

**Agrupació Taxi Companys (ATC)**  
**EL 1/30: EL EJE DE NUESTRA LUCHA**  
**Informe/balance de la situación del Taxi del AMB**  
**Agosto/Septiembre 2020**

---



Actualmente el Sector del Taxi está pasando por uno de los momentos más duros y complicados de toda su reciente historia. En circunstancias “normales”, ahora, a finales de Agosto, una mayoría de nosotros ya habríamos disfrutado o estaríamos aun disfrutando de nuestro habitual período de vacaciones. Sin embargo, es muy probable que este año, tan desastroso y aciago que estamos sufriendo, nos haya obligado a much@s a aplazar cualquier intento de descanso y a continuar en la pista para conseguir unos ingresos que, aunque exiguos, son imprescindibles para tratar de llegar a fin de mes con un poco de dignidad.

Desde ATC estamos convencidos que ahora es el momento de hacer balance, de reflexionar seria y detenidamente sobre cómo hemos llegado a esta situación y, sobre todo, de tener claro qué es lo que debemos hacer para salir no solamente “vivos” como Sector, sino reforzados y con todo nuestro potencial intacto.

Nos caen palos por todos los lados y lo que hagamos de aquí en adelante será decisivo para el futuro del Taxi. No es el momento de *lucimientos personales*, pero sí de la responsabilidad individual: nadie va a hacer por nosotr@s lo que no seamos capaces de hacer por nosotr@s mism@s. Es el momento de organizarse e ir tod@s a una.

Por todas estas razones, desde ATC queremos hacer llegar y compartir con todo el Sector nuestra reflexión y nuestras propuestas.

## **COVID19 Y PIRATERÍA en formato VTC: LA TORMENTA PERFECTA**

La actual crisis que sufrimos circula, básicamente, sobre dos raíles:

Por un lado los efectos del Covid19 que, además de ser un problema sanitario de primera magnitud, es utilizada como arma de guerra de unas potencias económicas contra otras con el objetivo de ganar una posición dominante en el control del mercado global.

Por otro lado, el Sector continúa sin resolver el conflicto entre el mantenimiento del taxi como servicio de utilidad pública y la actividad de esas VTC que, haciendo caso omiso de la ley, continúan en la calle captando clientes impunemente, realizando una actividad ilegal y comportándose como auténticos piratas del siglo XXI. Y con el agravante de que todo esto sucede con el consentimiento explícito de toda la Administración (bien porque ya cuentan con su inicial apoyo, como es el caso de la Comunidad y del Ayuntamiento de Madrid, o bien porque l@s responsables polític@s se limitan a prometer y prometer un “control” que nunca acaban de hacer efectivo, a pesar de los diversos decretos que lo avalan. Tal es la situación que se da con el Govern de la Generalitat, con el Gobierno Central o, incluso, con las autoridades del AMB).

En el caso del Covid19, nos encontramos frente a una crisis del sistema y el Taxi es uno de tantos sectores productivos y de servicios afectados por ella. Una crisis que ha puesto en jaque la estabilidad del conjunto de la economía y de la sociedad europeas. Está claro que hacer frente a esta situación tan compleja y peligrosa compromete directamente a los gobiernos y economías europeas y a su capacidad de articular una respuesta conjunta y sólida. No obstante, desde Sector del Taxi del AMB también tenemos algo que decir y es por ello que desde ATC exigimos a la Administración que, como responsable del mismo, trabaje eficazmente en los siguientes aspectos:

- Implantar todas las regulaciones necesarias para ir adecuando el servicio a la demanda real de cada momento.
- Hacer efectivas todas las mejoras y recursos (especialmente la app pública) ya aprobados y que han poner al taxi en la cabecera de la innovación y el buen servicio.
- Promocionar el uso del taxi como transporte público asequible y fiable.
- Hacer efectivo un sistema de ayudas económicas (directas e indirectas) que permitan al Sector (autónom@s en su inmensa mayoría) soportar el descalabro económico que padece y seguir ofreciendo un servicio imprescindible para la vida social y económica de nuestro país.

