

Unión Nacional del Taxi: no hay nada que aprender de UBER



Santiago Fraile, presidente de la Unión Nacional del Taxi, responde a nuestras preguntas sobre Uber y la polémica que ha generado su llegada a España

Entrevistas

03 Diciembre, 2014

La semana pasada publicábamos una [entrevista](#) con el country manager de Uber en España, Carles Lloret, en relación a la polémica desatada con el desembarco de esta empresa en España. Continuamos abordando el tema y por eso hoy le toca el turno a Santiago Fraile en calidad de presidente de

UNALT (Unión Nacional del Taxi), una de las asociaciones de taxistas más importantes de España.

Fraile es cuestionado respecto a diversos temas que abordan la actualidad del taxi con relación a la competencia planteada por la empresa norteamericana. Temas como la integración de la tecnología en el servicio, la adopción de cambios o no en la manera de funcionar o aquellos aspectos aportados por Uber que puedan ser aprovechados son puestos sobre la mesa.

Obviando que usted es parte interesada en el taxi, si fuera un usuario sin vinculación alguna a éste, ¿por qué utilizaría un taxi en vez de Uber?

La respuesta es sencilla, por seguridad. Cuando subo a un transporte, bien sea avión, barco, tren, autobús o cualquier tipo de vehículo, estoy poniendo mi vida en manos de quien conduce. Nadie se plantearía a mi juicio subir en un avión en el que el piloto carece de capacitación profesional (por buen aficionado que sea), igual que nadie subiría a un avión que no reúna todas las garantías de seguridad y haya pasado por todas las revisiones que le corresponden. Pues bien, el transporte por carretera por desgracia tiene mas siniestralidad que aviones o barcos y cuando lo utilizo quiero todas las garantías, del mismo modo que quiero saber donde reclamar cuando tenga un problema o que el medio que utilizo tiene asegurada su responsabilidad de cara a mí como usuario.

Nadie se plantearía a mi juicio subir en un avión en el que el piloto carece de capacitación profesional ni que reúna todas las garantías de seguridad.

Uber habla de que su modelo de negocio es economía colaborativa. ¿Usted lo cree así? ¿Qué opina de su modelo de negocio?

Bueno la propia pregunta desmiente a UBER. La economía colaborativa no puede ser un negocio, de ningún modelo. Cuando UBER se publicita diciendo *rentabiliza tu vehículo, no lo tengas parado en el garaje, saca un beneficio en tus horas libres*, nos está diciendo claramente que esto es un negocio. No es en ningún momento consumo colaborativo.

UBER es un negocio claramente fraudulento.

Esto es un negocio claramente fraudulento, porque los que teóricamente se lucran con el mismo son los propietarios de UBER, que no paga impuestos en nuestro país y que se lleva fuera sus beneficios. Los conductores, que ejerciendo una actividad de transporte sin disponer de autorización administrativa de ningún tipo, incurren en competencia desleal con los taxis, incurren en fraude a Hacienda por no declarar su actividad profesional, incurren en fraude a la seguridad social por no cotizar a la misma como autónomos y en definitiva incurren en fraude al resto de ciudadanos que pagamos religiosamente nuestros impuestos.

El ludismo fue un fenómeno que tuvo lugar durante la Revolución Industrial inglesa en el que trabajadores artesanos destruían los telares industriales que interpretaban amenazaban su puesto de trabajo. ¿Ve algún tipo de paralelismo o semejanza entre el ludismo y la reacción contra Uber por parte del sector del taxi? Recordemos que incluso se han dado casos en Barcelona de coches que supuestamente pertenecían a conductores de Uber fueron quemados. Eso sí, sin vinculación hasta ahora demostrada con taxistas.

Desde luego que no. El taxi está reaccionando ante alguien que viene de fuera, que no cumple las leyes y que le quita su medio de vida. Este colectivo lleva años modernizándose y el hecho de que estemos regulados es algo que en todo momento garantiza la calidad de nuestro servicio y nuestras tarifas a los usuarios. En definitiva, si la Administración interviene el sector es para proteger a los ciudadanos.

