

En todas las televisiones, radios y periódicos han corrido ríos de tinta sobre la "huelga de los taxistas" o mejor se debería decir, aunque nadie lo diga, del PARO PATRONAL DEL TAXI.

En el último año hemos asistido en el Estado español a un auténtico desparpajo de la pequeña burguesía para apropiarse completamente de las armas del movimiento obrero y, en particular, del arma de la huelga. Lo hemos visto en los paros patronales e institucionales de la pequeña y mediana burguesía catalana vestidos de "huelga" nacional, lo hemos vuelto a ver con el paro patronal e institucional feminista disfrazado de "huelga" feminista (con participación de la Reina incluida). Finalmente, la pequeña patronal del taxi también ha encarado su paro patronal birlando burdamente a la clase obrera la consigna de la huelga (y lo mismo ha hecho la gran patronal de las VTC).

### ¿De quién y para quién es la "lucha del taxi" actual?

De acuerdo con los datos del Institut Metropolità del Taxi de Barcelona, donde empezaron las movilizaciones de los taxistas que luego se extendieron al resto del Estado, las 10.522 licencias del sector del taxi en Barcelona se distribuyen como sigue:

- 182 empresas con 618 licencias explotan a 1.049 asalariados.
- 233 autónomos con más de una licencia (540 licencias en total) explotan a 772 asalariados (y a 57 familiares de los propios autónomos).
- 9.359 autónomos con una sola licencia que emplean a 1.170 familiares suyos y 1.057 asalariados.

Así, en el sector del taxi de Barcelona hay 182 empresas, 9.592 autónomos con 1.227 familiares y, finalmente, 1.942 asalariados.

¿Qué reclama la "lucha del taxi" actual? Que se limite el número de licencias VTC (vehículos de transporte con conductor) en relación con las de los taxis a una proporción de 1 licencia de VTC por cada 30 licencias de taxi.

Es evidente que ésta es una reivindicación que interesa exclusivamente a las empresas y a los propietarios autónomos de licencias de taxi. La "lucha del taxi" actual no es una lucha para los trabajadores asalariados del taxi: es una lucha de los pequeños (y no tan pequeños) propietarios de licencias del taxi (volveremos sobre esto más adelante, pero conviene recordar que las licencias no son otra cosa que una forma de monopolio).

La realidad es que los trabajadores asalariados del taxi están superexplotados por estos pequeños propietarios de licencias (sin perjuicio de que algunos de ellos se autoexploten también a ellos mismos o a sus familiares). Si se da un vistazo a los convenios colectivos laborales del taxi de las distintas ciudades del Estado español se puede ver que las condiciones de trabajo son una auténtica bestialidad y que están descaradamente por debajo del propio Estatuto de los Trabajadores.

Sabemos, por experiencias bien conocidas con asalariados, que los taxistas propietarios con asalariados los explotan como a bestias de carga. Les pagan un porcentaje de la recaudación que hasta 2008 estaba en torno al 45-50%. Pero con la crisis de 2008, y en los años siguientes, lo fueron reduciendo a entre el 25-30% en muchos casos, con lo que no

podían pagar el alquiler de la vivienda ni el mantenimiento de la familia incluso trabajando 12 horas diarias, 6 y 7 días a la semana. Los taxistas propietarios deben conocer bien esas condiciones de trabajo (hasta 12 horas y 6-7 días de trabajo a la semana) y los salarios miserables de los asalariados del sector, lo que les debe empujar a jugarse el todo por todo contra las multinacionales de VTC, cuyo NEGOCIO busca reducir o convertir a esas decenas de miles de propietarios (pequeños empresarios) en auténticos proletarios.

### ¿Qué son las licencias VTC y cómo funcionan?

Las plataformas Uber y Cabify son los nombres visibles del negocio basado en las VTC. Sin embargo, no son Uber ni Cabify quienes compran y explotan directamente estas licencias. Las licencias son compradas por inversores dispuestos a montar flotas de vehículos que se adecuan a los estándares de estas plataformas, las cuales les proporcionan clientes para sus vehículos a cambio de una comisión de hasta el 25% por la intermediación del servicio.