Así pues, la primera conclusión de esta *tormenta perfecta* que estamos padeciendo es que mientras la crisis económica provocada por la pandemia es un asunto que afecta y compete a todo el país, **la actividad ilegal de las VTC es algo que afecta directamente y en exclusiva a nuestro Sector**. Una situación que está aun sin resolver a causa, lo decimos una vez más, de la permanente falta de voluntad y valentía políticas de las que hacen gala las diferentes Administraciones y sus responsables. Porque de lo que se trata es de **hacer cumplir la ley: de aplicar el 1/30**. Además, si algo ha puesto en evidencia la crisis covid19 es la utilidad del taxi como servicio público y el descalabro e inoperancia de la piratería disfrazada de VTC para hacer frente a las necesidades sociales que generan este tipo de emergencias.

No podemos, como hace la Administración, *mirar hacia otro lado*. Tened la seguridad de que, al amparo del desbarajuste y de la gran crisis ocasionada por la pandemia, esas empresas propietarias de dichas autorizaciones VTC están aprovechando esta incertidumbre -dedicando mucho tiempo y dinero en pasillos y despachos- para conseguir una *solución* que les sea finalmente favorable a sus intereses.

Esas empresas y los partidos políticos que las apoyan llaman a SU *solución* "la necesaria convivencia entre el Taxi y los VTC". Nosotr@s sabemos (la experiencia de otros países así lo pone de manifiesto) que esta frase es una mentira piadosa y mortal y que, tras ella, no se esconde más que el interés del capital especulativo por acabar con el taxi como servicio público, dejarlo en una posición absolutamente marginal y hacerse con el control de las calles con sus VTCs. Esa "convivencia", pues, no es más que una cortina de humo para esconder la puesta en marcha de una dinámica que nos precariza, nos aboca a la ruina como Sector (al

poner en riesgo nuestra inversión y nuestro trabajo diario) y que, además, atenta contra el derecho de la ciudadanía a contar con un servicio público de calidad y con tarifas reguladas.

**Que lo consigan o no depende de la capacidad y la decisión del Sector del Taxi para pararles los pies y hacer que la Administración cumpla con la ley.** Esta es la realidad. Dependemos de nosotr@s mism@s y de nuestra capacidad para organizarnos y exigir el cumplimiento del 1/30. La angustia y el miedo que nos provoca la actual recesión económica post-pandemia no debe hacernos perder de vista que el verdadero peligro, aquél que nos puede arruinar definitivamente, aquél que está en nuestras manos frenar, es la decidida intención de las empresas propietarias de VTC de vampirizar al Taxi y hacerse, como post-modernos gánsters del siglo XXI, con el control de las calles y de todos los servicios relacionados con aeropuertos, hoteles, empresas, administraciones públicas, etc.

Para la piratería, la legalidad del 1/30 es el principal escollo que les impide abalanzarse decididamente y sin complejos sobre el Taxi como han hecho en otros países.

Hacer cumplir la ley vigente en nuestro país debería ser algo bien sencillo, ¿no?

Sin embargo, los poderosos intereses especulativos por “privatizar” el transporte público urbano, así como la tendencia de las Administraciones (estén manos derechistas o socialdemócratas) a privatizar o *adelgazar* todo lo que huele a servicio público hace que unos permitan y favorezcan abiertamente la implantación de la piratería y que otros, en lugar de velar por la legalidad vigente, traten de *pasar de puntillas* sobre lo que dice la ley y apuesten por esas *soluciones-parche* de “convivencia” y “control”.

