

Conflicto del taxi: ni uberización ni superexplotación

IVAN VELA, FEDERICO GROM / IZQUIERDA DIARIO :: 24/01/2019

El conflicto del taxi en Barcelona y Madrid ha puesto sobre la mesa nuevamente el impacto de la “uberización de la economía”

El conflicto del taxi en Barcelona y Madrid ha puesto sobre la mesa nuevamente el impacto de la “uberización de la economía”, pero también las condiciones de explotación que sufren los conductores asalariados del taxi. Por una perspectiva independiente de clase que unifique las demandas de los conductores de VTC, taxis y trabajadores de transporte de personas y mercancías en general.

El conflicto en el sector del taxi está dando mucho que hablar. Las acciones de protesta, cada vez más radicalizadas, han llenado las portadas de diarios y la mayoría de minutos en los noticiarios y ponen en el centro del debate cuál es el modelo de explotación del servicio de los transportes.

Para decirlo mal y pronto, el modelo de Uber es una basura para los trabajadores, pero el modelo de explotación actual del sector del taxi, en especial para los asalariados y para los falsos autónomos tampoco es un cuento de hadas.

Esta segunda oleada de jornadas de protesta, tras la realizada en octubre del pasado año, ha vuelto a poner sobre la mesa un conflicto con múltiples contradicciones, que encuentran su nexo en el avance de las patronales en la precariedad del trabajo y una ausencia, la falta de una perspectiva de clase que levante las demandas de los sectores más precarizados, como conductores del VTC y los asalariados del taxi.

Es necesario un programa que unifique los intereses de los trabajadores de forma independiente de ambos modelos de explotación del sector, para pensar la perspectiva de la estatización del sector del transporte de personas y mercancías bajo control de trabajadores y usuarios para acabar con la explotación en el sector y mantener los puestos de trabajo.

La privatización del transporte público

Durante los últimos 20 años, las administraciones públicas de los Ayuntamientos en manos de los distintos partidos capitalistas, han sido garantes del avance de un proceso privatizador de los servicios públicos en general en beneficio de grandes empresas capitalistas. Así, diversos servicios sociales han pasado a manos del capital privado transformándose en grandes negocios.

Este proceso ha hecho que la precariedad, los abusos y ataques laborales a las trabajadoras y trabajadores de estos servicios sean constantes y en detrimento de la calidad y el alcance de los propios servicios públicos tras años de privatización.

Si esto es verdad en general, en el sector del transporte de personas y mercancías se ha dado con especial virulencia por ser uno de los sectores en donde más fuerte han entrado

las nuevas prácticas de “capitalismo colaborativo” o el “capitalismo feroz en la era hípster”.

La “uberización” del sector del transporte de personas ha provocado una precarización generalizada del sector. Empezando por sus propios trabajadores, o emprendedores como les gusta llamarlos a la maquinaria marketiniana del capitalismo, que no cuentan con un salario fijo, pues éste es variable dependiendo de los servicios realizados, que no cuentan con vacaciones pagas, seguro en caso de baja, ni por supuesto un contrato temporal determinado. Además como emprendedores, es decir, autónomos, se costean de su sueldo variable la Seguridad Social.

Pero este nuevo modelo de explotación surgido al calor de las nuevas tecnologías y especialmente del uso del móvil, no puede esconder los niveles de precariedad que también se encuentran en el actual modelo de explotación del taxi.

Precariedad y superexplotación, el común denominador de la patronal del sector del taxi y las VTC

Miles de conductores realizan su jornada, que alcanza las 12 horas de media, muchos hasta 16 horas, siendo taxistas de un coche de flota. Como si de un espejo se tratara, este modelo de explotación actual del taxi tiene muchas similitudes con la precariedad 2.0 que ha traído Uber y Cabify.

Como bien resumía Ernesto, taxista de flota, [en una anterior entrevista realizada por este diario](#), son asalariados sin sueldo fijo, puesto que en este caso también es variable, que por supuesto carecen de toda cobertura ante accidentes, no cuentan tampoco con vacaciones pagadas (que además son solo 15 días) y además viven con la amenaza de ser despedidos ante cualquier ausencia por enfermedad.

Y esta situación tampoco es un caso aislado en la actualidad. Según un estudio realizado por el ayuntamiento de Madrid en el 2017, el 40% de los conductores de taxi en la capital del Estado son asalariados.

Por su parte, tal y como informa en su página web el Área Metropolitana de Barcelona, más del 50% de las 10.521 licencias actuales, son empleadas por conductores que trabajan para propietarios de licencia.