Los beneficios de estos propietarios de licencias de VTC son también importantes:

*"Existen un total de 10.000 permisos en manos de los que ahora son los cuatro mayores operadores: Moove Cars (5.000 VTC), Auro New Transport Concept (antes Gestaxi, con 2.500), Vector Ronda (1.500) y Cibeles (1.000). La mayoría aún no están operativos a la espera de flecos administrativos, pero lo estarán a lo largo del año. El valor de cada permiso en Madrid y Barcelona puede llegar a los 60.000 euros. En otras comunidades las diferencias son abismales: desde Asturias o Galicia, donde una licencia VTC puede costar solo 5.000 euros hasta los 200.000 de Ibiza."* (El Confidencial, 04/08/2018)

*"Por cada coche que operamos obtenemos limpios cada mes entre 1.000 y 1.500 euros. Eso es una vez descuentas todos los gastos: sueldos a conductores, comisiones a Uber y Cabify, seguros... todo. No está nada mal", dice uno de los inversores consultados. Otro, perteneciente a una compañía rival, coincide: "Esos son exactamente los números que barajamos, una rentabilidad media de unos 1.250 euros en Madrid y Barcelona. En otras comunidades la cifra baja mucho pero, por poner una media, creo que estaría entre los 700 y 800 euros".* (El Confidencial, 04/08/2018)

Finalmente, los asalariados de las VTC, como los del sector del taxi, cobran un salario de miseria por una jornada maratónica.

### La burbuja de las licencias de taxi (y de VTC)

A estos propietarios de licencias de taxi que se lanzaron a la lucha disfrazados de obreros en huelga mientras los verdaderos asalariados del taxi se veían obligados a acatar el paro patronal dictado por ellos sin expresar ninguna reivindicación propia, ¿qué les movía?

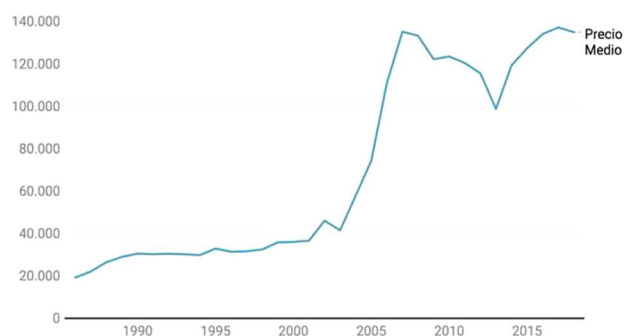
*"A día de hoy es prácticamente imposible comprar una licencia de taxi o VTC a través de la administración pública, ya que los cupos están casi siempre cerrados. Por tanto, la única opción de hacerse con una de ellas pasa por recurrir al mercado secundario"* (El Confidencial, 04/08/2018)

*"El precio de la reventa de licencias de taxi ha subido un 600% desde 1986; y el de las VTC un 1250% en muy pocos años."* (El Confidencial, 04/08/2018)

*“En el caso de Barcelona, cualquier transmisión de licencia de taxi pasa por el Institut Metropolità del Taxi (IMET), que desde 1986 guarda un registro del precio medio anual pagado por estas licencias en el mercado secundario.*

*Si analizamos los datos proporcionados por el IMET a este diario vemos varias cosas llamativas. En primer lugar, el brutal aumento en los últimos 32 años: de los 19.230 euros de media por los que se vendía una licencia de taxi en 1986 hemos pasado a los 135.052 euros actuales. Es decir, en estos 32 años el precio de las licencias de taxi en el mercado secundario han aumentado en 115.822 euros, es decir, en un 602,29%. Si actualizamos las cifras antiguas al IPC actual, los 19.230 euros de 1986 serían unos 55.209 euros actuales: en ese caso, el aumento del precio sería del 144%.”*(El Confidencial, 04/08/2018)

**Evolución del precio de las licencias de taxi en el mercado secundario de Barcelona (1986-2018)**



La pequeña patronal del taxi (que hemos visto que es el cuerpo principal de los propietarios de licencias) había conseguido en los últimos años bloquear la tramitación de nuevas licencias, generando la burbuja que se ve en el gráfico.