## ¿CÓMO Y POR QUÉ HEMOS LLEGADO HASTA ESTA SITUACIÓN?

Conviene recordar y tener bien presente algunos de los acontecimientos más relevantes que, como Sector, hemos vivido en los últimos años para entender bien el momento actual y tener claro cómo podemos hacerle frente:

- (1) La *Ley Omnibus*, que resulta de la obligación del Gobierno español de aplicar la normativa europea relativa a liberalizar ciertos sectores económicos, está en el origen del actual conflicto. En ese momento (2009) el Gobierno cometió el error o el descuido (intencionado o no) de incluir en esa liberalización algunos servicios de transporte, como es el taxi público. Esta ley dejó sin efecto las restricciones a la proporcionalidad Taxi/VTC que establecía la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre (LOTT). Ley que, no obstante, continuó y continúa vigente.
- (2) Aunque entonces sólo unos pocos alertamos sobre las posibles consecuencias que esto podría tener sobre el taxi, no es hasta 2013, que el Gobierno central trata de remediar

ese *fallo* introduciendo de nuevo en la LOTT la obligatoriedad de una proporción. Sin embargo, no sólo lo hizo tarde, sino mal porque no especificó el número de esa proporción. Y no es hasta el 2015 cuando se introduce la proporción 1/30 en el Reglamento de Ordenación del Transporte Terrestre (ROTT).

- (3) El capital especulativo vio su oportunidad para abalanzarse sobre el taxi y, a partir de 2012, se produjo una demanda creciente y masiva de autorizaciones VTC (por menos de 37€ cualquiera podía obtener una). Se pidieron más de 130.000. Ciertamente es que, en muchos casos, la Administración las denegaba, pero a sabiendas de que, tras la oportuna reclamación, los Tribunales las concedían en virtud de esa laguna jurídica creada por la falta de claridad y concreción del Gobierno.
- (4) Pendientes de la decisión del Tribunal Supremo (TS) sobre la validez, en el ROTT, de las proporciones: el 1/30 y el 80/20 (conocida como *habitualidad*), el Gobierno trató de poner remedio al conflicto con el llamado *Decreto De la Serna* que elevaba el 1/30 y el 80/20 a rango de ley. En la práctica esto significaba que a partir de abril del 2018 ya no se daban más autorizaciones VTC. Con este Decreto aprobado, todas las asociaciones y federaciones del Sector que se habían personado en el recurso ante el TS desistieron de seguir el proceso porque, según su criterio, el tema quedaba solucionado con el *Decreto De la Serna*.
- (5) Todas menos ATC/ANTAXI, pues se nos hacía evidente que si bien estaba claro el límite, ese decreto volvía a dejar las *cosas a medias* ya que no solventaba las solicitudes presentadas entre 2015-2018 (la gran mayoría de esas 130.000). Así pues, desde el **Plan de Defensa Jurídica del Taxi** (PDJT) continuamos el procedimiento ante el TS. Para ATC/ANTAXI lo conseguido con el *decreto de la Serna* era *mucho ruido pero pocas nueces*, porque el conflicto vigente no sólo seguía sin solución, sino que -a pesar de las aparentes buenas intenciones- lo que en realidad hacía era dejar el campo abierto a las más de 130.000 VTCs solicitadas hasta esa fecha para que pudieran operar sin temor a ninguna cortapisa legal.

**El resultado de nuestra persistencia dio lugar a una sentencia histórica y relevante para el taxi de todo el estado**, pues el Tribunal Supremo sentenció acerca de dos cuestiones de vital importancia: dejó sin validez las solicitudes efectuadas entre 2015-2018 (más de 100.000) y declaró al taxi como “un servicio público de interés general”, consolidando el deber de la Administración Pública de preservarlo.

Las consecuencias de la sentencia son evidentes: ahora tenemos 20.000 autorizaciones VTC en todo el estado: 7.000 que son las “tradicionales” y 13.000 que forman parte de la flota pirata. Hay que destacar, además, que gracias a la persistencia del PDJT de esas 13.000 hemos conseguido frenar, en diversos procedimientos judiciales, a 2.000. La conclusión es clara: si hubiéramos renunciado a seguir en el proceso, ahora tendríamos 130.000 VTC pirateando en las calles de las principales ciudades del país.

