EL PAIS (MADRID DOMINGO)
MADRID
15/06/14
Prensa: Semanal (Domingo)
Tirada: 400.212 Ejemplares
Difusión: 324.814 Ejemplares
Cód: 82829604
Página: 1
Sección: MADRID Valor: 7.309,00 € Área (cm2): 690,0 Ocupación: 74,8 % Documento: 1/2 Autor: ELISA SILIÓ Madrid Núm. Lectores: 2399000



El negocio del taxi se agota

Uber es la estocada, pero el sector agoniza con menos demanda y licencias a 160.000 euros

Imagen de la luna de un taxi libre, en la Gran Vía. / GETTY IMAGES

ELISA SILIÓ
Madrid

El sector del taxi en Madrid se desangra por todas sus costuras. Tanto que la aparición del consumo compartido con la tecnología de Uber es solo la puntilla que le faltaba. Si con la crisis el metro o los autobuses han perdido el 15,8% de sus viajeros, ¿cómo no iban a verse afectado el mundo del taxi? Para ganar 140 euros brutos tienen que conducir 15 horas, frente a las 10 de antes. El 50% se les van en gastos de explotación y amortización.

Un recorte de ganancias tan brutal que resulta una ruina para quienes no han terminado de abonar el traspaso de la licencia, por la que, en los años locos del ladrillo, llegó a pagarse 200.000 euros. Aunque propiamente la licencia no se vende, sino que se "transfiere" el negocio, porque el dueño último es el Ayuntamiento de Madrid, que es quien la otorga.

La Ordenanza del Taxi de Madrid afirma que las licencias son "transmisibles" si lo autoriza el Ayuntamiento y el adquiriente se pone a trabajar en dos meses. "El arriendo, cesión o traspaso de la explotación de las licencias al margen del procedimiento regulado en la Ordenanza Reguladora del Taxi está prohibido, constituyendo una infracción muy grave", explican por escrito fuentes del Ayuntamiento que prefieren no hacer declaraciones. Y la vía para hacerse con ella es el derecho de tanteo que tiene el conductor asalariado de esa licencia, siempre que en la solicitud se "refleje el precio pactado para la transmisión".

> Para ganar 140 euros tienen que conducir 15 horas

El Ministerio de Hacienda también permite negociar con la licencia, algo que no ocurre cuando ese papel habilita para llevar, por ejemplo, la piscina municipal. Quien compra la licencia lo hace con IVA y se desgrava, y el vendedor —en casi todos los casos— paga IRPF. En tiempos de sequía crediticia, el grifo de los bancos también se ha cerrado para los taxistas, que buscan refugio en las entidades de crédito a las que abonan altísimos intereses.

El rembolso de la licencia es un lastre a veces inasumible para quienes pasan apuros, aunque en la patronal todos cierran filas y defienden que se pague 165.000 euros por el papel municipal y un Seat Altea (14.000 euros de primera mano) con 150.000 kilómetros.

"Estás comprando un puesto de trabajo fijo", contesta cualquiera del gremio a quien se pregunte. "Los taxistas lo ven como un seguro de vida, saben que se van a quedar con una pensión pequeña cuando se jubilen. Les interesa que se mantenga su valor", cuenta una fuente del sector. En la Red, la oferta es variada y sorprendente. Hay quien vende licencias de toda la semana (el día de libranza obligatoria condiciona el precio, el lunes y el martes son los más demandados); quien pagaría al contado y está dispuesto a dejar dinero al vendedor anónimo; una empresa financia a los poseedores para evitar embargos, o un osado propone abonar 200.000 euros a plazos en cuatro años.

