

ANÁLISIS DEL IMPACTO ECONÓMICO DEL SECTOR VTC EN CATALUÑA

La elevada factura de
la destrucción del sector





1. Resumen ejecutivo: análisis del impacto económico del sector VTC

Este informe evalúa el impacto económico actual y potencial del sector de Vehículos de Transporte con Conductor (VTC) en Cataluña, así como el coste de oportunidad de no permitir su desarrollo en un entorno de seguridad jurídica.

Actualmente, con aproximadamente 2.500 autorizaciones operativas, el sector VTC en Cataluña genera un impacto económico de cerca de 260 millones de euros y emplea a casi 6.000 personas (entre empleo directo e indirecto). Sin embargo, regulaciones restrictivas y cambios legislativos han provocado una disminución significativa en el número de autorizaciones y la actividad del sector en los últimos años.

La eliminación de los servicios urbanos de VTC en Cataluña tendría un coste estimado de más de 326 millones de euros, incluyendo la pérdida de empleos, salarios, ingresos fiscales y los costes asociados al cierre de operaciones. Concretamente, se perderían casi 6.000 puestos de trabajo, más de 127 millones de euros en masa salarial, y más de 72 millones de euros en contribuciones sociales e impuestos.

Por otro lado, si se permitiera operar con normalidad a las 3.756 autorizaciones VTC domiciliadas en Cataluña, el sector tendría la capacidad de generar más de 445 millones de euros. Esto implicaría la creación de 10.500 empleos directos e indirectos, un aumento sustancial en la recaudación fiscal y una mayor inversión en la electrificación de la movilidad urbana.

En conclusión, el sector VTC es un importante contribuyente a la economía catalana y tiene un gran potencial de crecimiento. Proporcionar un entorno regulatorio estable y seguridad jurídica no solo evitaría pérdidas económicas significativas, sino que también impulsaría la creación de empleo, la recaudación fiscal y la transición hacia una movilidad más sostenible.



2. Introducción

La Generalitat de Catalunya está trabajando en un borrador de proyecto de ley para regular la actividad de taxis y VTC, sobre cuyas líneas maestras se nos ha informado en los grupos de trabajo celebrados al respecto.

De materializarse en los términos que se nos ha informado, esta regulación provocaría la práctica desaparición del sector en Cataluña, dando el giro de tuerca definitivo a un proceso que lleva años gestándose.

El punto de inicio fue la aprobación del [Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre](#) ("Decreto Ábalos"), que transfería la regulación de la actividad de las VTC a las Comunidades Autónomas, estableciendo un plazo compensatorio de cuatro años, durante los cuales las VTC podían continuar prestando servicios urbanos, transcurrido el cual quedarían sometidas a lo establecido por la legislación autonómica.

Como era de prever¹, el taxi montó una extraordinaria campaña de presión, que estalló en enero de 2019, amenazando con bloquear el Mobile World Congress y con un despliegue de violencia contra las VTC aún mayor que en las protestas de julio de 2018.

Fruto de la presión, el Govern aprobó el [Decreto Ley 4/2019, de 29 de enero](#), cuya medida estrella, la precontratación por un tiempo mínimo de 15 minutos, principal reivindicación del taxi por aquel entonces, ha sido ya declarada inconstitucional por el Tribunal Constitucional². Esta medida, sin embargo, llevó al cierre de operaciones de Uber y Cabify en Barcelona³, lo que supuso el despido de 3.000 trabajadores.

Tres años después, la Generalitat aprueba [el Decreto Ley 9/2022, de 5 de julio](#), introduciendo la obligatoriedad de contar con un autorización urbana e imponiendo restricciones absolutamente arbitrarias, como una longitud mínima de 4,90 metros para los vehículos o haber realizado un número mínimo de servicios con anterioridad a la aprobación de la norma para poder optar a una licencia.

Estos requisitos, que a todas luces correrán el mismo camino que el de los 15 minutos de precontratación⁴, han servido para **denegar más del 80% de las solicitudes presentadas por las empresas de VTC**.

Sin embargo, contra todo pronóstico, las VTC han sido capaces de sobrevivir en Barcelona. Algo que únicamente se explica por la sólida demanda de servicios de transporte con conductor -tanto por usuarios internacionales como por locales-, que, como es público, supera ampliamente la capacidad de oferta de las licencias existentes. No en vano, Barcelona se sitúa claramente a la cola en la oferta de servicios de taxi y VTC con respecto al resto de grandes capitales europeas⁵.

Este informe pretende arrojar luz sobre el impacto que genera hoy el sector de la VTC en Cataluña y la destrucción económica que supondría que los planes de la Generalitat salieran adelante, así como el coste de oportunidad que representa no permitir que el sector se desarrolle en un entorno de seguridad jurídica.