(6) Así pues, por mucho que se empeñen, desde la Administración o desde algunos medios de comunicación en enmarañar el tema, la doctrina jurídica no plantea ninguna duda: un VTC es un vehículo privado que se alquila con conductor en base a un contrato previamente establecido. Un VTC sólo circula en cumplimiento de un servicio o para volver a la base una vez se ha realizado. Un VTC no puede captar clientes en la calle. Un VTC no es un taxi. No hace falta inventarse ninguna *convivencia*. Ya existe y viene determinada por ley: 1 VTC por cada 30 Taxis en cada ámbito local.

(7) La ley y las sentencias del TS estaban claras. Sin embargo, también estaba clara la poca o nula disposición de la Administración a cumplirlas; así como el máximo empeño de la piratería (y de sus poderosos defensores, en ese momento la CNMC, entre otros) a buscar cualquier resquicio jurídico para impedir su aplicación. El caso era que, en muchas ocasiones, los Tribunales ordinarios seguían concediendo esas autorizaciones.

Entonces, ante la urgente necesidad de promover regulaciones locales que hicieran posible la aplicación del 1/30, desde ATC/ANTAXI, a través del PDJT, promovimos y aportamos estudios e informes jurídicos que avalaron la Licencia Urbana, finalmente aprobada por el AMB (que establecía que ninguna VTC podía operar en el AMB sin esa licencia otorgada por la autoridad metropolitana). Todo el Sector se unió para reclamar su puesta en marcha. Y esa unión y esa decisión tuvo su resultado: antes del verano de 2018, aprobado el decreto de la Licencia Urbana.

(8) Sin embargo, el Tribunal Superior de Justicia de Catalunya (TSJC), a partir de una denuncia de la CNMC, decidió suspender cautelarmente la aplicación del Decreto. A raíz de esto, en Julio 2018 el Taxi del AMB inicia una huelga masiva (que será la más larga y contundente de su historia y que prende en muchas otras ciudades del estado) con la ocupación de la Gran Vía de les Corts Catalanes durante varias semanas, convirtiendo el cruce de esta calle con el Passeig de Gràcia en el centro neurálgico de nuestra protesta.

Ante esta situación y la firme decisión del Taxi de mantener la huelga, es el propio Gobierno Central el que toma cartas en el asunto y, después de semanas de conversaciones con los representantes del Sector, se llega al siguiente acuerdo: el Gobierno trabajará durante el mes de agosto para garantizar que en septiembre haya un decreto que avale la capacidad de las administraciones autonómicas, metropolitanas y locales a regular a las VTCs en base a la proporción 1/30. Este compromiso gubernamental justifica la decisión del Sector de suspender la huelga.

(9) En Octubre 2018 llega el decreto (conocido como el *decreto Ábalos*) por el que se modifica el artículo 91 del ROTT y se establece que los VTCs sólo podrán hacer servicios interurbanos, traspasando la autorización y regulación de las mismas a las CCAA. Pero, al mismo tiempo que establecía estas medidas (y por tanto cumplía con el compromiso adoptado en julio), el decreto introducía una prórroga de 4 años

(ampliable a 6) para la aplicación de las mismas, con el peregrino argumento de que “había de dar tiempo a esas empresas a que pudieran marcharse y rentabilizar su inversión” (una especie de “compensación” que, para colmo, se financiaba directamente a costa del trabajo del Taxi).

Desde ATC nos opusimos a aceptar ese decreto porque **esa moratoria desactivaba en la práctica todo lo que el decreto establecía**. Se trata de un tiempo injustificadamente largo, entre otras razones, porque esas empresas no han hecho ninguna inversión más que los iniciales 37€, ya que sus flotas son de renting, los locales de alquiler y la contratación de personal nunca es fija, sino por cortos espacios de tiempo. Siempre dijimos y continuamos diciendo que durante esos 6 años pueden suceder muchas cosas y muchos cambios, no siempre favorables. El Gobierno tuvo la oportunidad de solucionar el conflicto de una vez y para siempre y, sin embargo, volvió a complicarlo.

