿no?, que se deben, que se pueden que se deben atacar y que además yo no soy nada fan de entrar al *dumping* entre comunidades con temas de este tipo como por ejemplo la competencia.

YO: Vale, vale.

CARLOS DEL BARRIO: Aunque evidentemente en términos de lo que es exclusivamente de movilidad, las competencias sí que son municipales, en este caso, eh... obviamente no tendría ningún sentido que se gobernase en el nivel central, pues las condiciones en las que tienen que prestar el servicio los Taxis aquí en Barcelona... porque estaríamos haciendo una cosa que es una barbaridad ¿no? igual que pasar con otro tipo de movilidad, pero creo que tampoco es el problema del conflicto, insisto, no es una cuestión de movilidad, sino que son aquí sí que es una cuestión de huida de las relaciones laborales

YO: Vale, vale.

CARLOS DEL BARRIO: Y, por tanto, es materia restringida a lo que es la... el diálogo social estatal.

YO: Vale, vale, perfecto. Luego quería preguntar también, ¿cómo crees que acabará evolucionando el conflicto?

CARLOS DEL BARRIO: Yo tengo dudas con esto porque yo creo, de un lado, que la plataforma para entrar a, como te decía, no quieren participar en el mercado y creo que van a ir a intentar seguir siendo el mercado y eso significa pues entrar a distribuir viajes tanto en el Taxi como en la VTC.

Ahí tenemos que ver si realmente se establece como empleadoras o no, es decir, si el modelo de de... establecido es cesión ilegal de trabajadores o no ¿no? Pues ahí no podrán hacer cosas como las que están haciendo ¿no? de penalización de determinadas cuestiones, ¿no? Como el tema del agua y... ya no es penalización directa, sino penalización indirecta otra vez.

No sé si has tenido la oportunidad estoy un profesor de Derecho del Trabajo de la Universidad de Valencia que tiene un libro muy interesante es el profesor Adrián Todoli. Hem... él tiene un libro que se llama *El Trabajo en la Etapa de la Economía Colaborativa* o algo así y es un profesor, desde mi punto de vista, de los que más conocen el tema de las plataformas.

Entonces Adrián Todoli siempre dice: a ti cuando vas en un Cabify no te penalizan si no llevas... o sea si por llevar la botella a mal o no llevarla directamente, pero en el momento que tú no la llevas el que el que te está catalogando, por ejemplo, que es uno de los temas que deberíamos proteger a través de la negociación colectiva, ¿no? Cuando a mí me puntúan, porque como te decía antes, en un modelo de negociación colectiva está pensado para que tú tengas un encargado que me ve poner la tuerca una vez cada día o cada dos días o que lo que valora son tramos de mi trabajo o cuando yo estoy haciendo un servicio en un banco valora como doy el billete bien o el cambio mal en función de cómo me cuadra la caja o no me cuadra la caja, en función de cómo envío los e-mails, pero no me puede puntuar cada uno de los de los trabajos que yo hago.

Aquí hay una perversión más, que es la de la puntuación a cargo de la empresa, pero también del cliente, entonces yo estoy recibiendo prácticamente sin, si me permites en símil, no es así, pero una especie de hoja de reclamaciones en cada uno de los viajes, y eso es una barbaridad. Además cosas que en muchísimos casos son superfluas, pero a mí ya me pueden bajar la catalogación, por ejemplo,...

YO: Hum, sí.

CARLOS DEL BARRIO: ¿Vale? y podrían llevar a temas de despidos masivos, ¿no? o darles mejores viajes a los trabajadores que son mejores eh... desde una forma totalmente subjetiva como decía, a penalizar a mujeres como ya se ha visto que pasa, es decir que por solo por conducir de una manera más prudente o respetando los límites de velocidad son penalizadas. Es decir, todas estas perversiones que permite eh... la introducción de tecnología en las relaciones laborales hay que controlarlas porque tienen parte importante a las condiciones de vida y no solo las condiciones de vida, sino que a elementos de mucho más allá.

YO: Vale.

CARLOS DEL BARRIO: Entonces, yo creo que van a intentar evolucionar hacia allí buscando nuevos... También puede ser que haya alguna que decida no operar porque por ejemplo si ves el modelo de Cabify, Cabify ha ido, ya lo han echado de varios países, luego ha tenido volver por la vía de atrás. En Dinamarca lo echaron eh..., es decir, son plataformas, por ejemplo, en el caso de Uber, va acumulando negocios o sea beneficios en diversos negocios siempre con la misma vía ¿no? la frontera difusa de la moralidad y huida de los derechos del trabajo intentando construirse un marco de... haciendo de *lobbies*, porque son *lobbies* al final, incluso sus propias patronales son *lobbies* ¿no? se acaba de ver lo que ha pasado en el ámbito del... en el ámbito del reparto a domicilio con... pero ahora Glovo y todas estas empresas y Deliveroo se han salido de la patronal, ¿no?

Porque eso, es decir, quieren todos los beneficios que te otorga el ser un agente social más representativo, pese a que quien único puede, y esto a mí me gusta mucho repetirlo porque no hay mucha gente lo tiene claro, quien único puede acreditar su representatividad real somos los trabajadores y las trabajadoras a través

de las elecciones sindicales. Donde ahí sí que tú puedes saber en cada momento cuál es el sindicato más representativo.

Eso en el ámbito de las empresas, nosotros les reconocemos esa representatividad para poder ejercer la negociación colectiva precisamente, porque entendemos que es mejor, pero no tienen esa representatividad, es decir, qué patronales la... Solo negociaríamos convenios de carácter empresarial, porque cuando yo negocio un convenio de sector no están representadas, como te imaginarás, todas las partes del sector, sino lo que las asumimos una legitimación a esas patronales para tener un interlocutor como parte.

YO: ...Vale. Y luego ya para finalizar te quería hacer una pregunta un poco más filosófica y era si consideras que van a nacer nuevas formas de afrontar estos tipos de conflictos donde una parte está formada por las plataformas o empresas de este estilo.

CARLOS DEL BARRIO: Yo creo que lo que están... es bastante paradójico que, al calor de toda una revolución tecnológica con prácticas de digitalización en el siglo XXI, lo que estamos es yendo a prácticas del siglo XIX.

Estamos yendo al trabajo de estajo, estamos yendo a los sindicatos verticales... estamos yendo hacia atrás desde ese punto de vista. De hecho, la gente identifica... yo siempre lo explico este tema... que a nosotros nos llaman sindicatos tradicionales. Lo que están emergiendo en el ámbito de las plataformas fundamentalmente es... son los sindicatos más primarios que hay, que son los sindicatos corporativos y gremiales.

Es decir, un sindicalismo como el nuestro, que es confederal de clase... Es muchísimo más moderno, básicamente porque tiene 30 años de vigencia... que los sindicatos gremiales que son del siglo XIX.

Es decir... entonces... yo espero que la salida contra la *plataformación* de la economía no sea por la vía del gremialismo y de la... porque le solucionaremos el problema en la empresa concreta pero, por ejemplo, en temas como te estoy diciendo, que para nosotros son muy importantes... pues como los derechos de

ciudadanía o... es decir, una empresa, o sea, un sindicato corporativo por qué va molestarse en ir... en tener una negociación con la empresa más allá de la... de las catalogaciones salariales, ¿no? Si eso le va a ir en detrimento de las mismas y por qué se va a poner, tú imagínate yo te pongo un conflicto que... que en nuestra casa es importante ¿no? El conflicto de las nucleares. Comisiones Obreras es el principal sindicato, el sindicato número uno de todo el estado en la energía y acabamos de firmar un acuerdo para cerrar, por ejemplo, las minas de carbón. Y tenemos representación legal de los trabajadores en la mina de carbón y afiliados y entendemos, pero por eso pedimos una transición justa hacia una economía descarbonizada.

Pues en el ámbito de la digitalización es exactamente lo mismo, es decir, nosotros no podemos estar... evidentemente intentamos que las condiciones de trabajo sean las mejores posible, pero si el modelo atenta contra toda una serie de cuestiones que para nosotros son fundamentales, somos conscientes de que un sindicato gremial... un sindicato de empresa agremiada, amarillo, que le llamamos nosotros... tiene una salida mucho más reduccionista que un sindicato de interés general o de clase como es el nuestro.

Con todas las dificultades que sostiene y vinculada a esta digitalización yo creo que nosotros como sindicato de clase tenemos que dar un salto más allá... a la hora de incorporar colectivos que tienen difícil encaje en el modelo de sindicato que tenemos nosotros, que estamos en ello ahora que nosotros estamos de congresos y puedes leerte los materiales por planteamos ¿no? De... de cómo avanzar en temas como el trabajo autónomo donde nosotros somos miembros del Consejo de Trabajo Autónomo de Cataluña...

De otro lado pues cómo un modelo de representación sindical en la empresa que está pensado para empresas de más de 6 trabajadores opera para dar salida y cómo el sindicato puede dar respuesta a eso ¿no? Entendiéndose que no vamos a poder irradiar de derechos sindicales en las empresas de menos de 6 trabajadores porque imagínate dales la cobertura de ese tipo ¿no?, pero debemos pensar como el sindicato... da respuesta a esos temas, vamos a hacerlo así... básicamente porque la realidad del trabajo nos obliga.