Nosotros no estamos en contra del progreso, ni mucho menos, y nos adaptamos constantemente a las nuevas tecnologías. Nosotros estamos en contra de la competencia desleal, pedimos que se haga cumplir la Ley, que todos tengamos los mismos derechos y las mismas obligaciones y pedimos que se cumpla la máxima de a igualdad de trabajo e igualdad de obligaciones fiscales y sociales.



La tecnología está cambiando la manera en la que producimos y consumimos, por tanto está cambiando la manera en la que vivimos. Es evidente que los cambios tecnológicos cuando llegan, tardando más o menos, lo hacen para quedarse. No obstante cuando de repente aparece uno que puede revolucionar un sector laboral entero, ¿no es más adecuado tratar de adaptarse a él lo antes posible? ¿Se ha tratado de negociar con Uber para ver de qué manera se pueden aprovechar las ventajas que podría ofrecer?

Lo cierto es que como dije antes nosotros nos vamos adaptando constantemente a las nuevas tecnologías y UBER no ofrece en este terreno nada nuevo, nada de lo que no dispongamos ya desde hace tiempo en nuestro sector. Hoy en día la opción de solicitar un taxi desde una aplicación de smartphone está disponible en todas las ciudades de este país. La posibilidad de pago con tarjeta de crédito está implantada desde hace años y en las grandes ciudades prácticamente todos los taxis tienen esa opción. No, UBER no ofrece nada nuevo salvo economía sumergida, vehículos sin control técnico al nivel del que tienen los taxis y conductores sin cualificación profesional. No creo que eso sea para nada el camino a seguir.

No creo que haya nada a negociar con UBER.

Tampoco creo que haya nada que negociar con ellos, ni por nuestra parte ni por parte de la Administración. Si usted quiere dedicarse al transporte, entérese de la legislación vigente y cúmplala, eso es todo, y eso es lo que tiene que hacer todo el mundo.

Uber se sirve del vacío legal del que se suele aprovechar el progreso tecnológico, que avanza más rápido que la propia ley. Sin embargo hay quien acusa al taxi de haberse acomodado en una situación que durante años le ha sido propicia. Hay quien cree que el sector del taxi ha sido conservador y que en efecto se ha acomodado mientras la competencia estaba controlada. ¿Qué diría a aquellos que lo piensan? Es más, desde dentro del taxi, ¿existen voces críticas al respecto que consideren que hubiesen sido necesarios cambios antes de la llegada de nuevos agentes al sector del transporte urbano de pasajeros?

Creo que esta pregunta está ya ampliamente contestada: UBER se está aprovechando no de un vacío legal, que no existe, sino de lo mucho que cuesta mover la maquinaria del Estado para ejercer la inspección y la lentitud de la justicia española. Como digo, esta actividad ha sido reconocida como ilegal por las administraciones autonómicas y por la central y lo ilegal no puede ser referente para nadie. Insisto, desde nuestro sector lo único que pedimos al respecto es que se haga cumplir la ley a todos por igual.

Al parecer hay taxistas que dicen haberse registrado como conductores en Uber, compaginando así ambas actividades puesto que sostienen que la aplicación complementa a la perfección su trabajo. ¿Tienen constancia de algún caso? Y la tengan o no, en el hipotético caso de que algún compañero lo esté haciendo, ¿es posible tomar algún tipo de medida disciplinaria de acuerdo a las normas que regulan la profesión?

Nosotros no tenemos constancia de ningún caso, tampoco podríamos hacer nada al respecto. Cada cual en su tiempo libre es dueño de hacer lo que guste. Pero eso sí, se evidenciaría la ausencia de seguridad que ofrece UBER con conductores que conducen horas y horas puesto que, si un taxista ya hace su jornada laboral habitual, y de hecho ese tema está regulado, continuar conduciendo más allá de esas horas podría entrañar algún riesgo.

Las cosas no suelen ser blancas o negras, siempre hay matices, por tanto seguro que ven algo positivo en Uber. ¿Qué cree que puede aprender el taxi de ello?