3. El coste de expulsar a la VTC de Cataluña

Se estima que a día de hoy hay unas 2.500 autorizaciones operativas, del total de 3.756 autorizaciones VTC domiciliadas en Cataluña⁶. Esta diferencia se explica por las crecientes trabas y requisitos operativos desproporcionados que el Govern ha venido introduciendo a lo largo de los años.

¹ Declaraciones de Alberto Álvarez, líder de Élite Taxi 03/08/2018 "La Generalitat hará lo que nos salga de los cojones" https://cincodias.elpais.com/cincodias/2019/01/10/companias/1547140919_327326.html
Declaraciones de Alberto Álvarez, líder de Élite Taxi 03/08/2018 06/09/2018: min 3:16 "ahora cada uno en su comunidad [...], depende de la capacidad que tenga de presionar, conseguirá más cosas, menos ..." min 4:02 "lo que queremos es que se vayan (las VTC) de todo el país" min 7:35 "ya hemos dicho que esto no está en nuestras manos, que como no espabilen la calle se va a levantar y se nos va a ir de las manos otra vez como pasó en julio" <https://zello.com/shared/pQKcfuWCdRiw>

² Sentencia del Tribunal Constitucional nº112/2024, de 10 de septiembre de 2024. https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2024-20904

³ Cid, G. (22 de enero de 2019). Uber y Cabify amenazan con dejar BCN: "La Generalitat ha cedido al chantaje del taxi". El Confidencial. https://www.elconfidencial.com/tecnologia/2019-01-22/uber-cabify-se-van-barcelona-taxi_1775782/

⁴ Domenech, G. (11 de julio de 2022). Sin pudor: Sobre el Decreto-Ley catalán de medidas urgentes de regulación de los VTC. El Almacén del Derecho. <https://almacendederecho.org/sin-pudor-sobre-el-decreto-ley-catalan-de-medidas-urgentes-de-regulacion-de-los-vtc>

⁵ Benvenuty, L. (30 de marzo de 2025). Los taxistas de Barcelona están más cerca que nunca de frenar a las grandes plataformas. La Vanguardia. <https://www.lavanguardia.com/local/barcelona/20250330/10531949/mas-cerca-nunca-frenar-plataformas-taxistas.html>



En el caso de que se prohíba prestar servicios urbanos a las VTC, que actualmente representan el 90% de la demanda en la ciudad de Barcelona, la industria se vería abocada a la quiebra y la desaparición de la mayoría del tejido productivo, traducándose en:

Pérdida de empleo:

El coste más evidente es la pérdida de empleo. En el caso de no poder seguir prestando el actual servicio, miles de trabajadores pasarían a engrosar las filas del paro, lo que **a su vez impactaría en las cuentas públicas**, tanto por la pérdida de cotizaciones sociales como por las correspondientes prestaciones por desempleo que habría que abonar a los nuevos parados.

Destrucción de actividad económica:

La desaparición de la actividad aboca al cierre a las empresas. Por lo tanto, a la desaparición de la masa salarial, hay que añadir el **impacto recaudatorio fiscal** y el perjuicio a los millones de clientes de VTC en Cataluña.

Que las VTC dejen de prestar servicios urbanos en Cataluña implica:

1. Que casi **6.000 personas pierdan su puesto de trabajo**, entre empleo directo e indirecto, **destruyéndose más de 127 millones de euros** de masa salarial.
2. Que **se pierdan más de 72 millones de euros en contribuciones sociales**, IVA o impuesto de hidrocarburos. Con ese dinero la Generalitat de Cataluña podría construir 700 viviendas sociales, 70 centros de atención primaria o contribuir a doblar el presupuesto asignado a la Fundación Instituto de Investigación de Bellvitge (Idibell) en 2023, destinados a la investigación oncológica y ensayos clínicos en hospitales de tercer nivel.
3. Que **se pierdan 60 millones de euros en gasto en suministros** (seguros, combustible, leasings, servicios de telecomunicaciones, etc.), que **repercuten directamente en la economía local**.
4. Que los contribuyentes se vean obligados a **afrontar un coste de más de 55 millones de euros para abonar las prestaciones por desempleo** de los conductores y empleados que pierdan su puesto de trabajo como consecuencia de la regulación. Un dinero que **estaría mejor empleado en la reforma integral de alguna de las estaciones** de Rodalies o FGC, como Sabadell o Terrassa, cuyo coste se situaría entre 40 y 60 millones.
5. Y finalmente, que las empresas tengan que afrontar costes por valor de más de **10 millones de euros para abonar las indemnizaciones** y los cierres de las instalaciones.