YO: Vale.

CARLOS DEL BARRIO: Pero yo sobre todo, que la salida de... a estos conflictos no sea corporativa porque entiendo que es ir a individualizar más todavía la reacción de los trabajadores, es decir, si los trabajadores hemos conseguido avances a lo largo de la historia ha sido precisamente a la hora de cada vez tener más claro que hay cosas que nos unen más desde el punto de vista común que cosas que nos... es decir, las cuestiones del salario... son... son una parte solo de nuestras vidas, incluso en la relación laboral, es decir, nuestro sindicato no negocia solo salarios.

Negociamos otras muchísimas cosas porque entendemos que son formas, ¿no? Lo que nosotros llamamos salario diferido... Cuando hablamos, yo lo explico siempre cuando voy a una formación hablando de movilidad, yo les digo “*oye pues el sindicato negocia planes de movilidad de gente y tenemos modelos de sanidad pública, modelos de transporte público*”, ¿no? Porque entendemos que lo otro no solo es reduccionista, sino que es individualista... y esa individualización de las relaciones laborales muy poco sindical, de hecho es contra sindical.

YO: Vale... Sí, sí, entiendo. Pues bueno... pues con ya finalizaría la entrevista.

CARLOS DEL BARRIO: Muy bien.

YO: Así que... muchas gracias. La verdad que me pareció muy, muy útil y... pues gracias por estar dispuesto a dedicarme una horita de tu tiempo y llevar a cabo esta entrevista.

CARLOS DEL BARRIO: Si sirve para poder enviar un poquillo de ideas y... de lo que hacemos pues oye.

YO: Sí, sí, la verdad que sí.

CARLOS DEL BARRIO: Además también desde la perspectiva académica, que entiendo que tenemos una visión diferente a la que salta en la en la Universidad y... siempre dedicamos el tiempo o por lo menos yo intento dedicar el tiempo que puedo a estas cosas.

YO: Sí la verdad que me ha parecido muy interesante. Muchas gracias.

CARLOS DEL BARRIO: ¡De nada! ¡Hasta luego!

YO: ¡Adiós!

ANEXO II: Entrevista a José Antonio Pasadas Muñoz, Secretario de Políticas Sectoriales y Transición Justa de UGT.

YO: Buenos días.

JOSÉ ANTONIO: ¡Hola!

YO: Yo soy Ainhoa, soy de Navarra y estoy estudiando aquí en la Universidad Autónoma de Barcelona y para mí trabajo del grado de relaciones laborales he analizado las teorías del conflicto y del consenso existentes, concretamente la corriente pluralista y la neomarxista y decidí aplicarlo y analizar un conflicto en la vida real que haya pasado en algún sector. Escogí el conflicto en el sector Taxi respecto a los VTC. Entonces bueno lo primero todo está siendo grabada esta reunión para informarle y bueno básicamente es, en un apartado de mi trabajo analizó las diferentes posturas de los agentes que han intervenido como Comisiones Obreras, UGT, el Estado y pues bueno a vosotros también STAC, y para más o menos pues complementar esa información y obtener como una información más real y más verídica está enfocado un poco hacia... hacia eso la entrevista.

JOSÉ ANTONIO: Perfecto.

YO: Bueno respecto a la primera pregunta, quería preguntar porqué crees que inició el conflicto y cuál fue el detonante.

JOSÉ ANTONIO: A ver la primera de las primeras preguntas que comentabas, que cuál fue el inicio de del conflicto. Aquí hubo, bueno ahí hay un inicio del conflicto evidente que es la... la utilización de las plataformas digitales en este tipo de transporte, pero hubo... es decir, para que al final... el conflicto básicamente es la desproporción que hay entre el número de Taxis y el número de VTCs.

Eso se debe a un cambio normativo. Hubo un cambio normativo que fue la famosa Ley Ómnibus que venía un poco pedida por Europa que era la liberalización de

determinados sectores. Esa... esa reforma que fue una ley del año... es la ley tengo que anotado la ley 25/2009 de 22 de diciembre está... está ley lo que hizo fue que durante un tiempo dejó sin efecto 1 de los artículos que había en la Ley de Ordenación del Transporte.

Ese artículo era el que establecía la limitación de un VTC por cada 30 Taxis. Ese artículo estuvo en suspenso hasta que el sector del Taxi digamos que se dio cuenta y entonces exigió de alguna forma que... que se volviera... bueno que se volviera a restaurar y eso no se produjo hasta... hasta noviembre del año 2015 que salió el Real Decreto, el que era el 1057/2015 y ahí se recuperó otra vez la ratio.

Pero claro en ese *impasse* que hubo entre diciembre del 2009 y noviembre de 2015 y fue justamente cuando Uber empezó a aplicar eh... pues bueno pues el sistema VTC en el transporte de viajeros. Uber comienza a hacer esto fuera de España aproximadamente en marzo del año 2009 y Cabify que es la gran empresa a la plataforma española de VTC, además junto con Glovo una de las más valiosas del mundo, que comienza en 2011.

Yo: sí.

JOSÉ ANTONIO: ¿Qué hacen? Pues lo que es, lo que hacen es utilizar es aprovecha ese *impasse* en el cual hubo esa suspensión de ese artículo o esa desaparición de ese artículo de esa limitación, para montar una plataforma que diera soporte a empresas y a personas que tuvieran autorizaciones administrativas VTCs.

Como en ese *impasse* no había problema a la hora de solicitarla porque se iban concediendo, pues hubo fondos de inversión, porque realmente son personas pero... pero con espíritu digamos inversor, que lo que hicieron fue comprar en numerosas autorizaciones administrativas que el precio está alrededor de los 35€ aproximadamente los que costaba comprar una... porque claro la dificultad que tenía para que tú puedas vivir digamos con una licencia de ese tipo es que tener publicidad, es suficiente como para que no te falte el servicio.

Si tú tienes las plataformas que lo que hace es eh... bueno agrupar la demanda de las personas y además lo hace de una manera organizada a través de la plataforma

que bueno que que que... cualquiera tiene la posibilidad de acceder, hace que eso empiece a ser rentable ¿no?

Yo: sí, sí.

JOSÉ ANTONIO: Claro, cuando ya hay varias personas que montan empresas que agrupan igual 200-300 licencias, el número de la ratio cada vez que va reduciendo más, pasa del 1/30 que era lo que marcaba la norma que seguramente que en ese momento era incluso inferior a 1/30 porque había un VTCs pero no era... el VTC se utilizaba para un alquiler puntual privado, para algún evento, para alguna feria en la cual siempre encontraba con... con suficiente antelación y se ponía a disposición varios vehículos para que pudiera llevar y traer a la persona pero... no era habitualmente... no era utilizado por los usuarios de calle.

Claro, se junta todo esto y ese fue el detonante. De hecho, bueno el tema me imagino que ya conoce que llegó... llegó a Europa. Bueno hubo primero una sentencia del año 2017 fue la primera que hubo en España el Tribunal Supremo y en Europa ya en el año 2018 creo recordar, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea ya entra a hablar de este tema, pero entrar con un sistema, lo había denunciado Élite Taxi, y entra con el sistema primero por el centro Uber.

Uber primero entro con un sistema que ni si quiera tenía que ser autónomo las personas que utilizaban el vehículo, sino que con su vehículo particular podían ejercerlo. Lo que nos venía a decir la sentencia era que para ejercer esta actividad se necesita una licencia de transporte y por lo tanto no puedes hacerlo con un coche particular ¿no?

Yo: sí.

JOSÉ ANTONIO: Y a partir de ahí se empieza a enredar todo el tema y por eso con la presión de los Taxistas al final de años 2015 se recupera ese artículo, pero hay un *impasse* en el cual hay incluso sentencias y denuncias cruzadas, en la que hay autoridades que que... no autorizan no no conceden determinadas autorizaciones, las empresas denuncia y lo que viene a decir la sentencia básicamente es que la licencia que durante ese período de 2009 de diciembre de 2009 a 2015 se

solicitaron, se solicitaron de acuerdo a la norma que había por lo tanto no se puede limitar su.. su concesión y las que hay en ese periodo de tiempo se tiene que conceder.

Incluso por eso, viendo también que cuando miran los datos no sé si has tenido acceso, pero cuando miras los datos del Ministerio del número de VTC que hay y de los Taxistas que hay, los Taxis van subiendo, pero las VTC van subiendo más todavía. Son licencias, autorizaciones administrativas, que solicitaron en su momento y en muchos casos se denegaron, los intentaron frenar y que al final sí que se han tenido que conceder por lo tanto la ratio se sigue.... sigue reduciendo y en algunas ciudades como Barcelona o Madrid o Málaga que esta sea a lo mejor los que tienen la ratio más estrecha están muy lejos de ese 1/30.

YO: Vale, vale, entiendo. Respecto a la segunda pregunta, quería preguntar sobre qué opinión tienes sobre las nuevas formas de relaciones laborales que están marcadas por la emergencia de estas nuevas plataformas.

JOSÉ ANTONIO: En términos generales normalmente detrás del trabajo que hay en plataforma normalmente siempre hay un falso autónomo y al ser un falso trabajador autónomo las condiciones de trabajo que hay son precarias, son malas condiciones de trabajo.