Es decir, hay una parte importante que son dueños de la licencia y conducen el vehículo. Otros trabajan para empresas que han comprado licencias y son, por tanto, empleados, y su trabajo se regula por el convenio colectivo de alquiler de vehículos con y sin conductor.

¿Qué diferencias hay entre unos y otros asalariados, por ejemplo, en materia de retribuciones? El salario mínimo garantizado por el convenio colectivo nacional del autotaxis para los que tengan la suerte de no ser falsos autónomos es de 922,41 euros al mes. Mientras los conductores de VTC, según el convenio colectivo del sector de alquiler de vehículos con y sin conductor de Madrid, el no supera para un conductor los 873,18 euros y el de mozo-conductor los 786,33.

Por lo tanto la “uberización” y la explotación actual del sector del taxi coinciden en el

objetivo, más allá de sus diferencias, en buscar su máxima rentabilidad a costa de la precariedad del conductor.

Incluso los autónomos que explotan ellos mismos sus licencias se ven afectados por esta constante precarización y competencia que siempre se descarga en los hombros de los conductores y conductoras.

Todos ellos se ven empujados a jornadas que sobrepasan las 10 horas diarias si al final de mes quieren contar con un sueldo que les permita sobrevivir. Nada que ver con los propietarios de licencias de taxi ni por supuesto con los “emprendedores” carroñeros que se esconden tras el negocio VTC, entre ellos Hugo Arévalo, ex presidente de Hawkers, Felix Ruano, fundador de Tuenti, e incluso ex empresarios del taxi como Gabriel Moragues.

Por una alternativa de clase que unifique la lucha de los explotados

Uber planea su primera incursión fuera del mercado de transporte para dar el salto y traspolar ese modelo de hiperexplotación y temporalidad a otros sectores de la economía y los servicios como camareros, guardas de seguridad o azafatas.

Pero este modelo de superexplotación de la economía, no puede combatirse desde el modelo que promovió a algunos de sus flamantes empresarios que ahora la encabezan.

Como decía Ernesto, un asalariado del taxi, con motivo de la anterior oleada de manifestaciones del sector *"lo que hace falta es un sindicato que unifique a todos los trabajadores y trabajadoras (no nos olvidemos, porque también tenemos muchas compañeras mujeres) del sector. Me refiero al taxi, a las plataformas, pero también al reparto y el transporte en general. Porque si nosotros estamos jodidos, piensa cuál es la situación de los chavales que curran en Deliveroo o Globo. Es un infierno. Por eso lo que necesitamos es empezar a unir por abajo lo que nos dividieron por arriba. Si nos unimos imagínate, seríamos cientos de miles luchando juntos por nuestras condiciones de trabajo. Ahí me gustaría ver a las patronales diciendo que no cuando le plantemos cara a la precariedad y la explotación. Esa lucha sí que vale la pena"*.

Es necesario denunciar, como hacen los trabajadores por cuenta propia del taxi, a los pulpos de las VTC y la situación de los trabajadores, sin caer en una guerra entre pobres que enfrente a dos sectores de trabajadores alineados tras los intereses de sus respectivas patronales, sino hacer especial hincapié en la necesidad de una política independiente del conjunto de los trabajadores del sector que unifique sus filas contra las patronales y plantee una salida a favor de la mayoría de la sociedad. Incluso para que el taxi deje de ser algo que solo algunos sectores que se lo puedan permitir, y no como un transporte que puede cubrir necesidades sociales especiales.

El taxi es un servicio público, es decir regulado por el Estado, en el que florecen los pequeños y medianos explotadores. Mientras la VTC son un servicio público no reconocido como tal y hasta ahora no regulado, manejado por fondos de inversión y capitalistas que lucran con las licencias. Más allá de sus disputas, lo que tienen en común es que ambos hiperexplotan a los trabajadores.

La única salida al conflicto en beneficio de los trabajadores y no de los explotadores, es la municipalización y estatización del conjunto del sector en un servicio público estatal de transporte de personas y mercancías, en el que los taxistas, en especial los asalariados y falsos autónomos, y los conductores de VTC, sean incorporados como empleados del Estado en condiciones laborales no precarias, con la opción voluntaria de incorporación del sector autónomo de los taxis.

Sólo así podrán garantizarse los puestos de trabajo en mejores condiciones a los trabajadores del sector, a la vez que se pone verdaderamente este servicio a disposición de las necesidades de las mayorías y no de los grandes propietarios de licencias que explotan trabajo ajeno.

<http://www.izquierdadiario.es/Conflicto-del-taxi-ni-uberizacion-ni-superexplotacion>

<https://madrid.lahaine.org/conflicto-del-taxi-ni-uberizacion>