⁶ Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (1 de abril de 2025). Transporte de Viajeros. Distribución de Autorizaciones por Comunidad Autónoma y Clase. <https://cdn.transportes.gob.es/portal-web-transportes/transporte-terrestre/estadisticas-tt/webturi.pdf>

A. Contribución económica de las VTC en Cataluña:

CATEGORÍA	IMPACTO ACTUAL (2.500 autorizaciones VTC operativas)	%
Empleo (directo)	4,250	71.4%
Empleo (indirecto)	1,700	28.6%
Salarios	127,020,600	48.9%
Contribuciones sociales	41,911,800	16.1%
IVA	20,454,545	7.9%
Impuesto hidrocarburos	9,997,342	3.8%
Seguros	6,870,000	2.6%
Otros gastos (leasing, combustible, mantenimiento, teléfono, GPS, etc.)	53,710,000	20.7%
Total	259,964,288	100%

B. Coste del contribuyente:

PRESTACIONES DE DESEMPLEO	55,656,300
---------------------------	------------

C. Coste empresarial:

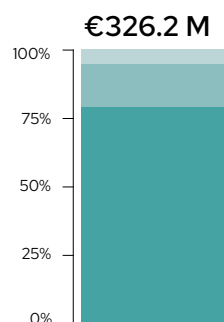
COSTE EMPRESARIAL POR CIERRE DE OPERACIONES	10,628,200
---	------------

Con todo ello, **el coste total de expulsar a las VTC de Cataluña (A. + B. + C.) asciende a los 326 millones de euros**. Todo con la única justificación de una promesa política a cambio de un puñado de votos. Sin importar el coste, la destrucción de empleos, ni la pérdida de bienestar de los ciudadanos catalanes.

COSTE TOTAL	326,248,788
Destrucción económica (salarios, impuestos y proveedores)	80%
Coste contribuyente (prestaciones por desempleo)	17%
Coste empresarial (indemnizaciones y gastos de cierre)	3%

Coste de destrucción del sector VTC en Cataluña

- Coste empresarial (indemnizaciones y gastos de cierre)
- Coste contribuyente (prestaciones por desempleo)
- Destrucción económica (salarios, impuestos y proveedores)



4. Coste de oportunidad: impacto económico potencial del sector VTC

El coste de expulsar a las VTC del mercado va mucho más allá del impacto descrito hasta ahora. Por una parte, permitir el desarrollo del sector en un entorno de seguridad jurídica tiene un alto potencial de creación de empleo. Además, las VTC están ya convirtiéndose en un actor clave en la electrificación de la movilidad urbana. Un potencial inversor que en Barcelona se perdería.

En este sentido, si todas las licencias actualmente existentes pudieran trabajar con normalidad:

- La creación de empleo potencial**, con todas las licencias trabajando a doble turno, alcanzaría los **10.500 trabajadores**, directos e indirectos. A tan solo 3.500 de Seat, el mayor empleador de Cataluña, con 14.000 trabajadores.
- La masa salarial** alcanzaría los **224 millones de euros** y las **contribuciones sociales** escalarían hasta los **74 millones de euros**. Sólo con el incremento de recaudación en contribuciones sociales se podrían abonar la anualidad completa de **2.078 pensiones** en Cataluña.
- La recaudación fiscal** se vería incrementada sustancialmente. **32 millones más** de cotizaciones sociales, **10 millones más** en recaudación de IVA y **7,6 millones más** por hidrocarburos.
- El gasto en suministros** se elevaría hasta los **98 millones de euros**.

El impacto total podría superar los 445 millones de euros.

CATEGORÍA	IMPACTO ACTUAL (3.756 autorizaciones domiciliadas)	%
Empleo (directo)	7,512	71.4%
Empleo (indirecto)	3,005	28.6%
Salarios	224,512,646	50.3%
Contribuciones sociales	74,080,339	16.6%
IVA	30,730,909	6.9%
Impuesto hidrocarburos	17,670,596	4.0%
Seguros	10,321,488	2.3%
Otros gastos (leasing, combustible, mantenimiento, teléfono, GPS, etc.)	88,626,576	19.9%
Total	445,942,555	100%

5. Inversión potencial en electrificación:

Por lo que se refiere a la inversión potencial, las VTC pueden jugar un papel muy relevante en la electrificación de la movilidad urbana en Barcelona, contribuyendo al cumplimiento del objetivo de interés general de impulsar la transición hacia una movilidad más sostenible e innovadora (Green Deal, Planes MOVES, Estrategia Catalana de Electromovilidad).