"El taxi ya no es un negocio rentable. Si pides un préstamo, al revés, será la ruina", cuenta un taxista que se empeñó en un crédito de 167.000 euros más intereses. Trabaja 16 horas y apenas le da para cubrir gastos. No hay pagas extras y si cae enfermo la aseguradora le entrega 40 euros diarios. La situación de José Manuel Menéndez es más desahogada. Amplió su hipoteca para obtener los 147.000 euros que le pedían y ahora él trabaja el taxi ocho horas y las otras ocho, otro conductor asalariado. Su retahíla de gastos por ambos es interminable: 700 euros mensuales de gasolina, 600 de seguros sociales, 120 de radio taxi, ITV cada año, cambio de coche cada lustro, seguro anual de más de 1.000 euros... "Te la juegas pidiendo el crédito, si el ayuntamiento decide quitar licencias y te toca, te quedas sin nada". Un futurible poco probable.

PASA A LA **PÁGINA SIGUIENTE**

EL PAIS (MADRID DOMINGO)
MADRID
15/06/14
Prensa: Semanal (Domingo)
Tirada: 400.212 Ejemplares
Difusión: 324.814 Ejemplares
Cod: 82829604
Página: 2
Sección: MADRID Valor: 9.300,00 € Área (cm2): 878,0 Ocupación: 95,18 % Documento: 2/2 Autor: ELISA SILIÓ Madrid Núm. Lectores: 2399000

VIENE DE LA **PÁGINA ANTERIOR**

¿Cuándo se infla la burbuja de precios? Ya es historia. En 1975 el presidente del Gobierno, Carlos Arias Navarro, anunció que se concedía licencia de taxi a todo el que pudiese certificar que había trabajado en él como asalariado y pagado los seguros sociales durante al menos cinco años. En Madrid puso 5.000 nuevas autorizaciones. La noticia no gustó nada a los titulares de los coches, surgieron tensiones entre ambos colectivos y a punto estuvieron de no dejarles asegurar sus turismos.

Desde 1975 la cifra se mantiene estable: 15.700 licencias en Madrid capital y el área de prestación conjunta (los 39 municipios que se han ido adscribiendo por un acuerdo de 1977), más otro millar que van por libre en Aranjuez, Alcalá de Henares y Torrejón. No hay nuevas licencias desde que en 1980 se otorgaron 118.

Para la patronal sobran 5.000 licencias. Además, hay otras 8.000 personas con permiso para conducir taxis. Antes pasaron un examen psicotécnico y de conocimientos y demostraron tener el título de secundaria y ninguna enfermedad infecciosa (un tema polémico pues veta a los portadores de Sida). El número de asalariados ha proliferado porque, a menos manos alzadas pidiendo un taxi, muchos titulares de licencia comparten el taxi con un asalariado. Desde 2011 solo pueden circular 16 de las 24 horas del día. "Se han sacado así de la calle 3.000 coches. Había que regular. En un supermercado, si no hay gente, no están todas las cajas abiertas", compara Julio Moreno, presidente de la Asociación Gremial del Taxi de Madrid, la mayoritaria con 9.000 afiliados

"Cuando no había la red de Metro que hay hoy, ni llegaban a tantos sitios los autobuses sí que tenía sentido las 15.700 licencias, pero no hoy. Lo estamos pasando mal, pero somos el único sector que no está generando paro", opina Moreno. "Eso lo dicen ahora, pero no es verdad que sobrasen. Antes de la crisis costaba encontrar un taxi con la luz verde y ahora no caben en las paradas", opina una fuente del sector. Jesús Fernández, vicepresidente de la Federación Profesional del Taxi, lo reconoce: "Antes yo llegaba a la parada y podía elegir al cliente".

