

# ELECCIONES A LA TAULA TÈCNICA DEL TAXI

01 MARZO 2021



Pablo Fernández    Jenny Alayo    Jordi Verdugo

## VOTA ATC LA CANDIDATURA DEL 1/30



La invasión de VTC fraudulentas constituye la principal amenaza para el Taxi como servicio público. **El 1/30 es la única "convivencia" posible y legal.**

**ANGET** (Nova Generació de Taxistes), **PAKTAXI** (Associació de Taxistas Pakistanesos de Catalunya) y **TLU** (Taxistas Latinos Unidos) apoyan la candidatura de **ATC** porque creemos firmemente que, en estos momentos, la unidad del Sector es imprescindible. Vamos de frente y hablamos y actuamos con claridad, coherencia, seriedad y espíritu de lucha. La defensa y la mejora del Taxi sin concesiones y en todos sus aspectos son nuestro único objetivo.

**VOTA por la candidatura de la UNIDAD  
del Taxi**

# BALANCE DE LOS ÚLTIMOS 4 AÑOS

- Lucha contra las autorizaciones VTC ilegales.
- Defensa y mejora del Taxi en su labor diaria.
- Medidas frente a la crisis provocada por el COVID.

## 1. El Taxi Contra Uso Ilegal de Autorizaciones VTC

Una vez que, a partir de una denuncia de la Asociación del Taxi de Madrid (2016), los tribunales frenaron a UberPop, la piratería y sus diferentes marcas, aprovechando la *Ley Ómnibus* (2009), cambiaron su estrategia y se focalizaron en el uso no legal de autorizaciones VTC. Entre 2012 y 2018 se solicitaron más de 130.000.

### 2017

En la Marcha Caracol de Barcelona. ATC ya planteó reivindicar el 1/30 porque teníamos claro que era la solución definitiva al conflicto. **Marzo**, se realiza en Barcelona la **mayor manifestación** del taxi, hasta la fecha, en defensa del 1/30.

**Abril**. 1er. Congreso del Taxi (Madrid). A partir de ahí, se convocan cuatro manifestaciones de ámbito estatal: dos en cada ciudad (abril y junio) y dos conjuntas en Madrid (Mayo y Julio). **Todas con el 1/30** como principal reivindicación.

**Mayo**. **ANTAXI/ATC** presentan en Fomento el informe jurídico del catedrático Avelino Blasco que avala la potestad de los Ayuntamientos para poner en marcha la Licencia Municipal que regula el 1/30.

**Junio**. ATC presenta este informe en solitario (a falta de otros apoyos) a Ada Colau, en su calidad de presidenta del AMB. Este informe será la base del Decreto de la **Licencia Urbana que el AMB** aprobará posteriormente.



**Agosto.** La Generalitat aprueba un decreto que prohíbe la venta de autorizaciones VTC antes de cumplir los dos años desde su adquisición. Lo llaman "anti especulación". Para ATC es una tomadura de pelo porque, en realidad, ese plazo no sólo no limita, sino que favorece los movimientos especulativos.

## 2018

**Abril.** Fomento eleva el 1/30 y el 80/20 a rango de ley, entonces las Asociaciones estatales del taxi desisten de la demanda que se había interpuesto en el Tribunal Supremo. Todas, menos ATC y ANTAXI, pues entendíamos que el Decreto de la Serna aunque frenaba las VTC a partir del 2018, lo cierto era que dejaba "libres" a las más de 130.000 que se habían estado pidiendo desde el 2012 (aunque la mayoría de esas solicitudes se hicieron en el último año, cuando la piratería supo las intenciones del Gobierno). Gracias a nuestra decisión, el Tribunal Supremo dicta una sentencia histórica para el Taxi:

- (a) Avala la legalidad del 1/30 en el ROTT, diciendo que ya es suficiente y que debe cumplirse y
- (b) Declara que el Taxi es "un servicio público de interés general".