Primero porque las empresas lo que estaban haciendo con esa utilización es que de alguna manera lo que estaban haciendo es que el riesgo de su actividad lo están dejando en manos del trabajador. El trabajador al final pasa a ser a ser el que tiene que pagarse sus cotizaciones, es el que tiene que incluso la retenciones correspondientes al.. al a los impuestos que toca, la tributación que toca y son los que están obligados a cotizar y a tributar y, por otro lado, dejan de tener una cobertura de un convenio colectivo porque no está regulado. Y... Y básicamente pasan a cobrar lo que trabajan, cuando no tienen la posibilidad como tiene un autónomo real de poder negociar su precio con la empresa con la que trabaja, organizarse de la manera que ellos consideren para poder llevar a cabo ese trabajo.

Aquí la plataforma es la que te marca todo, es decir, te marca si trabajas, si no trabajas, en qué franja de horario trabajas, y... y qué bueno, sí oscila la demanda tú

la disponibilidad la tienes que tener y no tiene garantizado ninguna prestación durante ese tiempo que estás a disposición de plataformas y que no cobra.

Por lo tanto, la valoración que hay es que rompen el mercado laboral y establecen una nueva forma de precariedad que cada vez está afectando más trabajadores y a más sectores.

Yo: vale.

JOSÉ ANTONIO: Lo que más se ve, porque lo estamos viendo en la calle son los VTC y también los... los *riders* porque son visualmente... se ve la mochila y se les ve ¿no? pero ese es un modelo de trabajo de plataforma que se está extendiendo a muchísimos sectores... que no tiene nada que ver tampoco con la cualificación que tengan esos trabajadores o no, porque también se da dentro del de los abogados a los médicos a.. eh bueno de psicólogos... es decir, se da en muchísimos sectores porque es muy fácil de hacer ese modelo, al final pues es una delegación de la demanda a través de una plataforma que publicitan, donde bueno, pues incluso hay subasta de precios... mira pues o yo te lo hago... hay un caso de despido, un caso de una demanda civil de cualquier tema ¿quién me lo hace más barato? bueno pues yo te lo hago por no sé cuántos y se entra en una espiral en la cual,... bueno pues eso no es realmente un modelo de personas que sean autónomas, porque si eres autónomo tiene la autonomía tú para poner el precio, no tienes que tener ningún intermediario sino tú directamente con el cliente poder regular ¿no?

Yo: sí.

JOSÉ ANTONIO: ¿Si es una plataforma? yo siempre... es muy difícil de clasificar a las plataformas digitales ¿no? pero no es lo mismo una plataforma... la diferencia básica es si hay mediación o si hay intermediación.

Simplemente una plataforma como un tablón de anuncios donde yo pongo en contacto personas que necesitan un determinado servicio y que son las que lo pudiera ofrecer, pero yo no intervengo en qué precio ponen, cómo... cómo lo hacen... como no lo hacen, pues yo soy simplemente un mediador yo puedo cobrar una comisión por hacer ese trabajo de mediación, soy un tablón de anuncios. Aquí

no habría ninguna obligación ninguna relación laboral que se tuviera que establecen entre la plataforma y los trabajadores que prestan el servicio, pero en el momento en que yo dejo de mediar y paso a intermediar yo con servicio específico como puede ser el de transporte, en el caso del Glovo que avanza y lo publicaba así “tú pide que nosotros lo llevamos”, si lo lleváis es porque es un servicio de transporte.

En ese momento es una intermediación y por lo tanto sí que hay una relación laboral entre el trabajador o trabajadora que presta el servicio y la plataforma, aquí no hay trabajo autónomo real.

YO: vale, vale perfecto. Y en el caso de que las empresas como Uber y Cabify y bueno... estuvieran en nuestro mercado como lo han estado, qué beneficios crees que puede tener la inserción de estas empresas, si es que crees que puede haber.

JOSÉ ANTONIO: Yo veo que ahora mismo el beneficio solamente se lo están dando al consumidor y eso a veces no nos hace caer un poco en... en... en la defensa de decir, “bueno es que para mí es muy cómodo, yo estoy en mi casa un domingo por la noche que está lloviendo y yo, me apetecería salir a comer y si me pueden traer la comida de mi restaurante y además me lo traen barato” ¿dónde está el problema para el consumidor?

El problema que hay es que también falta un poco de conciencia del consumidor, el consumidor ha de ver bueno, vale, “pero este producto o servicio en qué condiciones se está prestando” y esa conciencia es un poco en la que la que falta ¿no?

YO: Sí, sí.

JOSÉ ANTONIO: A todo el mundo nos gusta que vengan a buscarnos en un coche, que nos abran las puertas y, que bueno y que sea poco menos que ¿no? un servicio que antes pensábamos que estaba solamente al alcance de... de gente con más poder adquisitivo y que ahora estar como un rey, vienen a buscarte a la puerta de casa, a la hora que tú dices, el minuto que tú dices, sí... pues yo creo que el beneficio para

los consumidores es evidente ¿no? que se ven beneficiados, lo que pasa es que yo creo que el perjuicio que está teniendo para el mercado laboral es.. supera eso ¿no?

Yo: sí, sí, sí.

JOSÉ ANTONIO: Si que quizás si tuviéramos algo que decir qué beneficio puede tener general, pudiera ser el que ha hecho que determinados servicios, en este caso por ejemplo el del Taxi, se ha visto obligado de alguna forma a modernizarse y a ofrecer un servicio en mayor calidad.

Ya no basta con que tú para coger un Taxi vayas a una parada de Taxis, que te pongas en la calle levantes el brazo, sino que bueno han movilizad, han puesto plataformas digitales al servicio también en el que tú puedes ver dónde está el Taxi que viene a buscarte, quién es la persona que te va a venir a buscar, bueno hay... un hay una mayor calidad en ese en ese servicio ¿no? Por lo tanto, esa puede ser una... una ventaja que bueno pues al haber mayor competencia pues siempre eso al final provoca también una mejora en el servicio.

Y luego otro tema que que... pues que quizás en otra pregunta hablaremos de manera más amplia ¿no? que... que al final se ha descubierto que puede ser una manera de generar empleo, otra cosa es que ese empleo eh... se debería de controlar para que fuera un empleo que cumpla los convenios colectivos, que no llevara detrás un sistema precarización del trabajo.

Pero es una forma en la cual nosotros los usuarios y los consumidores podemos dar trabajo a personas. Antes si tú necesitabas un Taxi o necesitabas a alguien que viniera a pintarte el piso pues te mirabas... eh bueno... “¿y conoces algún pintor?” hablabas con vecinos con familiares, con vecinos, “pues mira sí” o te metías, no sé las páginas amarillas y buscaba ¿no?

Ahora a través de plataformas que hacen solamente lo que la mediación, es una mediación puede ser pues una plataforma que se dedique a poner en contacto a personas que necesiten hacer arreglos en casa con profesionales que lo prestan, pues tienen la posibilidad a lo mejor de poder dar trabajo de manera... de manera indirecta a muchas personas también.

Por lo tanto, por eso el capitalizar de alguna manera y establecer un sistema también de... que si miramos también por ejemplo los servicios públicos de empleo realmente eh... insertan muy pocas personas en el mercado laboral, es un sistema que se ha quedado muy arcaico, mientras que si a lo mejor tuvieran un sistema más ágil en la cual pudiera las personas a través de una de una plataforma poder acceder a esas personas que están en desempleo para hacer determinado trabajo, con la tutela siempre de las administraciones para que aquí sí que hubiera un control de que no puede ser de cualquier forma y además cómo compatibilizar eso también por la prestación que pudiera estar cobrando por desempleo, pues podría ser una manera a lo mejor útil también de utilizar este sistema para mejorar empleabilidad de las personas y mejorar también su inserción en laboral, siempre con el control que eso requiere ¿no? por parte de las administraciones públicas.

YO: vale, vale perfecto. Luego ya más concretamente sobre la postura que ha adoptado UGT en este conflicto quería preguntar, buen en el año 2017 salisteis en defensa de los Taxistas, pero luego hubo un cambio de actitud y 2018 es un acuerdo sindical con Cabify y con Unauto. Quería preguntar cuál fue el motivo de este cambio de posición.

JOSÉ ANTONIO: Bueno igual desde fuera se ve un cambio de posición pero nosotros no lo vemos como un cambio de posición, es decir nosotros lo que pensamos es que tiene que haber una regla del juegos que se tiene que respetar y si ya hay unos trabajadores que están trabajando en en el las VTC, nuestra obligación es también mejorar sus condiciones de trabajo.

Nosotros no vamos... no podemos pedir ni vamos a pedir como sindicato que se pierdan puestos de trabajo en determinado sector porque si ni siquiera los tribunales ajustan esa ratio es evidente que al menos durante unos años va a ver un número de trabajadores muy importante ahí que también nos preocupan sus condiciones laborales, igual que nos preocupa también la de los conductores contratados en el sector del Taxi que también los hay y que muchas veces no están tampoco las mejores condiciones, es decir, aquí no hay una equivalencia es que si eres asalariado del mundo del Taxi estás en mejores condiciones que si eres asalariado de una empresa de un VTC, sino que las dos cosas nos preocupan.

