

<https://info.nodo50.org/La-huelga-de-taxis.html>



La huelga de taxis

- Noticias - Noticias Destacadas -



Fecha de publicación en línea: Martes 29 de enero de 2019

Copyright © Nodo50 - Todos derechos reservados

El conflicto de los taxis sigue y seguirá. En Barcelona parece que se ha alcanzado un acuerdo, lo cual ha hecho que Uber y Cabify anuncien que se van (¡dos ventajas en una!). En Madrid, la cosa sigue adelante. El tema es, claro, las plataformas VTC, esas apps que nacieron supuestamente para poner en contacto a dueños de coches y a personas que buscan transporte interurbano pero que en realidad son empresas de transporte con todas las letras. A ver si podemos desbrozar un poco el asunto.

Tenemos que partir de un punto ineludible: el taxi es un servicio público. Nos cuesta verlo porque cuando hablamos de “transporte público” se nos vienen a la cabeza notas como “colectivo” y “por rutas fijas”, pero lo es. Presta el servicio de transporte individual y puerta a puerta, que es tan necesario como el cubierto por trenes, autobuses, metros y tranvías. Todo lo demás (que si las licencias, que si la modernización tecnológica, que si la libertad de elección, que si las botellitas de agua, que si la abuela fuma) debe ponerse en relación a esta idea básica.

Que sea un servicio público no quiere decir, a priori, que no pueda tener competencia privada. Hay actuaciones públicas que admiten la concurrencia con la iniciativa de particulares (universidades, centros deportivos y de ocio, servicio postal) y otras que no (alumbrado de calles, asfaltado de carreteras, control sanitario de los alimentos). Yo diría que el transporte público puerta a puerta es de las que sí lo admite. Pero esa competencia, de existir, tiene que darse en unas condiciones reguladas, que preserven siempre la prestación del servicio público por encima de los beneficios de los prestadores privados.

Y aquí nos encontramos con Uber y con Cabify. Empresas de transporte que ni siquiera admiten que son empresas de transporte (hace un mes una sentencia del TJUE declaró que Uber lo era, pero ésta sigue manteniendo en su web la retórica de “conectamos personas”), que coleccionan sanciones por competencia desleal, que no aceptan que sus trabajadores son trabajadores y que tributan fuera de España. Suena a la clase de empresas de las que se puede esperar cooperación y buena fe a la hora de regular, seguro.

La posición de los taxistas es, en realidad, de defensa. Han visto que las VTC van a quedarse y aspiran al menos a que estén reguladas, de tal manera que no se coman todo el pastel. Porque aquí parece que los únicos que presionan son los taxistas, cuando Uber y Cabify también lo hacen, pero en los despachos: el taxi, con su precio fijado y su obligación de cubrir todo el territorio, les supone una competencia muy desagradable. Si quieres cobrar más caro por recoger a alguien a una hora rara, en una zona alejada o en un evento multitudinario, te viene mal que tus clientes puedan llamar a un taxi y pagar una tarifa fija.

En esta defensa que protagonizan los taxistas tenemos que alinearnos todos los que creemos en lo público. Sí, a pesar de las deficiencias regulatorias, de los múltiples errores estratégicos que está cometiendo el colectivo del taxi (de los que hablaré más abajo) y de que éste se suela categorizar como un grupo de fachas desagradables. Porque las VTC funcionan como punta de lanza de toda clase de desregulaciones. Y la desregulación y la pérdida de servicios públicos nos afecta directamente a nosotros, ciudadanos y consumidores de clase trabajadora.

El guion siempre es el mismo y lo hemos visto en docenas de sitios, incluyendo [este mismo sector en otras ciudades](#). Unos pocos liberaloides claman que cierto sector está cerrado, que es ineficiente, que está dominado por las mafias, que es necesario abrirlo a la saludable competencia. Poco a poco van ganando adeptos. El sector se abre y... ¡hop! Se convierte en un oligopolio, la calidad del servicio cae, los precios aumentan y, a la larga, todas las empresas ofrecen productos sospechosamente parecidos a precios sospechosamente similares. Eso es lo que va a pasar con el transporte público si la huelga del taxi no triunfa. Porque esto es una prueba de fuerza: si el taxi no

consigue imponerles ahora una regulación a las VTC, demostrará que es débil y en uno o dos años las VTC conseguirán liberalizar el taxi.