**ATC/ANTAXI** apostamos por continuar el proceso y la consecuencia fue **esta sentencia** que supuso **la eliminación**, de un plumazo, de **110.000 de las autorizaciones VTC solicitadas**.

**Junio/Julio.** El AMB pone en marcha la **Licencia Urbana** que había sido aprobada en Diciembre del 2017. Sin embargo, el TSJC la suspende cautelarmente. El Taxi, entonces, va a la huelga y ocupa la Gran Vía / Passeig de Gràcia. El paro se extiende rápidamente a nivel de todo el estado. Se trata de la **mayor movilización del Taxi** en los últimos 30 años.

**Julio/Agosto.** Moción de censura al Gobierno Rajoy. Ábalos, nuevo ministro de Fomento del Gobierno de P. Sánchez, se reúne con representantes del Sector. Se compromete a aprobar un Decreto que **haga cumplir el 1/30 de forma real y efectiva** y, al mismo tiempo, traspasar las competencias de VTC a las CC.AA. En agosto, el Taxi levanta la huelga.

**Octubre.** El Decreto Ábalos cumple con lo acordado, pero, al mismo tiempo, ofrece una moratoria de 4 años (más 2 años prorrogables) a las empresas de la piratería como "indemnización". Una indemnización que, a efectos prácticos, ha de pagar el taxi a causa de los estragos que la actividad fraudulenta de esos VTC causa en su actividad y recaudación diarias.

Para ATC es un decreto-trampa porque, a efectos prácticos, **esa moratoria adicional desactiva la puesta en marcha de las disposiciones principales del decreto**. El resto de Asociaciones no secundaron nuestra posición. Tal vez tenían la esperanza de que las medidas de control serían suficientes para frenar a la piratería y sus VTC ilegales. ATC, ya entonces, desconfiaba que aquello que el Gobierno Central dejaba en el aire, pudiera ser solucionado por las policías locales o autonómicas.

**Diciembre/Enero 2019.** ATC convoca una manifestación, coincidiendo con una reunión del Gobierno Central en BCN, para poner en evidencia la disconformidad del Taxi con la moratoria. A partir de ahí, a lo largo de los primeros meses de 2019, se convocarán diversas **manifestaciones unitarias** reclamando un control efectivo de la actividad ilegal de los VTC. El taxi exige a la Generalitat un decreto que habilite al AMB para desarrollar su propio Reglamento de VTC.

## 2019/2020

Entre finales de Enero y principios de Febrero, se vuelve a ocupar el Passeig de Gràcia. Las 24 horas previas de contratación que se pedían, el Decreto de la Generalitat las reduce a 15 minutos y los 45 minutos que añadía el decreto del AMB fueron suspendidos cautelarmente por el TSJC. Siempre topamos con la misma historia: las medidas de control se dictan tarde y cuando se decretan nunca acaban de ejecutarse.

Sin embargo, hay que contar que la lucha también da resultados: de las 130.000 VTC iniciales han quedado 20.000 efectivas (de esas, 4.000 en Barcelona). A lo largo de estos meses, **ATC/ANTAXI**, con su **Plan de Defensa Jurídica del Taxi**, ha conseguido dejar sin efecto a 2.000. Continuamos presentes en todos los procesos judiciales abiertos y exigiendo a la Administración el cumplimiento de todas las medidas de control. Finalmente, queremos expresar nuestra satisfacción por el cambio de posición del IMT, cuya presidencia está claramente a favor de la implantación del 1/30.

**La conclusión es que el uso fraudulento de los VTCs no se puede frenar con medidas de control que nunca acaban de ser efectivas, sino con la estricta implantación de la ley: 1/30.**



**Que se cumpla la LEY 1/30**

## 2. Defensa y Mejora del Taxi en su Labor Diaria

### Mobilidad

Hemos defendido la ampliación de **nuevas paradas** y la **digitalización** de las microparadas, como una manera de hacerlas útiles. Conseguimos la ampliación del carril **bus-taxi (Aragó)**. Hemos señalado la inoperancia de las nuevas balizas en los carriles bus-taxi y que, en algunos casos, esos carriles hayan pasado a ser de uso exclusivo del Bus. No hemos dejado de reclamar la presencia del Sector en la elaboración de los planes viarios de la ciudad.