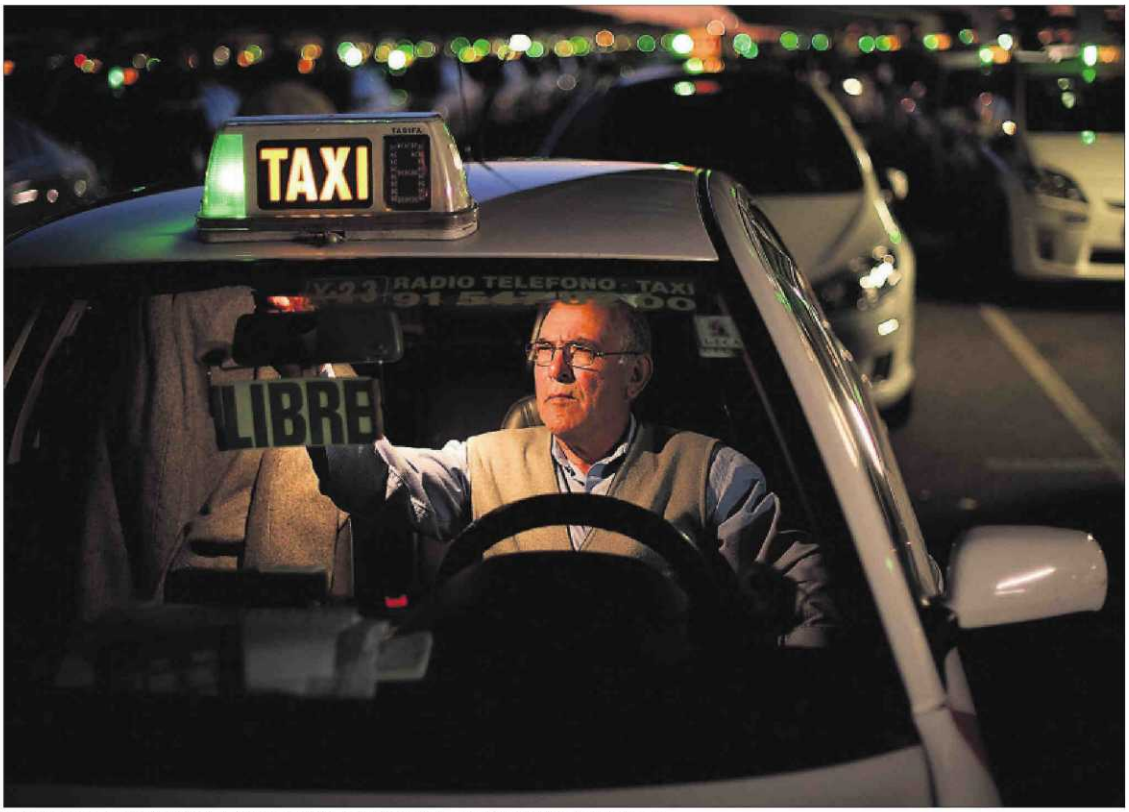
En 2007, con el derrumbe bursátil pisando los talones, el presidente de la Comisión Nacional de la Competencia, Luis Berenguer, tuvo una idea que cayó en saco roto: "Sería deseable que se concediesen nuevas licencias en Madrid, porque todos empezamos a tener problemas en algunos momentos para encontrarlos".

"En los años sesenta o setenta los taxis cubrían unas necesidades que hoy ya no existen", relata Pedro Mostaza, secretario general de UGT-Uniatramc. "El coche era un bien de lujo y el taxi era para muchos su herramienta de trabajo. Por eso, los coches debían llevar baca para transportar, por ejemplo, la escalera de un pintor. El médico pasaba consulta a domicilio con el taxi esperándole; si faltaban coches en comisaría, los policías iban en uno si había pasado algo importante; los niños nacían en los taxis, porque a las embarazadas no las llevaban a parir en ambulancias... Todo esto hoy es impensable", cuenta el *ugetista*, niño entonces.