Entonces sí, si hablamos de un convenio específico, en el sector del Taxi hay un convenio específico, convenio colectivo que nosotros como sindicato participamos, pero en el sector de VTC no lo hay, entonces lo que en su momento intentamos en el año 2018 fue intentar alcanzar un acuerdo con la patronal del sector para decir: “*bueno si vosotros estáis preocupados,...*” porque era la gran defensa un poco que hacía Uber y Cabify y de su modelo ¿no? de que era un modelo que daba empleo, que empleaban a personas y algunas con difícil inserción laboral porque eran parados de larga duración o personas de una determinada edad y que ellos les ofrecían la oportunidad, lo que hicimos fue ¿qué fue? decir, bueno si os preocupa las condiciones de trabajo de esas personas pues nosotros también estamos preocupados y vamos a intentar a ver de qué forma conseguimos que que... esas condiciones de trabajo sean lo mejor posible realmente ¿no?

Yo: sí, sí.

JOSÉ ANTONIO: Por eso decimos, que realmente no hay una... una contradicción entre las dos cosas. A nosotros nos preocupa las condiciones laborales tanto de unos como de otros y el modelo es un modelo que está en discusión eh hay una normativa, pero tampoco se está terminando de aplicar, por lo tanto, bueno... nosotros no es, no es digamos contradictorio una cosa con otra.

YO: vale, vale y...

JOSÉ ANTONIO: Bueno también debo decir de todas formas que no se ha avanzado mucho en eso, es decir que tampoco había tan buena voluntad por parte de las empresas y del sector en regular esas condiciones de trabajo.

YO: Vale.

JOSÉ ANTONIO: Con lo cual bueno, eso también hace que pensar, que al final, alguna parte de su ventaja competitiva como... como plataforma está basado también en... en la precarización o en unas condiciones laborales que no son todo lo buenas que deberían ser.

YO: Entiendo. Bueno también cuando he estado informando un poco sobre cuál era vuestra postura y en algún fragmento he leído que afirmáis que hay espacio

para que ambos sectores, ambas empresas convivan digamos los Taxis y los Uber y Cabify. Respecto a esta postura, quería preguntar cómo crees que se podría dar esta convivencia o cual sería la solución óptima.

JOSÉ ANTONIO: Bueno primero para que se pueda convivir si el detonante fue un cambio normativo lo que hay que hacer es primero el ámbito normativo esté claro.

Es decir, yo no sé si la ratio tiene que ser 1/30 o quizás la ratio de los 1/30 no sea suficiente porque al final hay una mayor demanda, el servicio de mayor... demanda por tanto igual habría que dar más licencias de Taxis y permitir que hubiera también, que hubiera un mayor número de VTCs que no fuera 1/30 sino que fuera más.

Esto sería lo que permitiría al final, el cumplimiento de la normativa tendría que ser lo que permitirá la convivencia. ¿Qué norma? evidentemente los Taxistas van a intentar regular o limitar al máximo la ratio o ajustar al máximo el 1/30 pero... pero quizás ese ratio sería demasiado... demasiado amplio y hubiera que cerrarlo ¿no? de alguna forma

Pero luego aquí la competencia también que es el modelo de prestación de servicio. El servicio del Taxi tiene limitaciones, como servicio público que es, con las que no puede competir con el modelo del VTC. En cuanto eh... al modelo de tarifas por ejemplo no porque no puedan ofrecer unos determinados precios sino hasta el año 2019 no se hizo un cambio en la norma que permitiera al Taxi cerrar el precio cuando tú lo pides, y eso era uno de los temas más valorados por los consumidores, entonces, había una limitación normativa que hacía que ese servicio por más que quisieran Taxista no lo podía dar. Porque... porque al servicio público su tarifa está limitada y tiene unos condicionantes y no y no es como en el caso de Uber y Cabify ¿no? los VTC su precio oscila en función de la demanda, en los momentos de picos, la demanda es mayor y el precio más caro porque... porque hay los mismos coches para tener que dar cobertura a más clientes por lo tanto el precio sube y en cambio en las horas valle donde hay menor demanda es cuando el precio es más económico.

Pero eso no es un sistema que pueda aplicar el Taxi porque ese servicio público es igual que si te dicen *“bueno si tú coges el metro a las 8:00 de la mañana o a las 7*

que es hora punta te va a costar 1'50€ en cambio si lo coges a las 12 del mediodía te va a costar 80 céntimos.” No tiene lógica porque el servicio público tiene que ser el mismo porque al final tiene que compensar no.. no los picos con los valles ¿no?

El tema de la... por eso al final a la normativa que se dice que también desde aquí de Cataluña, iba a estar varios puntos en concreto ¿no? porque al final, por ejemplo, un Taxista otra de las limitaciones que tiene es que donde hay parada tiene que esperar en la parada a que le toque el turno y solamente pueden coger digamos en circulación en determinados sitios, no pueden coger en cualquier sitio. En cambio, el VTC podía estar dando vueltas por Barcelona intentando buscar la demanda que tu veías al poderse geolocalizar a los VTC desde tú aplicación y decir, *“hombre pues si hay un VTC aquí cerca lo llamé que en un minuto lo tengo aquí y ya puedo ya puedes salir”* ¿no? y ese sistema bueno también penalizaba al Taxi con respeto al VTC.

Hay otros temas de convivencia que se tienen que regular y eso será lo que permita que realmente puedan convivir ¿no? porque la gran parte de la de la reivindicación de los Taxistas es que se cumpla la norma, bueno y se cumple la norma, pero ahí durante un determinado periodo que se está cumpliendo la norma, lo que pasa que la norma ha hecho que ahora la desproporción de licencias es compleja de poder solucionar ¿por qué? porque quizás tenga que haber una recompra de autorizaciones y esa recompra de autorizaciones ¿a precio de mercado o a precio de concesión? Porque de uno de los temas que es una de las problemáticas que hay también es la especulación que puede haber tanto con las licencias como las autorizaciones de VTC, con las licencias de Taxi y con la autorización de VTC.

Porque ahora todos conocemos un poco la leyenda urbana que muchas ocasiones es así *“no es que bueno, yo tengo una licencia de Taxi esto va a ser mi jubilación.”* *“Yo al final la voy a vender no sé cuánto y...”* pero los... los VTC cuando otra vez se puso en vigor en la ratio, lo que decía era *“bueno pues ahora tú me vas a tener que pagar una licencia en cuanto...”* no sé no sé en cuanto lo valoraba, sí hablaba en aquel momento de 50.000€ o 60.000€ cuando ellos la autorización les había costado 35€.

Es decir, aquí nadie quiere... nadie quiere ceder ¿no? y al final qué valor ¿tiene el valor de mercado o el valor que realmente tiene? ese tema que también, así como las VTC como la de los Taxis sería un tema que se debería de regular.

Está claro que nadie que compre una licencia que seguramente, aunque no esté a precio desorbitados, va a ser cara, que compró la autorización administrativa, que al final es una autorización que le da la propia administración que... no se trata de que si yo la compro hoy por 100 en veinte años la tenga que vender por 100, porque evidentemente eso ha tenido una revalorización por el tiempo, pero sí que aquí hubiera un cierto control a la hora de que no se pueda especular y no se pueda vender la licencia por el precio que se quiera ¿no?

YO: Sí, sí.

Pero bueno esa desproporción es un poco lo que... y esa desregulación que hay entre 2 sectores que tienen distinta normativa pero que colisionan porque ofrecen el mismo servicio, es lo que, lo que conviene que se regule. Si se regula de manera correcta igual que estuvieron conviviendo durante un tiempo podría seguir conviviendo perfectamente.

YO: Vale, vale. Y también bueno, quería preguntar sobre si creéis que teniendo en cuenta la poca regulación existente que hay en los derechos laborales de los trabajadores de plataformas y tal, si con esta situación actual se podría dar dicha convivencia o se debería de llevar a cabo alguna medida más para regular sus derechos laborales.

JOSÉ ANTONIO: Bueno lo que se debería hacer es cumplir con lo que dice la normativa, si se cumple lo que dice la normativa estaría garantizada sus condiciones. Es decir, si hubiera cumplimiento realmente de... de que en donde hay indicios de... de ajenidad que se llama, se aplique, es decir que hay una contratación por parte de la empresa y la aplicación de un convenio colectivo, ya no debería de haber precariedad porque hay ahí una regulación.

Cuando se produce la precariedad es cuando intentan irse al límite, intentan buscar pues como la ilegalidad ¿no? intentar buscar el límite, es decir no en el caso de los

VTC no se ve tan claro ¿no? pero pero... por ejemplo, ahora tenemos una... una actuación de Inspección que lo que dice es que el modelo que están utilizando las VTC tampoco es correcto el modelo laboral, es decir no sirve de nada que Uber o Cabify, el modelo no debería de ser subcontratar a una empresa que ponga a disposición los conductores porque al final eso es una

El modelo digamos de huir de las condiciones laborales más claro ha sido la de los *riders*, donde una... una denuncia de inspección, otra denuncia inspección, una sentencia tras otra sentencia, iban modificando pequeñas cosas cuando hablaba de que bueno, que un indicio es que no haya libre disponibilidad para poder coger franja horaria decían, “*que no, no, pero sí que hay libertad para poder coger las franjas...*,” sí libertad de coger las franjas en la que ofreces, es decir, en las que me estás ofreciendo . Las que me ofreces, me las ofreces en base a la puntuación que yo he obtenido como repartidor, es decir, a mí no me dejas abierta a todas las todas las franjas horarias para que puedas porque, si no tú me limitas con plataforma la posibilidad de elegir unas u otras franjas.