El aumento de los servicios equivalentes al taxi a través de licencia VTC, rompe este monopolio y amenaza con pinchar la burbuja de los pequeños propietarios de licencias de taxi.

*“La normativa establece una autorización de VTC por cada 30 de taxi. Sin embargo, en España hay 64.961 licencias de taxi y unas 9.000 autorizaciones para conductores VTC. Esto implica un ratio de 7 taxistas por cada conductor de Uber o Cabify. Madrid es la provincia con mayor número de licencias de VTC con 4.308, el 47 % del total. Barcelona se encuentra en segundo lugar con 1.363.”*(El Mundo, 28/09/2018)

Evidentemente, una liberalización completa del sector del transporte urbano pincharía inmediatamente esta burbuja, proletarizando completamente a la pequeña burguesía del taxi. Incluso un aumento sustancial de licencias VTC podría hacer caer estas licencias hinchadas a más no poder, con lo que todos los pequeños propietarios de licencias (compradas a 150.000€ o más) se verían en posesión de títulos devaluados, con la correspondiente pérdida económica.

La pequeña burguesía del taxi lucha desesperadamente contra el aumento de licencias o la liberalización del sector porque conoce perfectamente las condiciones de vida y trabajo de sus asalariados y se defiende como un gato patas arriba para evitar ser arrastrada a estas condiciones.

### **Los asalariados también atados de pies y de manos en el sector de las VTC**

*“Cientos de conductores de vehículos de alquiler con conductor (VTC) marcharon este jueves por el Paseo de la Castellana contra la norma estatal que este viernes se prevé*

*beneficie al sector del taxi. La protesta, que discurrió entre Cuzco y la Plaza de San Juan de la Cruz, cortó los seis carriles centrales entre las 11:00 y las 14:00 horas.”* (El País, 28/09/2018)

*“Al frente de la manifestación circularon varias decenas de coches negros, los que usan las compañías de VTC. Los convocantes querían que desfilaran por la Castellana 2.000 de sus vehículos para hacer una exhibición de fuerza como la de los taxistas en julio pero se quejan de que delegación del gobierno les impuso un límite de 40 vehículos. Delegación del Gobierno dice que no hay agravio porque la manifestación de los taxistas fue ilegal al no haber aviso previo.”* (El País, 28/09/2018)

Independientemente del despliegue real de fuerza llevado a cabo, el dato más significativo del evento es el completo sometimiento y la más completa falta de autonomía de los asalariados de las VTC respecto a sus propios patronos.

*“Acompañando a los conductores se encontraban familiares y algunos de los mayores empresarios del sector VTC. Uno de los mayores empresarios, José Antonio Parrondo, aseguraba que intensificarán la protesta si el real decreto ley les causa grandes perjuicios. “Si lo único que plantea el Gobierno es una guerra civil entre taxi y VTC tendremos que movilizarnos”, dijo Parrondo, socio mayoritario de Auro New Transport.”* (El País, 28/09/2018)

Apadrinando este sometimiento interclasista de los asalariados de las VTC con sus patronos estaban tanto el denominado Sindicato Libre de Transportes como la empresa de servicios sindicales UGT.