Para ATC/ANTAXI **ese decreto es un decreto con trampa** (la moratoria), pero no conseguimos convencer al Sector, ni a las otras asociaciones (unas lo aceptaron contentas y como un éxito; otras resignadas: *no podemos esperar más, es el mejor acuerdo posible*, venían a decir). El Gobierno lo había planteado como un *ultimatum* (o ese decreto o nada) y la opinión mayoritaria fue de aceptarlo y conseguir que las diferentes Administraciones pusieran en marcha los instrumentos de regulación y control de la actividad de los VTCs que también estaban previstos en el decreto.

## **LAS NORMATIVAS DE CONTROL DE VTC: *la rueda del hámster***

El Decreto *Ábalos*, al no solucionar lo que realmente debía arreglar (el 1/30), nos volvió a colocar otra vez en la posición de la salida: confiar, exigir y pelear de nuevo por esa serie de medidas de control prometidas que, en algunos casos, dependían del Gobierno Central y en otros de la Generalitat. Esas medidas, que debían funcionar como una especie de remedio paliativo (no arreglan el problema, pero contribuyen a que no vaya a más) estaban dirigidas a:

- Impedir la compra-venta especulativa de autorizaciones VTC. Aunque, ya desde el inicio fue una disposición sin recorrido efectivo, pues ese tipo de operaciones han continuado produciéndose sin problemas al quedar maquilladas como una venta o absorción de empresa a empresa.
- Fijar un tiempo mínimo entre la petición de servicio y la ejecución del mismo (al final ha quedado en unos ridículos 15 minutos).
- Recordar y fijar una serie de condiciones relativas al tipo de servicio y forma de trabajar de un VTC: hoja de ruta previa a cualquier servicio. No captación en la calle. Vuelta a la base después de un servicio. Pegatinas identificativas para los VTCs
- Web de control (estatal y autonómica).
- Control policial riguroso (local y autonómico) sobre la actividad diaria de los VTCs.

Transcurridos 2 meses de la aprobación del Decreto, la Generalitat todavía no había movido ficha. La inacción de la Administración Autonómica motivó, en Enero de 2019, la segunda gran huelga del Taxi y, de nuevo, la ocupación de la Gran Vía.

A día de hoy, agosto de 2020, casi 20 meses más tarde de ese despliegue de promesas por parte de todas las administraciones implicadas, estamos prácticamente en la misma situación. Un largo, demasiado largo, periodo de tiempo en el que hemos sólo oído e ido acumulando promesa tras promesa y, para colmo, haciendo frente al terrible parón económico y social que supone la pandemia. Hagamos un breve repaso de los principales incumplimientos:

- La web de control brilla por su ausencia: Generalitat y Gobierno Central continúan pasándose la pelota unos a otros.
- Las pegatinas están hechas, pero sin que la Administración muestre ninguna intención de activarlas en septiembre.
- El control policial es pura palabrería: los VTCs continúan captando en las calles, aeropuertos, estaciones y hoteles sin ningún tipo de problema. Los encontramos en cualquier esquina, en el carril bus-taxi, incluso. Ningún control policial realmente serio y efectivo.

En otras palabras: **en julio 2018 conseguimos sentarnos cara a cara con el Gobierno Central** (con el respaldo de huelga total en el AMB y la solidaridad y las huelgas parciales en todo el país) para exigirle la inmediata aplicación del 1/30 y **hoy**, dos años después, **nos vemos reclamando mayor control policial hacia una actividad manifiestamente ilegal, pero** -al mismo tiempo- **manifiestamente tolerada por las autoridades.**

Desde ATC y ANTAXI, también desde todas las acciones jurídicas emprendidas en el marco del PDJT, hemos promovido y participado en todo tipo de acciones y actividades con el fin de que estas operaciones de control se hagan efectivas de una vez por todas. Lo hemos exigido y lo continuaremos exigiendo, que nadie lo dude. Sin embargo, ahora, dos años después, lamentamos decir que en ese momento la razón estaba de nuestra parte, que la moratoria era una bomba de oxígeno para la piratería y que esas medidas de control no constituirían más que un interminable *tira-y-afloja* que no contribuiría más que nuestro desgaste y frustración.