Fueron tapando ¿no? al final se hablaba bueno pues sí quizá este modelo de falso autónomo a lo mejor puede ser un TRADE. El TRADE ya sabes que es, el que tiene el 75 o más por ciento de su ingreso que se deben a un solo empleador ¿no? Entonces intentaron forzar a todos los *riders* que se hicieran TRADE, han ido intentando tapar.

Y en el modelo de las VTC lo que dice Inspección de Trabajo, es que lo que están haciendo es que la plataforma subcontrata a una empresa que realice un servicio para que ponga a disposición los conductores y entonces inspección lo que dice que eso es una cesión ilegal de trabajadores. Por lo tanto, es lo que sigue diciendo es que se deberían de contratar los conductores y las conductoras directamente por Cabify o por Uber, y no a través de otra empresa intermediaria, porque si hacen una empresa intermediaria, porque al final se pretende bajar un escalón más y cada escalón que vas bajando la cadena digamos laboral lo que esta produciendo es una precarización de las condiciones.

Yo: Vale.

JOSÉ ANTONIO: Aquí hay un hay... hay una problemática que se tiene que solucionar es ni más ni menos que aplicar lo que se dice en la norma: cuando se den las condiciones de trabajo autónomo que se aplique trabajo autónomo, pero cuando nos queden esta situación y haya que encontrar que se contrate ¿qué condiciones? en las condiciones que marque el convenio colectivo sectorial y por lo tanto, no lo debería de ser una.. un motivo de precarización de condiciones.

YO: Entiendo. Luego respecto a la actuación del Gobierno, bueno la última actuación fue aprobar el Real decreto ley 13/ 2018 que si no me confundo es que transmitían a las Comunidades Autónomas la competencia de regularizarlo. entonces crees que fue acertado dicha medida o cómo valoráis el papel del Estado en este conflicto.

JOSÉ ANTONIO: Bueno no soluciona la problemática porque esa normativa salió si no recuerdo mal fue en el último trimestre del año 2018 y el problema continuó y el estallido grande fue, sino recuerdo mal, en enero del año 2019 aproximadamente tuvimos otra vez la problemática. Aquí en... en Barcelona normalmente siempre ha coincidido con el Mobile por la Feria del móvil ¿no? ¿por qué? porque es el mecanismo de presión y de visualizar un poco el conflicto.

De hecho la Generalitat se vio obligada a reaccionar rápido y sacar el Decreto Ley que sacó en febrero del año 2019, realmente este Decreto sí que iba a atacar o a abordar cuáles eran los puntos conflictivos, que era el tema de la ratio, el tema de la geolocalización, el tema del tiempo de precontratación y el tema de que no se pudiera estar circulando sino que tenían que ir a lo que ellos llaman a base ¿no? es decir, que si tú haces un servicio luego vuelves a base, si espera desde la base luego vuelves al servicio ¿por qué? porque al final lo que, lo que decía ¿no? al final si un consumidor mira y dice “no tengo ninguno pero sé que voy a tener un Taxi en la esquina, lo cojo, porque así si lo espero entre que viene y no viene pues voy a perder...” ¿no? y el tiempo de contratación que fue la gran... la gran baza que además luego dejaba la posibilidad que la autoridad metropolitana fuera la que, la que ampliará ese periodo de precontrataciones, que eso al final luego sí que sí que fue tumbado ese aumento de la precontratación fue tumbado y no se pudo hacer, pero realmente la intervención del Estado fue “bueno pues ahí os apañáis” ¿no?

que cada comunidad se apañe intente regular, es verdad que no tiene nada que ver la realidad que puede tener Soria con la que pueda tener Barcelona pero... pero sí que ahí, cuando miran los datos sorprende que determinadas provincias haya también una ratio tan estrecha ¿no? y quizás en esos sitios no es tan conflictivo primero, porque no es tan mediático y segundo porque al haber también menor oferta de Taxi hay trabajo para todos.

El problema es que cuando hay mucha oferta del Taxi, ya hay competencia entre los propietarios y si además añades otro elemento adicional pues claro, la competencia todavía es más complicada.

YO: Sí, sí, vale, perfecto. Luego también quería preguntar sobre las formas de resolver los conflictos, si opináis que bueno, opinas que la negociación colectiva sería la manera óptima o si crees que puede existir otra manera de afrontar el conflicto que también pues...

JOSÉ ANTONIO: Yo creo que aquí hay dos partes para solucionar la problemática administrativa: debe ser la autoridad que sea competente en el transporte la que tenga que solucionar en base a... a los parámetros que... que venimos hablando a lo largo de toda la entrevista, y la parte laboral, que cuando el tema sea laboral la negociación colectiva, ya actúan, es decir, que ya va a intentar dar una cobertura pero, de nada sirve que nosotros pudiéramos hacer un convenio de VTC a nivel, a nivel estatal y... y por cambios normativos pudiera ver, por ejemplo un.. un ajuste o unos ERTES. Los trabajadores porque de buenas a primeras quitaran de la circulación a 2000 licencias de VTC, por ejemplo, porque la conflictividad laboral ahí no serían las condiciones de trabajo sino sería la pérdida del empleo.

Por lo tanto la negociación colectiva, sí sería negociar en esos ERTES que lógicamente intentaríamos negociar las mejores condiciones pero la problemática real sería que se perdería mucho empleo porque además no habría una justificación y vamos a decir sería un ERTE de libro ¿no? habría causa económica, organizativa, productiva por lo tanto hay negociación colectiva sí pero muy limitada, porque ya la normativa te limitaba mucho.

YO: También quería preguntar cómo crees que evolucionará este conflicto.

JOSÉ ANTONIO: Bueno yo creo que al final ha estado, digamos, durante la pandemia al no haber digamos, grandes eventos en los cuales poder publicitar toda la... toda la conflictividad que se genera, pues ha hecho que... que públicamente, aunque sigue sin ser pacífico, sigue habiendo una conflictividad importante, pero no ha habido digamos grandes picos en los cuales se haya visto pues grandes manifestaciones de Taxistas ni demás ¿no?

Pero por ejemplo, en Madrid, hay un conflicto importante que... que hay una denuncia que había presentado que al final se ha desestimado, en la que pedían, los Taxistas, pedían que se controlará la etiqueta ambiental de los VTC, que dicen que no se estaba controlando, en Barcelona bueno ya están anunciando que puede haber movilizaciones coincidiendo con la Mobile, y hubo unas movilizaciones también hace poco, aunque no...no han sido, no han tenido tanta repercusión porque por lo que decía, porque no hay ningún evento tan importante el medio que la visualice tanto, pero el conflicto sigue ahí, es decir el número de licencias sigue creciendo, sigue creciendo, por lo tanto el problema se sigue generando.

Si a eso le juntas el problema de la caída de la demanda por motivo de la poca movilidad o la... la nula movilidad, prácticamente que ha habido durante determinada fase de la pandemia, y además una ciudad como Barcelona o un país como España con ochenta y pico millones de turistas que nos visitan anualmente y que ahora no nos visitan, en el caso de Barcelona la caída del número de ferias que brutal que son unos de los principales clientes también de esos días, pues tienen unos ingresos importantes que permite, bueno pues tener un colchón para poder vivir durante tiempo, bueno pues al final es un cóctel explosivo ¿no? esta vez, que cuestión de tiempo de que cualquier chispa vuelva otra vez a encender el debate ¿Por qué? porque se sigue sin afrontar realmente el debate de fondo, con las medidas que se han tomado desde desde... desde la región metropolitana, de la autoridad metropolitana se ha solucionado una parte, ahora hay otro conflicto, por ejemplo me imagino que también lo has escuchado que es que Uber volvía a Barcelona, Uber se fue y vuelve a Barcelona y pone a disposición de la Taxistas su plataforma pero hacen un esquirolaje digamos los Taxistas para que nadie.. para que nadie se acoja a este modelo pero ya ha recibido la autorización de la autoridad

para permitir que ese modelo se puede utilizar también, por lo tanto, bueno pues hay una serie de elementos que hacen que el terreno este abonado para que para que el conflicto vuelva a saltar en cualquier momento.

YO: Vale, luego también quería, ya enfocándome también más en las maneras de afrontar los conflictos, si crees que surgirán nuevas maneras de afrontar los conflictos en escenarios donde intervengan empresas en forma de plataformas, no sé si me explico.

JOSÉ ANTONIO: Sí, sí pero realmente el escenario aquí de conflicto no hay realmente una interlocución que pueda permitir una negociación, aparte de nosotros somos muy críticos con el modelo de laboral de plataforma. Por lo tanto nosotros no nos sirve una opción intermedia que sería el planteamiento que nos podrían hacer las plataformas ¿no? sino que para nosotros si eres autónomo eres autónomo y ya está regulado como funciona y tienes un trabajador por cuenta ajena eres trabajador por cuenta ajena.