El taxi es un servicio público, lo que significa que los precios están fijados, que la prestación es obligatoria y que hay medios de reclamar los incumplimientos. Esto dejará de ser así si triunfan Cabify y Uber. De esto va este conflicto: no de una supuesta mejora tecnológica (los taxis también tienen sus apps porque, bueno, estamos en 2019: todo tiene ya apps) ni de un supuesto mejor servicio, que en realidad no es más que las ansias de servilismo que tiene una generación a la que toda la vida le han dicho que es la hostia y de repente se ha encontrado currando de precaria en El País. Algunos hemos despertado y otros deciden su bando en un conflicto social en función de quién les da botellita de agua gratis.

Dicho esto, por supuesto que los taxistas están haciendo cosas mal en sus protestas, empezando por atacar vehículos VTC, lo cual no solo es un error estratégico grave (como si no tuvieran ya bastante mala prensa) sino una cabronada. Soy un ferviente partidario de que las huelgas molesten y mucho, así que me parece genial que corten carreteras y toquen las narices en IFEMA y en el MWC. Pero la gente que conduce coches VTC son, normalmente, trabajadores precarios que se están sacando algo de dinero explotando el único activo que tienen. No son el enemigo, sino el eslabón débil de la cadena.

También, una cosa que habrá que hacer cuando el servicio público esté asegurado es entrar a regularlo mejor. Cabe preguntarse, por ejemplo, por qué a estas alturas del partido el servicio de taxis lo siguen prestando particulares: se trata de una pregunta que aquí nos hemos hecho ya con [notarios](#) y con [registradores](#), nunca con una respuesta satisfactoria. Vivimos en una época en la que la figura del empleado público está muy aceptada. No sería tan raro integrar a los taxistas en la estructura del empleo público, con todo lo que ello conlleva: horario fijo, salario con cargo al presupuesto, etc.

En el caso de que se mantenga el actual modelo de explotación de particulares por licencia, la tela que cortar es también importante. Sin embargo, hay un problema gordo, y es que este modelo oscila en una tensión entre el servicio público y el negocio privado del titular de la licencia. El Ayuntamiento quiere que el servicio se preste con eficiencia, y por ello desea tener el control; el taxista desea sacarle rendimiento, y para ello quiere tener derecho a contratar empleados, vender el negocio al jubilarse o dejarlo en herencia cuando se muera, tres prácticas contra las que se rabia mucho.

Vengo leyendo que estas prácticas fomentan una “mafia”, generan “especulación” o incluso que son una “estafa piramidal” (1). A mí no me parecen más que las costumbres normales de cualquier negocio: asociarse con otros para formar empresas, contratar gente para sacar más rentabilidad, transmitirlo cuando se quiere salir del sector, dejárselo en herencia a los propios hijos... si esto lo hace el dueño de una ferretería, nadie abre la boca. “Es que el taxi presta un servicio público y la ferretería no”. Correcto: pues aceptemos mi primera propuesta y convirtamos a los taxistas en funcionarios.

Si no vamos a hacer eso, si vamos a seguir manteniendo la prestación de este servicio público por medio de particulares, habrá que entrar a regular con mucha cabeza. No podemos decirles a los taxistas “le vamos a dar a usted este servicio público para que lo explote en régimen de negocio privado” y, a la vez, “le vamos a quitar todas las facultades del negocio privado (venderlo, contratar empleados, transmitirlo a los hijos... actos, por cierto, para los que siempre se requiere el consentimiento del Ayuntamiento) porque mafias”. Es contradictorio.

Pero en fin, todo esto son meras charlas de café hasta que no se garantice aquí lo importante, que es lo de las VTC: que Uber, Cabify y cualquier competidora que pueda aparecer entren (si es que tienen que entrar) de forma reglamentada y disciplinada. Que respeten las normas y que se salvaguarde el servicio público del taxi. Yo espero que lo consigan, la verdad. En este caso, si ganan los taxistas ganamos todos.

Posdata:

Nota:

(1) Lo cual es ridículo, porque una estafa piramidal, por definición, exige la entrada constante de nuevos socios que financie los beneficios de los niveles superiores. En un panorama en el que las licencias de taxi son limitadas (para que entre un licenciataria debe salir otro) no puede haber una estafa piramidal.