No es momento, sin embargo, de lamentaciones, ni de reproches. Tampoco de resignarnos al permanente desgaste de luchar por unas medidas de control que nunca acaban de hacerse efectivas. Decimos todo esto porque creemos, honradamente, que forma parte del balance que hay que hacer de estos últimos años.

Es necesario hablar con sinceridad para poder apuntar en la buena dirección: a la moratoria le quedan dos años y medio para finalizar y la Generalitat está preparando una actualización de la actual "Ley del Taxi". Hay que tener muy claro cuales son nuestros objetivos, hay que estar unidos en torno a su defensa. No más trucos de feria, ni engañosas *convivencias*. **La ley autonómica que regule el taxi ha de estar basada en el 1/30.** Que las angustias y padecimientos, que estos meses estamos sufriendo a causa de los devastadores efectos de la pandemia, no nos hagan perder de vista el *campo de batalla*, el lugar donde realmente se está jugando nuestro futuro.

# OTOÑO 2020: EL 1/30 EN EL CENTRO DE NUESTRA LUCHA

## Conclusiones

1. El Decreto de la Licencia Urbana está suspendido cautelarmente, es decir, sigue pendiente de juicio. Hay que defenderlo con uñas y dientes y, jurídicamente, de la manera más competente.

2. Por supuesto, y a pesar de la constante acumulación de promesas incumplidas por parte de la Administración, hay que continuar trabajando y exigiendo la definitiva implantación de todas las medidas de control.

3. Una cosa debe quedar clara: el problema real no es el nombre o la marca que usan, comercialmente, esos fondos de capital especulador. El problema no es luchar contra tal empresa o tal otra porque están radicadas en paraísos fiscales (eso es sólo un agravante más). **Nuestro problema real son las autorizaciones VTC existentes: mientras haya VTCs que superen la proporción siempre habrá quien** -con un nombre u otro-

**las querrá explotar** como vehículo dedicado a la captación, es decir, **como competencia ilegal al Taxi**.

4. Para tratar de encubrir este asalto a los servicios públicos, a nuestra economía y a nuestro honrado modo de trabajar, tanto los publicistas de la piratería, como los políticos que les siguen el juego, nos sermonean con tópicos, mil veces repetidos, como *"aquí cabemos todos"* o *"hay que aprender a convivir"*. Frente a esa palabrería, que no es más que una ristra de cursiladas proferidas desde la boca del vampiro, hay que expresarlo bien claro y bien rotundo: entre el taxi y el VTC nunca ha habido un especial o muy grave conflicto, el segmento de mercado al que se dirigen y el tipo de servicio que ofrecen los diferencia claramente. **La proporción 1/30 es la base de nuestra convivencia.**

He aquí la esencia de la reflexión que queremos plantear al Sector: **la defensa del 1/30 constituye la salvaguarda de la legalidad y del taxi, como servicio público**. Renunciar a ello significa aceptar la marginación, el permanente desgaste por conseguir unas medidas de control que nunca acaban de hacerse efectivas, el empobrecimiento, la pérdida de nuestra inversión y de nuestros puestos de trabajo.

Conviene estar preparad@s. Conviene afiliarse a las asociaciones del Taxi. Las puertas de ATC están abiertas para todo aquel/lla que quiera participar en la defensa del Taxi. Hay que estar unidos, tener las cosas claras y no dejarse enredar. Es necesario trabajar y luchar para que la ley se cumpla sin trampas, ni subterfugios.

**!!! juntos podemos !!!**



Agosto/Septiembre 2020