El taxi de lo visto hasta la fecha de UBER en España y de su aplicación UberPOP no tiene nada que aprender. Disponemos de la misma tecnología,

ofrecemos mejor servicio, somos competitivos en precios y además cumplimos la Ley, cosa que ellos no hacen. Como digo, en esta aplicación en concreto no hay nada de positivo, ni para el taxi, ni para la Administración ni para los usuarios. Y si me apuran y analizamos su funcionamiento, ni para los conductores de UBER

El taxi no tiene nada que aprender de UBER.

Según su criterio, ¿qué cambios debería contemplar el taxi de cara a evolucionar en consonancia con la llegada de las nuevas tecnologías?

Esto es más de lo mismo: el taxi dispone de tecnología suficiente pero probablemente no dispone de los medios económicos para promocionarse de los que dispone UBER. Los cambios tecnológicos los paga cada taxista de su bolsillo y como ya he dicho, sobre todo en las grandes urbes, estamos a la última. Cada año se celebran ferias del taxi, nacionales e internacionales y la última a la que tuve oportunidad de asistir fue en Colonia. En ellas se exponen y venden los últimos avances en materia de vehículos, comunicaciones y seguridad para nuestra profesión. Los vehículos están mejor adaptados para la movilidad urbana y nuestro sector se actualiza constantemente.

Es la liberalización del sector un remedio contra la desregularización del mismo que tácitamente impone Uber?

Evidentemente si nos olvidamos de los usuarios y de obligaciones fiscales y sociales ese sería el camino, pero considero que el transporte de personas es lo suficientemente importante como para requerir unos mínimos de calidad y garantías a los ciudadanos. Buscamos la sostenibilidad de nuestras ciudades y el transporte debe estar regulado.



Muchos de los que defienden Uber consideran una licencia de taxi como un privilegio y no un mérito puesto que se trata de una autorización otorgada que, además, hay quien la vende en mercados secundarios e incluso la alquila a otros conductores. Es cierto que para poder obtenerla hay que pasar una serie de pruebas y además pagar por ella pero, ¿es justificable este mercadeo con la licencia? Se podría pensar que estamos ante un caso de proteccionismo que privilegia una serie de actividades laborales (véase farmacias, estancos, administraciones de lotería...) frente a otras.

¿Una licencia de taxi un privilegio? Bueno nosotros pensamos que es una forma de vida. El taxista es una persona esforzada, alguien que se lo deja todo en el ejercicio de su profesión, alguien que está en la calle, expuesto a multitud de riesgos, con su medio de vida (el vehículo) siempre en riesgo. El taxista es una persona que trabaja y que tiene el privilegio de poder hacerlo para sí mismo, eso sí, pero para ser taxista, además de determinadas características personales, hay que tener preparación. Ésta empieza con la obtención del permiso de conducir de la clase BTP y sigue con exámenes de capacitación profesional.

Un taxista requiere un permiso de conducir de la clase BTP y superar exámenes de capacitación profesional.

Normalmente, así es en la inmensa mayoría de los casos, el titular conduce su coche, en algunas ocasiones ayudado por otro conductor, que toma el relevo y le da un poco más de calidad de vida. Respecto de la venta de licencias... ¿por qué no? Todos los negocios se traspasan, los bares, tiendas, estancos y farmacias también. ¿Por qué no el taxi? Otra cosa es que quien adquiere la licencia tiene que disponer y cumplir con todos los requisitos inherentes a la titularidad de la misma. Recordemos que en las grandes ciudades hace tiempo que no se conceden nuevas licencias, básicamente porque la oferta supera con creces a la demanda de servicio y el traspaso de la licencia es una opción cuando alguien quiere cambiar de negocio o simplemente jubilarse.

¿Qué cambios se deberían de acometer en el proceso de obtención de una licencia para que se considerase la licencia como intransferible?

¿Por qué debería ser intransferible una licencia? Como dije antes es una opción en todos los negocios y el taxi recordemos que está regulado por la Administración pero se explota por cuenta y riesgo de su titular. Es decir, si se mejora, se introducen nuevas tecnologías, se ponen mejores vehículos, nuevos dispositivos y adaptaciones a discapacitados, etc., es siempre por cuenta del taxista que asume las inversiones, las amortiza cuando puede y se arriesga a tener los beneficios que le deje el mercado. Así pues se tienen todos los riesgos y desventajas de cualquier negocio. ¿Por qué no poder traspasarlo?