### Tarifa concertada (T3)

Es un acierto que el Taxi tenga una tarifa concertada (la T3) lo que es un **despropósito es que sólo pueda ser ofrecida desde una app privada**. La T3 se convierte así no en un bien para todos (taxistas y usuarios), sino en un privilegio de unos cuantos (principalmente de las empresas de intermediación). Siempre nos hemos manifestado contrarios a esta arbitrariedad.

### Tarifas

ATC se **opuso a la eliminación de los suplementos de maletas y el de entrada al Moll adossat**. Estos suplementos no son un capricho, sino que forman parte de nuestra estructura estable de ingresos. El IMT los suprimió con la conformidad del resto de Asociaciones de la TTT. También nos hemos opuesto a las congelaciones de tarifas

Sin embargo, sí conseguimos mantener la tarifa de salida del Moll Adossat, así como la fija de 39€ (el IMT también las quería eliminar).

### Contingentación

No hemos dejado de insistir en la necesidad de que el IMT **suprima la diferencia entre las “licencias normales” y las “de cupo”**. No hay excusas para continuar manteniendo una situación de privilegio que da más valor a unas licencias sobre otras.

## T1: zona de espera y VTC

El proyecto inicial de AENA era el de eliminar la parrilla de la t1 y trasladarla a la t2 (convirtiéndola en parrilla única). ATC se opuso a este disparate. Nuestra **propuesta fue la recuperación del antiguo parking de empleados**, que es la que, finalmente, se consensuó.

No hemos dejado de presionar para impedir que los VTC pudieran “esperar” en cualquier lado. Ahora, sólo están autorizados a hacerlo en el parking de pago o en el parking express y siempre que desencochen o tenga un servicio ya contratado previamente.

## App Pública

Estamos satisfechos del compromiso adquirido por el IMT. La app es un proyecto de geolocalización que hace años que venimos exigiendo. Esa app supone que el Taxi estará integrado en la red virtual del transporte público de Catalunya. Es un avance fundamental en la modernización y mejora del Taxi.

## App del Sector y Cooperativa del Taxi

El Taxi (como en Zaragoza o Madrid) debe dotarse de una Cooperativa como instrumento de protección y gestión de intereses específicos y ahorro de costes (gestorías, seguros, talleres, oferta de vehículos, formación, etc). Por esta razón, hemos apoyado la reorganización de la Cooperativa y la puesta en marcha de su App EnjoyTeleTaxi. La llamamos la App del Sector porque no es propiedad de ninguna empresa privada de intermediación, sino de todo aquel taxista que quiera ser partícipe de la misma. Los beneficios repercuten directamente en el Sector.

### 3. Medidas Para Hacer Frente a la Crisis COVID

Desde el inicio, y casi en solitario, apostamos por una regulación oficial de la oferta del taxi en relación a la bajada de la demanda motivada por la pandemia. No sólo era una medida necesaria para nuestra salud laboral, sino que constituye la mejor garantía para poder acceder a las ayudas económicas de las diferentes administraciones (especialmente las del Gobierno Central). El tiempo nos ha dado la razón y estamos satisfechos del éxito conseguido.

Continuamos exigiendo ayudas directas concretas por parte del Gobierno Central y Generalitat, para paliar los efectos de esta crisis económica y a la AMB para cubrir costes específicos relacionados con el Covid (mascarillas, gel, mamparas, desinfectantes, cambio de tarifas, etc).

Continuamos pidiendo dos tipos de informes oficiales al IMT:

(a) Repercusión del Covid en la afiliación a la SS en nuestro sector.