Este pantano del que no quieren dejar salir a la clase obrera no puede estar mejor descrito en el Manifiesto del Partido Comunista: *“En esta etapa, los obreros forman una masa diseminada por todo el país y disgregada por la competencia. Si los obreros forman en masas compactas, esta acción no es todavía la consecuencia de su propia unidad, sino de la unidad de la burguesía, que para alcanzar sus propios fines políticos debe – y por ahora aún puede – poner en movimiento a todo el proletariado. Durante esta etapa, los proletarios no combaten, por tanto, contra sus propios enemigos, sino contra los enemigos de sus enemigos, (...) Todo el movimiento histórico se concentra, de esta suerte, en manos de la burguesía; cada victoria alcanzada en estas condiciones es una victoria de la burguesía.”* (Manifiesto del Partido Comunista, 1848)

### **Resultados de los paros patronales: monopolio(s) a salvo, de momento**

*“El Consejo de Ministros ha cumplido hoy con la promesa que el Ministro de Fomento, José Luis Ábalos, hizo el pasado mes de julio al sector del taxi y ha habilitado a la Comunidades Autónomas a regular los vehículos de transporte con conductor, más conocidos como VTC. (...) Pero, luego llega la letra pequeña, el Gobierno establece un periodo de moratoria de cuatro años para su aplicación, “en concepto de compensación”, según ha explicado el ministro de Fomento José Luis Ábalos en la rueda de prensa posterior al Consejo de Ministros. De esta forma, en los próximos cuatro años, seguirán conviviendo como hasta ahora los taxis y las 20.000 licencias de VTC (incluidas todas las aprobadas pendientes de adjudicación).”* (El Confidencial, 04/08/2018)

En esta lucha de pequeños y grandes propietarios entre ellos, ¿este decreto es un golpe contra el gran capital? Nadie lo explica mejor que uno de los directivos del sector de las VTC

al explicar el escenario que hubiera creado la liberalización del sector planteada por el Tribunal Supremo:

*“No lo voy a negar, estábamos acojonados. Si hubiera habido liberalización el valor de las licencias se habría desplomado. También es verdad que contábamos desde hace meses con que el Gobierno aprobara esa ley. Se había comprometido a proteger al taxi y la única forma era con una normativa que, de paso, protegía nuestra inversión. Todos contentos”, explica a Teknautas uno de los directivos clave del sector que exige anonimato para hablar. Y tan contentos: solo el valor estimado total de esas licencias VTC ronda los 450 millones de euros.”* (El Confidencial, 04/08/2018)

Esto es lo que han obtenido del Gobierno del PSOE: la protección de su inversión y una prórroga de 4 años durante la cual preparar la liquidación o por lo menos el sometimiento de la pequeña burguesía del taxi para mayor gloria del gran capital. 4 años también para encontrar la solución que asegure la liberalización del sector para permitir la entrada y desarrollo de grandes capitales y, al mismo tiempo, proteja las inversiones de estos mismos capitales. Cómo siempre en estos negocios, quien va a acabar desvalijada va a ser la pequeña burguesía (por la que tampoco nos caerá ninguna lágrima).

La concentración de capitales en este sector y en los demás es imparable. Las “clases medias” que se oponen a ello para mantener su status como pequeños propietarios son conservadoras y reaccionarias (Manifiesto). Sólo la superación comunista, a través de la expropiación y socialización de todos los medios de producción (incluidos los que se encuentren en

manos de la pequeña burguesía), es revolucionaria ante el avance del gran capital.

Los representantes políticos de la pequeña burguesía (y esto incluye la práctica totalidad de los partidos parlamentarios ya que todos necesitan enarbolar los intereses de esta clase para obtener séquito electoral) están condenados a traicionar una y otra vez a esta pequeña burguesía, a introducir ellos mismos (de una manera sibilina) las grandes empresas y sedar y asfixiar la pequeña propiedad.

La impotencia histórica de la pequeña burguesía se demuestra en como ella misma confía en quienes serán sus verdugos, desconvocando su paro patronal (no huelga) ante las promesas sin fondo del gobierno del gran capital encarnado en el PSOE.

Por otro lado, la proletarianización de la pequeña burguesía del taxi y la extensión del trabajo asalariado en el sector, abrirá la puerta a una verdadera lucha de clase entre asalariados y capitalistas.