Es decir, nosotros o eres blanco o eres negro, no puede ser gris, es decir, el modelo que ellos... tú no puedes crear un modelo de negocio asociado a, en este caso de plataforma, y pretender que la norma se adapte a tu modelo de negocio, esto no funciona así. Es decir, hay un modelo laboral que por mucho que digan que es anticuado es un modelo laboral que tiene suficientes fórmulas de flexibilidad que permitiría que las plataformas pudieran prestar el servicio que siguen prestando y quien diga que el mercado laboral no es flexible, no es cierto, porque hay muchísimos mecanismo de flexibilidad y después de la reforma mucho más: contratos a tiempo parcial, contratos por horas que se hacen, altas, bajas, no hay más que ver la duración media de los contratos que se venían produciendo cuando había una contratación y había un elevado número de contrato que se hacían en determinadas campañas, pero la duración media entre 5 y 7 días, que hay una disponibilidad prácticamente total, no... no pueden decir que no hay forma de encajarlo lo que sí que te exige es una cierta previsión lógicamente.

Que digan los de las plataformas “*es que no sabemos los pedidos que vamos a tener*”, tampoco sabe un bar las personas que van a entrar en un día, contrata a los

camareros y camareras que considera que va a necesitar y luego va ajustando en función de la demanda, pero nadie se lo garantiza y ahí el riesgo empresarial que es inherente a cualquier actividad empresarial, no se puede permitir que esa flexibilidad solamente corra a cargo de los trabajadores, que sean de ellos lo que tenga que cubrir todos los riesgos de la actividad cuando al final es el empresario el que... el que decide cuál es su modelo de negocio que debe ser acorde a la normativa que hay por lo tanto no.. bueno yo creo que... que el conflicto al final se está llevando a un terreno jurídico, se está judicializando, están dando la razón a que el modelo laboral, este modelo laboral no es el adecuado el que están ellos aplicando y que la normativa con pequeños cambios como la Ley *riders*, que nosotros queríamos que fuera más allá porque no es solamente un problema de los *riders*, es un problema de trabajo en plataforma, es plenamente vigente, simplemente lo que se hace con ese cambio normativo es una presunción de laboralidad que ya el derecho laboral, ya te dije, que cuando hay una parte más débil no es esa parte la que tiene que demostrar la laboralidad, sino la parte que contrata que es la parte más fuerte es la que tiene que demostrar realmente que ese modelo no es laboral y que por lo tanto es un autónomo.

Se invirtió un poco la carga de la prueba en determinados procedimientos, pero en general la justicia mayoritariamente está dando la razón a que el modelo laboral es el que es y ahí nosotros no vamos a tener ni vamos a permitir que... porque al final convertir cualquier modelo de empresa en un modelo de plataforma es muy sencillo: simplemente llegas a la oficina tienes 20 trabajadores o trabajadoras y les dices, *“oye a partir de mañana os quedáis en casa os hacéis autónomos que yo del trabajo que tenga y ya os dire cómo... cómo os lo pago y el día que no tenga si quieres trabajar para otro trabaja, pero el día que yo te llame y no estés ya no te volveré a llamar”*.

Es un modelo al final... yo siempre digo que la primera plataforma digital que yo conocí no era digital pero el primer modelo de plataforma que conocí era en mi pueblo. Yo soy de un pueblo de Granada donde... donde había una una señora que se dedicaba... cuando había alguien que necesitaba gente para trabajar en el campo, esta mujer iba a hablar con otras mujeres y decir *“oye mañana te necesito en tal*

sitio” y a lo mejor el empresario le venía a las 11:00 de la noche en su casa de ella “oye que mañana necesito no sé qué” y esta mujer a las 11:00 de la noche se iba por ahí tocando en las puertas de la gente buscando mujeres y ¿qué modelo tenía? pues un modelo plataforma, en la que le decía que al día siguiente no le interesaba porque le había avisado con poco tiempo y no tenía con quien dejar a sus hijos o que su marido también estaba trabajando y no podían,.. pues le decía *“Ah bueno tú misma pero el próximo día...”*

Y ese es el modelo ni más ni menos, si tienes disponibilidad total ningún problema pero en el día que te hagas daño, que tengas algún problema de disponibilidad, que tengas algún problema personal que tengas que acudir, ese día tu puntuación te baja por lo tanto te pones a la cola otra vez y tendrás que demostrar otra vez que tiene interés y plena disponibilidad y que estas volcado con mi modelo o.... o no trabajarás.

Aquí el problema es que muchos emprendedores piensan que sus trabajadores también tienen que ser emprendedores, pero la gente trabajamos porque necesitamos un sueldo y... y tenemos una condición y unas necesidades que tenemos que cubrir.

El empresario que sea emprendedor y estos modelos que vienen de... de muchas escuelas de negocios donde el modelo laboral no lo estudian siquiera, solo les preocupa *“mí modelo de negocio y si me salen los números y adelante”*, a pesar de que la plataforma de reparto sigue sin tener beneficios, es decir, llevan funcionando el tiempo que llevan, y siguen sin tener beneficios por su modelo, a pesar que detrás incluso tiene la precarización de las condiciones de trabajo, por lo tanto para nosotros ahí no estamos dispuestos a ceder.

YO: Luego solamente quería preguntarte, creo que me comentaste un proyecto en el que estáis trabajando si querías hablar sobre el o como veas para finalizar.

JOSÉ ANTONIO: Sí, básicamente sería bueno nosotros lo que ya te lo comentaba en una de las preguntas, nosotros pensamos que quizá la mejor manera también de garantizar que se cumpla la normativa y de ordenar el sector, es que el consumidor pudiera tener al alcance en una única plataforma los dos servicios y que también

pueda comparar, cuando le interesa más un servicio u otro. Puede haber un momento en el que me pueda interesar más un servicio, lo utilizo y después puede haber en otro momento que me guste más el otro... o se adapte mejor y coja el otro y sería la forma en la que la... es decir, ahora las plataformas cobran por alguna de las comisiones por hacer el trabajo y esa comisión podría ser un fondo que la propia administración pública pudiera tener para introducir mejoras en el propio sector, es decir, ahí matas dos pájaros de un tiro: por un lado controlas el sector de que esté funcionando según la normativa y por otro lado genera unos ingresos para poder revertirlos en el propio sector ¿no?

Nosotros en ese estudio que hicimos, hicimos uno en el 2019 justo coincidiendo con todo el conflicto hicimos encuestas a consumidores, a conductores de VTC y Taxistas y, bueno la opinión mayoritaria era que si había una plataforma donde pudieran convivir y que se cumpliera la normativa porque bueno... que sería una... una buena opción por lo tanto, pensamos que la administraciones públicas deberían explorar esa esa posibilidad ya que por ejemplo he escuchado que en Andalucía, ya lo pedía creo que es Podemos, pide que porque ahora hay varias comunidades donde se está produciendo una regularización en Baleares, en Galicia y en Andalucía si no me equivoco, y lo que se está pidiendo ya era eso, lo de hacer una plataforma pública que al final no sea una... una plataforma digamos capitalista que intente capitalizar el beneficio que a través de eso se pueda generar, sino que realmente sea una herramienta que se ponga a disposición de los profesionales del sector, tanto de un servicio como de otro, y del propio consumidor para dar un buen servicio y que bueno y que... que tenga un beneficio también para el propio sector. Es decir, que podría ser una de las de las opciones que por ejemplo, no tendría el rechazo que por ejemplo tiene Uber en este momento, claro es una multinacional lo que hay detrás no una administración pública pensamos que si la administración pública lo pusiera a disposición podría tener una buena acogida y podría en parte ayudar a solucionar el conflicto.

YO: La verdad que suena muy interesante. Bueno, con esto ya hemos finalizado la entrevista. Muchas gracias por estar dispuesto a realizarla.

JOSÉ ANTONIO: De nada, muchas gracias.

YO: ¡Hasta luego!

JOSÉ ANOTNIO: ¡Adiós!

ANEXO III: Entrevista a Antoni Servós, Secretario de Organización y Actos de STAC.

YO: Hola.

ANTONI SERVÓS: Hola, buenos días, disculpa he estado liado en una reunión y ahora digo voy a atender a esta chica.

YO: *Hola, tranquilo, tranquilo. Bueno pues mira, yo soy Ainhoa, soy de Navarra y estoy estudiando aquí en la Universidad Autónoma de Barcelona y para mí trabajo del grado de relaciones laborales he analizado las teorías del conflicto y del consenso existentes, concretamente la corriente pluralista y la neomarxista y decidí aplicarlo y analizar un conflicto en la vida real que haya pasado en algún sector. Escogí el conflicto en el sector Taxi respecto a los VTC. Entonces bueno lo primero todo está siendo grabada esta reunión para informarle y bueno básicamente es, en un apartado de mi trabajo analizó las diferentes posturas de los agentes que han intervenido como Comisiones Obreras, UGT, el Estado y pues bueno a vosotros también STAC, y para más o menos pues complementar esa información y obtener como una información más real y más verídica está enfocado un poco hacia... hacia eso la entrevista.*

ANTONI SERVÓS: Perfecto, dime.