La electrificación de la flota de VTC lograría garantizar un impacto mayor y más rápido en la reducción de emisiones, además del gran potencial que tiene para generar más empleos y oportunidades económicas:

1. **Aceleración de la adopción de la movilidad eléctrica:** al tratarse de **vehículos de uso intensivo** (una VTC a doble turno, hace de media 500 kms al día), la electrificación de las VTC puede contribuir de forma exponencial a la transición hacia ciudades más sostenibles. Además, las empresas que conforman el sector aportan economías de escala que favorecen las inversiones para la adquisición de nuevos vehículos y la instalación de infraestructuras de carga.
2. **Reducción de emisiones de CO2:** los VTC generan menos gases contaminantes por kilómetro recorrido al disponer de **flotas con mayor eficiencia ambiental y que se renuevan con frecuencia**. Según un estudio de la Universidad de Barcelona⁷, se trata de servicios de movilidad bajo demanda que generan un 34% menos de emisiones que los vehículos particulares y pueden reducir las emisiones de CO2 derivadas del transporte de pasajeros en un 6% de aquí al 2050.
3. **Reducción de la congestión:** los vehículos VTC fomentan una **mayor ocupación por vehículo** y disminuyen el número total de vehículos en circulación al reducir la dependencia del vehículo particular.
4. **Impulso a la industria local y al empleo:** la electromovilidad ofrece una oportunidad única para impulsar la innovación y fomentar un **entorno favorable para el crecimiento económico y la creación de empleo**.

No eliminar las actuales restricciones e introducir más limitaciones a la VTC pone en riesgo inversiones millonarias en adquisición de flotas, así como en el desarrollo de infraestructuras de carga que, según cálculos de la industria podrían superar los **150 millones de euros** en los próximos 5-10 años.

Por último, el despliegue de una flota electrificada en Barcelona ayudaría a cumplir con los compromisos que la Generalitat de Catalunya ha incorporado en su [Plan de Impulso al Vehículo Eléctrico 2025 - 2030](#), ya que el sector de la VTC podría contribuir a alcanzar los objetivos marcados en los cinco ejes del plan:

1. Ayudar a generar una demanda que favorezca el despliegue de la infraestructura de carga
2. Contribuir a impulsar la demanda del vehículo eléctrico
3. Mejorar la percepción social del vehículo eléctrico
4. Industria e innovación, promoviendo la experimentación, demostración y pruebas piloto de nuevas tecnologías y soluciones innovadoras para la movilidad eléctrica.
5. Participar en la gobernanza y gestión eficientes junto a las administraciones públicas catalanas.

⁷ Albalade, D. Fageda, X. Tarrés, M. (junio de 2023). El papel de las VTC y taxi en la implementación y extensión de las Zonas de Bajas Emisiones. Universitat de Barcelona. https://www.ub.edu/oap/wp-content/uploads/2023/06/Informe-final-ZBE_def.pdf



6. Conclusiones

1. El sector VTC es un importante contribuyente a la economía catalana, generando un impacto económico estimado de cerca de 260 millones de euros y proporcionando empleo a casi 6.000 personas directa e indirectamente.
2. Las sucesivas regulaciones restrictivas, muchas de las cuales ya han sido declaradas ilegales (la proporción de 1 VTC por cada 30 taxis - ratio 1:30⁸), el tiempo mínimo de precontratación⁹ o la prohibición de geolocalización¹⁰) han contribuido a la disminución significativa del número de autorizaciones VTC operativas, acentuando la situación de escasez de oferta de servicios de Barcelona con otras grandes capitales europeas.
3. La eliminación de los servicios urbanos de VTC en Cataluña (como presuntamente pretende la nueva legislación) supondría una elevada factura, estimada en más de 326 millones de euros, incluyendo la pérdida de empleos, salarios, ingresos fiscales y los costes asociados al cierre de operaciones.
4. El sector de la VTC cuenta con un potencial significativo de crecimiento en Cataluña si se le proporciona un entorno regulatorio estable y seguridad jurídica, lo que podría resultar en la creación de muchos más empleos (+44% sobre los existentes), un aumento significativo en la recaudación fiscal (un 70% más que la recaudación actual, €50M incrementales) y una mayor inversión en la electrificación de la movilidad urbana (hasta 150 millones de euros en los próximos 5-10 años).
5. La electrificación de la flota tiene el potencial de contribuir significativamente a los objetivos de sostenibilidad y reducción de emisiones de Cataluña, además de estimular la innovación y el crecimiento económico.

⁸ Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 8 de junio de 2023, en el asunto C-50/21. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=cecli:ECLI%3AEU%3AC%3A2023%3A448>

⁹ Ídem (2).

¹⁰ Medida declarada innecesaria y contraria a la Ley de Garantía de Unidad de Mercado por el Tribunal Supremo y los TSJ de la Comunidad Valenciana y del País Vasco.