Mientras tanto, la consigna inmediata de los comunistas no puede ser otra que:

1- Independencia organizativa, sindical y política de los trabajadores asalariados de las VTC respecto a sus explotadores e independencia organizativa, sindical y política de los trabajadores asalariados del taxi respecto a sus explotadores.

2- Organización conjunta de los asalariados de las VTC y del Taxi con el resto de la clase obrera por encima de empresas y sectores, en el sindicato de clase.

### CONTRA EL INTERCLASISMO EN LA CUESTIÓN “FEMENINA” (parte III)

En las revistas “El Comunista” nº55 (abril 2015) y “El Comunista” nº57 (mayo 2016) publicamos la primera y segunda parte del artículo “Contra el interclasismo en la cuestión femenina”.

Desde la publicación de estos dos artículos hasta la fecha, la burguesía a nivel mundial ha incrementado claramente su apuesta por el feminismo como ideología de la conservación del sistema, defendiéndolo institucionalmente y haciéndole propaganda con todos sus medios.

Una de sus manifestaciones es la convocatoria de la llamada “huelga feminista” del 8 de marzo de 2018, a cuyo análisis dedicaremos ésta y las siguientes partes del análisis de clase sobre la cuestión femenina que venimos desarrollando.

Antes de adentrarnos en materia, creemos necesario recordar lo siguiente:

Es tesis central del marxismo y del materialismo histórico que *“En la producción social de su vida los hombres establecen determinadas relaciones necesarias e independientes de su voluntad, relaciones de producción que corresponden a una fase determinada de desarrollo de sus fuerzas productivas materiales. El conjunto de estas relaciones de producción forma la estructura económica de la sociedad, la base real sobre la que se levanta la superestructura jurídica y política y a la que corresponden determinadas formas de conciencia social. El modo de producción de la vida material condiciona el proceso de la vida social política y espiritual en general. **No es la conciencia del hombre la que determina su ser sino, por el contrario, el ser social es lo que determina su conciencia.**”* (K. Marx, Prefacio a la contribución de la crítica a la economía política)

A través del arco histórico que va desde el comunismo primitivo hasta la presente sociedad, **las relaciones sexuales y familiares – es decir, las relaciones de**

**reproducción – no han sido nunca estáticas**, así como tampoco lo ha sido la posición que han ocupado los individuos de ambos sexos en las relaciones de producción y reproducción en los diversos modos de producción y en las diversas clases sociales que han existido, sino que se han ido transformando con el desarrollo de las fuerzas productivas amoldándose a cada nivel de desarrollo. De este modo, en el comunismo primitivo, enmarcado en un período de escasez en el que las tareas reproductivas estaban en el centro de la vida colectiva por ser lo que aseguraba la subsistencia del grupo, regía el matriarcado que tuvo que dejar paso – con el nacimiento de la propiedad privada, el intercambio y la esclavitud fruto del desarrollo de la ganadería y de la agricultura a mayor escala y al peso que adquirieron en las relaciones de producción – a la familia patriarcal como forma intermedia y a la familia monógama como forma plenamente acorde con la propiedad privada, lo que conllevó la ruptura del hogar comunista, su fragmentación y aislamiento; estas relaciones familiares a su vez, en la época actual, han sido disueltas forzosamente para la clase obrera por el capitalismo.

Por lo tanto, los marxistas no reconocemos una “naturaleza humana” inmanente, ni de los “hombres” ni de las “mujeres”, indestructible, independiente del grado de desarrollo de las fuerzas productivas y de los modos de producción. Afirmar lo contrario es tirar a la basura todo el marxismo. *“Marx ya había hecho tragar estas supersticiones sobre la «naturaleza humana» al paridor de sistemas Proudhon. La frase es tan breve como bien acuñada: El señor Proudhon ignora que la historia entera no es más que una continua transformación de la naturaleza humana. Bajo esta maciza piedra sepulcral pueden dormir cien batallones de idiotas antimarxistas pasados, presentes y futuros.”* (Fundamentos del Comunismo Revolucionario, 1957)