YO: *Pues la primera pregunta sería eso, por qué crees que se inició el conflicto o cuál fue el detonante.*

ANTONI SERVÓS: Haciendo un poco de historia, el conflicto real se... se inicia cuando se pone en marcha una directiva europea que liberaliza el sector de servicios comúnmente llamado a llamada Ley Ómnibus durante los ejercicios 2008- 2009 en la cual... vale después de reuniones con los con los grupos del Ministerio se nos dice que esta... esta liberalización de servicios no va a afectar al transporte de viajeros en vehículos de menos de 9 plazas.

Nosotros concretamente lo que preguntamos era si esta liberalización iba a suponer una liberalización en cubierta del sector del Taxi, algo que no ha ocurrido de hecho pero sí de facto, porque lo que ocurrió es que con esta liberalización y fruto de unas sentencias judiciales amparándose en esta directiva europea, lo que se liberalizó, en cierta forma fue el sector de la VTC que al final aunque no sean Taxis, porque realmente no lo son, sí que hacen el mismo trabajo, es decir, llevan vehículos de capacidad máxima hasta nuevas plazas incluidas conductor y se dedican al transporte de personas, con lo cual blanco y en botella, prácticamente hacen lo mismo.

Esto fue un poco el inicio el inicio del conflicto viene entonces ¿Cuándo, realmente cuando hay un detonante del conflicto? Bien, el detonante real del conflicto va Unido....convergen varias cosas converge esa liberalización y converge el hecho de la puesta en marcha de los *smartphones*. En 2009 en el 2009 como no había *smartphones* como ahora no está no no no no... había teléfonos móviles pero no había esta tecnología que hay ahora y el que hubo después a partir del 2014-2015 ¿vale?

YO: Sí, sí.

ANTONI SERVÓS: ¿Qué pasa en ese momento? Que en ese momento desde... desde Silicón Valley surgen una serie de empresas que lo que hace es utilizar los *smartphones* para comunicar entre personas, entre servicios, etcétera, etcétera, es decir hay una empresa concretamente es Uber que se crea prácticamente para venir a sustituir el servicio del Taxi y de hecho así lo ha hecho en Estados Unidos con gran parte de Estados. Este fue un poco el detonante.

YO: Luego también bueno, también debido a las nuevas tecnologías se han desarrollado estas...

ANTONI SERVÓS: Sí, perdona, hay un punto importante que deberías de saber. Cuando Uber viene a España, su primera opción es una opción que es Uber Pop y es ahora cuando viene a España a trabajar lo que pretende es saltarse todas las normas habidas en relación al transporte de viajeros dentro de nuestro país y trabajar con vehículos particulares de gente particular que dedica un tiempo de su día a

trabajar a plataforma sin ningún tipo de contrato laboral a estas personas evidentemente sin ningún tipo de autorización por parte de esas personas para realizar estos servicios. Es después cuando fruto de una sentencia de primero de un juzgado de Madrid y después ratificada en Bruselas, se le dice a Uber que en España tiene que ceñirse a las normas del transporte que hay en España y es entonces cuando Uber y otras empresas de mediación de este tipo se pone en contacto con las autorizaciones VTC.

YO: Vale, vale, vale, perfecto. Bueno volviendo a lo anterior, eso, han surgido unas nuevas plataformas, qué opinión tienes respecto a las nuevas relaciones laborales que vienen marcadas por esta nueva economía colaborativa.

ANTONI SERVÓS: ¿Qué opinión voy a tener? Ósea, Ainhoa te llamas ¿no? ¿Tu edad si no te importa?

YO: Veintidós años.

ANTONI SERVÓS: Veintidós, vale, Ainhoa se llama mi hija mayor y va a hacer veintidós también.

YO: A mira.

ANTONI SERVÓS: Pues qué me va a parecer, una ruina, chica. A ver, claro, no tienes más que ver lo que está pasando no es tanto con... con ese... con cualquier tipo de empresas de que es basan su relación laboral en las aplicaciones. Es decir, lo que está pasando con las aplicaciones o sea volvemos al contexto de Silicón Valley. En Silicón Valley hay gente que se dedica a estudiar y a realizar aplicaciones que hagan más fácil la vida de las personas y ofrecen un valor añadido a su trabajo, pero luego hay un grupo de personajes y personajillos que son Piratas del siglo 21 que lo que hacen es aprovechar las aplicaciones para saltarse las normativas laborales en todos los países allí donde trabajan.

No me parece bien, creo que incumplen las legislaciones laborales y que basan, lo más grave de todo, es que basan sus beneficios en ese incumplimiento, es decir si estas empresas no incumplieran sistemáticamente las relaciones laborales y los acuerdos laborales que hay en cada país donde ellas ópera no serían rentables.

YO: Perfecto. Respecto a la siguiente pregunta quería preguntarte si crees que exista un beneficio de que Uber y Cabify se inserten en tiene nuestro mercado o sería todo desventajas.

ANTONI SERVÓS: Eh... ¿ventajas o desventajas?

YO: Sí.

ANTONI SERVÓS: A ver, el problema el problema mira si... si estas... estas operadoras que vienen a trabajar en una forma aún... aún teniendo aún trabajando de una forma con nuevas tecnologías aportando un valor añadido si... si realmente trabajarán en igualdad de condiciones que el resto de operadores del mercado, igual podrían aportar ese valor añadido que tienen, que por otra parte también te digo que no es del todo cierto cuando Uber llega a España ya había múltiples aplicaciones. Uber lo que tienes un fondo es... es un fondo económico muy grande con el cual tiene mucho más fácil publicitarse y salir a la calle.

A mí no se me ocurre, no sé, me lo inventó Radio Taxi San Sebastián que los conozco por ejemplo, me salgan anunciados en el *Candy Crush* ¿verdad que no? Radio Taxi San Sebastián puede anunciarse en las farolas de San Sebastián, en la Radio, en Televisión pública del País Vasco, pero difícilmente se va a poder anunciar ni en *Candy Crush*, ni va a tener la capacidad económica de que cada vez que tú entres en Facebook te salga una imagen de Radio Taxi San Sebastián.

¿Qué consiguen estas estas plataformas globales? Trabajar globalmente, trabajar en esto tienen este... ellos han entrado en un momento en el que todo el mundo o gran parte de la población vamos con la cabeza pegada al móvil pues todos saben, el móvil es lo que lo que tienen ellos.

Positivo poca cosa la verdad, por no decirte nada. Pero no es... que lo que estoy diciendo es como lo veo desde un punto de vista de Taxista y como lo veo desde un punto de vista de la sociedad, así de claro.

Además, al final no... no me invento nada si te digo por ejemplo que allí donde han aparecido este tipo de plataformas lo que han hecho ha sido algo muy sencillo, ha sido cargarse el sector del Taxi lo cual puede estar bien o puede estar mal, eso desde

un punto de vista de Taxista te diré que es para fatal, pero desde un punto de vista de usuario oye, a lo mejor es bueno. Pero ni desde un punto de vista de usuario porque resulta que allí donde se han cargado el Taxi, cuando los entes municipales o metropolitanos han querido regular este tipo de servicio, porque no deja de ser un servicio de interés público que corre dentro de la zona urbana es lo que le toca legislar a los Ayuntamientos, cuando han intentado poner algún tipo de regulación, lo que han hecho ha sido parar la aplicación y dejar sin servicio a los usuarios.

Luego piensa una cosa, esta gente con respecto al Taxi, ellos vienen a hacer lo mismo pero de formas diferentes, es decir ellos quieren llevar gente en vehículos de hasta 9 plazas pero ellos lo que pretenden es no tener unas tarifas reguladas, ellos quieren en aras de beneficiar económicamente al usuario dicen nosotros no vamos a tener una tarifas reguladas, vamos a tener unas tarifas que vayan en relación a la oferta y la demanda. ¿Vale?

YO: Sí.

ANTONI SERVÓS: Esto para el usuario es una ruina, es muy fácil de entender. Imagínate tú que coges cada día un Taxi en Barcelona o un Uber y te costará 10€ pero mañana resulta que llueve, y resulta que mira cuando llueve resulta que el Uber te cuesta 20€. El Taxi te seguirá costando lo mismo.

Hay que... hay que entender que el Taxi es un servicio de interés público y lo es y lo ha sido, es decir, sí lo ha sido igual en una... en un en un ambiente metropolitano como el de Barcelona, igual es más complicado de que la gente lo entienda pero si tú te plantas en un ambiente de una ciudad de 300.000 habitantes seguro que entenderás perfectamente que no hay líneas de autobús que vaya a todos sitio, ese Taxi está cumpliendo una labor social, ya si te plantas en el pueblo de al lado de la de la ciudad de 300.000 habitantes, ese pueblo de 10.000 habitantes entenderás claramente que muchas veces no hay autobuses que hagan ese recorrido, lo tienen que hacer los Taxis.

Esa función social que los Taxis hacemos. Estas empresas no vienen a hacer una función social, hacemos cobrado pero con las tarifas reguladas con lo cual el

usuarios no se ven nunca... nunca se van a ver perjudicados porque haya más demanda en cambio estas empresas vienen a utilizar eso ¿vale?

YO: Sí, sí, vale.

ANTONI SERVÓS: Te puedo poner ejemplos eh, y no son inventados. En el año 2018-2019 hubo un atentado en Sídney y las tarifas de Uber en Sídney subieron un 500% en el momento del atentado.