Y quizá con lo que en dinero cuesta la obtención de una licencia, ¿no era esperable que apareciese un Uber de una forma u otra?

Entiendo que no existe relación. En España hay un gran excedente en la oferta de transporte en vehículos de alquiler de menos de nueve plazas y no hay nada que justifique UBER en materia de transportes. Si pueden o pretenden competir en precios con nosotros es a base de bajar calidad y seguridad además provocar una economía sumergida que permite la subsistencia de esos conductores ilegales.

¿Por qué decidir cuántos taxistas operan en una ciudad y no así cuántos restaurantes o tiendas de ultramarinos pueden abrir?

Porque evidentemente en una sociedad avanzada hay una serie de servicios públicos de gran interés para la sociedad, entre los que se encuentran los transportes que el Estado debe controlar para proteger a los ciudadanos. Del mismo modo que se mantienen líneas de autobuses deficitarias porque son servicios que la ciudadanía requiere, nuestra modalidad de transporte debe estar regulada para garantizar precios y servicios.

La entrada de nuevos operadores de transporte de pasajeros en las ciudades, en teoría, aumenta la competencia y por tanto la calidad del servicio. Además del planteado por Uber hay otros servicios similares como Amovens o BlaBlaCar muy en boga. ¿Qué opina de ellos que ofrecen otros modelos de negocios?

Las circunstancias que tenemos en nuestro país son muy diferentes a las que hay en otros países, no se pueden extrapolar las situaciones. Evidentemente

la competencia es buena y beneficia a los usuarios, el taxi no se opone a eso. A lo que nos oponemos es a que las reglas del juego no sean las mismas para todos. Por otra parte que exista economía o consumo colaborativo nunca nos ha molestado: que dos vecinos vayan a trabajar y compartan coche y gastos es muy razonable y jamás nos hemos opuesto a eso, pero lo que hacen empresas con aplicaciones como UberPOP no es sino un modo irregular de negocio.

A lo que los taxistas nos oponemos es a que las reglas del juego no sean las mismas para todos.

¿No considera que la propia actitud de oposición del taxi frente a Uber le ha proporcionado una publicidad excelente y además de gratuita?

Efectivamente, eso es así. Somos conscientes de que cada vez que nos manifestamos aumentamos la popularidad de estas aplicaciones, por eso tratamos de no hacerlo, pero es difícil parar a los que se juegan su medio de vida contra unos señores que vienen provocando. UBER es una empresa que ha hablado con la Administración y que sabe que no cumple la ley y sin embargo sigue actuando con impunidad y publicitándose, jactándose de hacerlo y de que no son ellos los que tienen que cumplir la Ley sino las autoridades las que tienen que adaptar la legislación a su modelo de negocio. Es algo del todo inadmisibile.

Somos conscientes de que cada vez que nos manifestamos aumentamos la popularidad de estas aplicaciones.

El fundador de Uber, Travis Kalanick, afirmaba en una entrevista que por la actividad del taxi tradicional "a menudo de pagan pocos impuestos" al haber transacciones de dinero en efectivo mientras que Uber lo hacía de forma electrónica y, por tanto, trazable. Todavía hoy desconocemos en qué datos o estudios oficiales basa dichas afirmaciones pero en cualquier caso, ¿qué impedimentos existen para obligar al taxi a incorporar sistemas de pago exclusivamente telemático? Hoy gracias a los móviles es más sencillo.

Bueno, prácticamente todos los taxis pueden cobrar telemáticamente en las ciudades de este país, pero hay clientes, (aunque a ese señor sea una clientela que no le interesa) que día a día utilizan el taxi, bien por jóvenes o bien por mayores que no disponen de tarjeta o que simplemente prefieren pagar en efectivo. ¿Por qué no obligar a pagar el café de por la mañana en el bar con tarjeta? Es lo mismo, nuestro país, nuestra querida España tiene unas características y nuestros usuarios también. El pago telemático está a disposición de nuestros clientes pero sólo eso, a su disposición. Creemos que son ellos quienes deben decidir cuando pagar de una forma u otra.