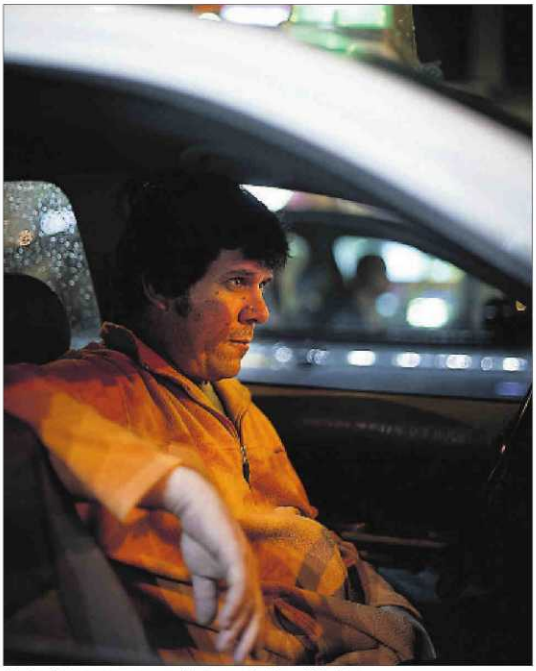
Los taxistas se sienten muy regulados, pero abandonados por la Administración. "Las ayudas para los eurotaxis (adaptados para discapacitados) son un insulto, cuando el coche cuesta el doble. Y en 2020, según la ordenanza, ningún vehículo podrá ser contaminante y las ayudas no llegan al 1%", prosigue Moreno.

Si a Uber, que enlaza conductores con clientes mediante una aplicación electrónica, se le abren las puertas en Madrid —ya las tiene abiertas en Barcelona— las asociaciones anuncian al Ministerio de Fomento que desde el 1 de julio habrá huelga indefinida y bloqueo de la capital con marchas lentas. "Si los 15.000 taxistas fuésemos *uberistas* y no nos ajustásemos a la ley ni pagásemos nuestros impuestos, ¿qué pasaría con el Estado de Bienestar? Que se caería", argumenta Mostaza que pronostica que, además, Uber utilizará los coches para el servicio de mensajería. ¿Y qué harán entonces los transportistas?

Fernández quiere que los ciudadanos lo tengan claro: "El sector del taxi no está en contra de las nuevas tecnologías. Al revés, son un beneficio para todos. Si entras en *playstore*, hay 300 aplicaciones para buscar un taxi". Pero otra cosa es Uber, que se lucra siendo el enlace. "Siempre ha habido pirateo. Pero no es lo mismo un papelito que lees en una farola que oferta llevarte al aeropuerto, a una aplicación que te pone en contacto con 50 personas desde tu tableta en casa".



Cola de taxis, en la Terminal 4 del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. / GETTY IMAGES


Un taxista espera a un cliente en la Gran Vía. / GETTY IMAGES

Menos vehículos que en otras grandes ciudades

La patronal no se cansa de repetir que la proporción de taxis por 1.000 ciudadanos es excesiva —tantos taxis en Madrid como en Manhattan— y sobran 5.000 vehículos. Pero los datos que aporta la Comunidad de Madrid no plantean un escenario tan extremo. La media es de 2,84, superior a la europea, 2,4, pero no preocupante.

Y si la comparación se hace con otras grandes ciudades españolas, Madrid sale mejor parada. Si bien el resto son urbes más turísticas, la capital acoge muchos congresos y visitantes por trabajo o gestiones. El área metropolitana de Barcelona (una *ratio* de 3,26) tiene 2,3 millones de habitantes menos y apenas 5.000 licencias menos. La palma se la lleva Málaga (2,84), y le siguen Valencia (3,84) y Sevilla (3,63). Desde que en 1975 el presidente Carlos Arias Navarro entregase las casi últimas 5.000 licencias a los asalariados, la población en la Comunidad de Madrid casi se ha doblado hasta los 6,5 millones de vecinos, pero esta cifra no termina de beneficiar a los taxistas. En esas casi cuatro décadas, según el Instituto Nacional de Estadística, se ha pasado de tener un coche por cada tres familias a que dispongan el 80%.

El número de taxistas intrusos —sin licencia ni pago de impuestos— es difícil de cuantificar porque cuando la Policía Municipal o la Guardia Civil los interceptan cuentan con la colaboración de los viajeros que juegan al despiste. Datos no oficiales de hace cuatro años hablaban de unos 4.000 piratas.

Competencia hay también con los vehículos con conductor (VTC), que no están —dicen los taxistas— obligados a pasar menos controles que ellos. El año pasado protestaron porque la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) estableció una proporcionalidad de un VTC por cada 30 taxis en toda España.