YO: Entiendo. Luego bueno, quería centrarme también hacer una pregunta sobre el papel del Estado del Gobierno. Su última actuación fue la aprobación del Real Decreto Ley 13/2018 donde se ha transferido la competencia a las Comunidades Autónomas quería preguntarte cómo veis esta medida, si crees que has solucionado algo o como la valoráis.

ANTONI SERVÓS: Este Real Decreto 13/2018, transfiere las competencias en materia de VTC a las Comunidades Autónomas y a los Ayuntamientos, lo que hace es decir: estas autorizaciones de vehículo de alquiler con conductor cuando pasen 4 años no podrán realizar servicios urbanos salvo que el Ayuntamiento les autorice.

Bueno es algo de sentido común, lo valoramos positivamente, es lógico quién va a regular los servicios que circulan por Barcelona, el Ayuntamiento de Barcelona, no va a ser el Ayuntamiento de Valencia, o el Ministro de Defensa a decirnos cuantos coches tienen que circular por Barcelona, eso lo sabrá el responsable de movilidad de Barcelona, digo yo, ¿no? es lógico.

Si yo creo que en este caso el Estado estuvo a la altura, y lo que hará falta saber es cómo se materializa porque estamos prácticamente a un año y poco, en septiembre de 2022 empiezan a terminar las moratorias y veremos cómo se cómo se materializa esto, pero la intención es que se materialice bien.

Luego depende de cada Ayuntamiento, la posición por ejemplo de la CAM de Madrid, de la Comunidad Autónoma de Madrid, el Ayuntamiento de Madrid donde gobiernan partidos de corte liberal a nivel económico estos, ancha castilla, y en cambio pues por ejemplo en Barcelona pues se tenemos un Ayuntamiento que es digamos tiene un pensamiento más social.

YO: Perfecto. Ahora bien quería preguntarte si crees que puede haber alguna solución hacia este conflicto o si es que consideras que puede haber alguna solución.

ANTONI SERVÓS: Sí claro, claro, que creo que puede haber alguna solución. Puede haber una solución y es... es tener una regulación clara en este tipo de transporte y una y una diferenciación clara entre este tipo de transporte y el transporte de Taxi.

Básicamente es eso, aquí el gran problema es que con las VTCs, no es un problema como te diría, no es un problema que... que nosotros nos emparanoiemos con todos los coches que son de color negro no no no no, no tiene nada que ver con eso, es que de golpe y porrazo, si tú aumentas la oferta en la calle lo que hace es reducir los ingresos de los actuales operadores.

Claro si además lo aumentas con una trampa legal en los juzgados donde estas autorizaciones acabaron costando 36€ cada autorización si además, te argumentó que 1/3 parte de todas las autorizaciones que se dieron en este ámbito judicial se las ha llevado a la misma empresa, si además te digo que esta empresa lo que ha hecho ha sido gran parte de estas autorizaciones comprarlas 36€ son autorizaciones administrativas que le ha costado 36€ y las han traspasado a 50.000€ a autónomos que puedan trabajar para ellos, porque no pueden trabajar para nadie además. Esto ... cuando se mire con perspectiva histórica vemos que no deja de ser un pelotazo del palco del Bernabéu.

YO: Entiendo, vale, sí, sí.

ANTONI SERVÓS: Solución, no sé si te he dicho la solución porque me he enrollado. La solución es que se regulen y que haya una diferenciación clara.

YO: Entonces en el caso de que se llevará a cabo esta regularización crees que se podría garantizar la convivencia si también se sigue manteniendo los... los pocos derechos laborales existentes en los trabajadores de las plataformas o también crees..., bueno igual a ti no te toca tan directamente, pero crees que se debería de regular también ese aspecto.

ANTONI SERVÓS: Indudablemente, indudablemente. Claro, indudablemente hay que regularlo sí sí, porque sino.. claro sin intervención, el problema no es... el problema no es... el problema no es que digas “oye hay que hay que regularlo porque soy un buen samaritano”, no, que también, pero egoístamente, ya no te lo voy a poner sí porque lo creo, sino no estaría donde estoy si no pensara en que tiene que haber derechos laborales y que tiene que haber una dignificación de la clase trabajadora. Pero más allá de eso, egoístamente hablando si ellos no cumplen con todas las obligaciones laborales con sus trabajadores están haciendo competencia desleal

YO: Vale, vale, vale, luego también...

ANTONI SERVÓS: Claro no puedo competir de ninguna manera, ¡Imagínate! Claro de momento estamos en el mismo nicho de mercado.

YO: claro, sí, sí. Respecto a la negociación colectiva, si opinas que sería una forma de solucionar este conflicto o no. ¿Cómo lo valoras?

No entiendo lo de la negociación colectiva, disculpa.

YO: Si crees que con sentándoos ambos sectores para hablar y llegar a un acuerdo crees que se podría solucionar el conflicto, esto es, si a través del diálogo social entre las empresas y los trabajadores podrían llegar a negociar las condiciones de trabajo.... O diferentes medidas.

ANTONI SERVÓS: Yo en ese sentido lo veo bastante complicado... complicado porque en eso ¿no? somos sectores muy atomizados, nosotros sobre todo y los intereses nuestros y los suyos son totalmente diferentes no no no no, no tiene nada que ver o sea nosotros una nosotros entendemos que somos un servicio de interés público y así lo entendemos y en base a eso trabajamos y ellos en cambio ¿con quién con quién nos tendremos que sentar? con los propietarios de las autorizaciones que se las han vendido a empresas, con las empresas que se las han comprado que se pone a dar a subcontrato para Uber, ¿con quién? no sea claro no no no no no no, creo que sea una cuestión de sentarse pero no por falta de ganas de sentarse sino porque creo que... que no estamos hablando de lo mismo.

Es decir, si... si tú dices y si dijéramos mira, cómo cómo cómo me explicaría, claro si tu pusieras todo el paquete de los Taxistas de España en una en una bolsa y todas las VTCs en otra y una persona fuera dueño de los Taxis y otra de los VTCs, pues claro, es que no es el caso, es que no es que no no no no no, si nosotros lo que queremos que ellos hagan su trabajo, que lo hagan como lo tienen que hacer y sobre todo que Fiscalía cuando sea el momento, investigue cómo se han dado estas autorizaciones, si es lícito que se hayan dado, y si ha habido un pelotazo como nosotros defendemos desde un principio.

Claro es que sí que estamos es una lucha de David contra Goliat, osea no no no nos podemos sentar con la gente que viene a destruirnos, es que vienen a destruirnos, y no es que lo digamos nosotros porque somos sindicalistas y queremos comprometer a la opinión pública, es que vete a cualquier país ciudad de Estados Unidos, de África, o de Asia, donde... en Asia igual en menos medida, pero sobre todo Estados Unidos y de África que han entrado y Sudamérica dentro de este tipo de plataformas y verás cómo acabo del sector del Taxi y después además, ya no solo eso, ve a mirar cómo ha quedado servicio público de atención al usuario, y esto es así.

Por ejemplo Uber entró en Nairobi y se cargó el sector del Taxi, unos compañeros de allí los tiene a todos con deudas, en Estados Unidos, en Nueva York llevamos ya 7 u 8 suicidios incluso varios de ellos quemándose vivos en la puerta del Ayuntamiento de Nueva York.

Esto no es una broma, esto estamos hablando de... de personas que están viendo como la última salida que tiene para hacer frente a sus deudas es suicidarse y que el seguro pague la deuda. No estamos hablando... no estamos hablando de ninguna broma no es un... no es un calentón de los Taxistas anarcosindicalistas que se van a Madrid una vez cada 3 meses eh, no estamos hablando de ninguna broma.

YO: Entiendo. ¿Cómo crees que acabará evolucionando este conflicto?

ANTONI SERVÓS: Trabajaremos desde nuestra asociación y desde el colectivo del Taxi de España trabajaremos para volver al escenario 2009 o lo más parecido al escenario 2009a ¿vale?

YO: Vale. Y luego ya para finalizar, una pregunta un poco más bueno filosófica, ¿crees que la emergencia de estas nuevas plataformas a lo largo de los años se irán desarrollando nuevas formas de afrontar estos conflictos?

ANTONI SERVÓS: Espero que no, porque cuando hablamos de nuevas formas de afrontar los conflictos ¿estamos hablando de las nuevas formas que están intentando con el TTIP y este tipo de tratados? donde al final los Estados tengan poco que decir, la jurisprudencia tenga poco que decir y que al final quien decida ¿sean las grandes empresas? Bueno es el camino que está llevando este... este mundo, yo por desgracia no estudié demasiado y espero que los que estudiáis busquéis la manera de que esto no acabe así, porque si vuestro futuro lo tiene que decir las empresas lo van a decidir en una... con una visión simplemente económica ¿no? Que espero que las formas de afrontar ese tipo de conflictos cambie, pero no en la línea que están cambiando. Espero que cambie en una línea más más más más humana y más social.

YO: Sí, entiendo. Pues bueno pues ya.. de esta manera ya habría acabado la entrevista. La verdad que muchas gracias, bueno pues muchas gracias por estar dispuesto a realizarla

ANTONI SERVÓS: Para eso estamos. Estudias estudio derecho y relaciones laborales pues por lo menos ya sabes (risas). ¡De nada!

YO: ¡Adiós!

ANTONI SERVÓS: ¡Adiós!