(b) Estudio del impacto que el parón económico ha supuesto para el Sector. Nos referimos a aspectos concretos que afectan directamente nuestro trabajo, tales como: la ralentización de la movilidad (trenes y aeropuertos) y de la actividad económica (ferias, congresos y convenciones;), la caída del turismo y de las actividades de ocio (cruceros y cierre de hoteles, restaurantes y discos) o la paralización del sector cultural (museos, festivales, cines y teatros).

Hemos conseguido ampliar el límite del cambio de vehículo (también en los casos de venta de licencia o solicitud de excedencia) en dos años, como medida para paliar los gastos y la asfixia económica producida por la pandemia. No está de más recordar que, inicialmente, se había conseguido frenar la intención inicial del IMT de fijar ese límite en 7 años, para los casos de venta.

Apoyamos todas las negociaciones que ha emprendido el IMT con diferentes entidades bancarias relacionadas con el aplazamiento de hipotecas y créditos.



# OBJETIVOS 2021-2024

## 1. Ganar la batalla del 1/30

Hace 4 años nadie, excepto ATC, creía en el 1/30. Hoy tenemos un decreto que implanta el 0/30, aunque con una moratoria que frena todo lo establecido. En otras palabras, dentro de dos años ningún VTC podrá operar sin una autorización municipal o autonómica. El objetivo, pues, está claro: la Ley del Taxi de Catalunya debe hacer cumplir el Decreto Ábalos en su totalidad, reconociendo al taxi como servicio público esencial regulando según la proporción 1/30.

Continuaremos luchando por la implantación efectiva de todas las medidas de control de VTC y estaremos muy atentos a la marcha en los Tribunales de la Licencia Municipal aprobada por el AMB y el reglamento de VTC. Ambos están suspendidos cautelarísimamente, pero pendientes de juicio.

## 2. Digitalización del Taxi del AMB

La app pública debe ponerse en marcha cuanto antes. Es un objetivo que venimos exigiendo desde hace mucho tiempo. Nos ha de situar en la primera línea de calidad del Taxi europeo. La digitalización ha de pasar, también, por la definitiva supresión del 112 actual y su sustitución por un servicio digital.

## 3. Tarifas

- A lo largo de los próximos años, las tarifas han de orientarse en la línea de paliar y recuperar las pérdidas sufridas en los últimos años.
- A corto plazo debemos de conseguir una estructura tarifaria competitiva que no elimine ningún suplemento, como ha ocurrido hasta ahora, sino que los integre.
- Una T3 al servicio de todo el mundo (taxistas y usuarios sean o no sean clientes de una app).

## 4. Movilidad

- Trabajaremos para la recuperación de los carriles bus/taxi perdidos, así como para la ampliación de las paradas y creación de carriles preferentes. Mantener la velocidad comercial del Taxi es fundamental para asegurar la calidad y eficacia de nuestro servicio.
- La digitalización del Taxi contribuirá al uso de las microparadas.
- El Taxi debe de estar presente en todos los proyectos de movilidad que se lleven a cabo desde el AMB o del Ayuntamiento de BCN,

## 5. Aeropuerto

En una terminal como la de El Prat, el Taxi resulta un servicio de transporte adicional fundamental para los viajeros. AENA debe tratarnos como tal. Las zonas de espera (especialmente la T1) deben tener todas las infraestructuras necesarias, de calidad, limpias y bien cuidadas (cafetería/restaurante en condiciones, WC, luminosidad, protección imprescindible contra las inclemencias meteorológicas, etc). La situación actual es degradante y no debe continuar. Además, debe proyectarse e implantarse sin falta un sistema de carga eléctrica para los vehículos que lo necesiten.

## 6. IMT

El IMT debe dejar de funcionar como una simple oficina de control burocrático y asumir, de una vez, su responsabilidad como impulsor del valor y la competitividad del Taxi ante la ciudadanía. Esto pasa, también, por una necesaria mejora en la calidad de la formación y el reciclaje y unas normas de acceso a la profesión exigentes no sólo en conocimientos técnicos, sino expresivos y en todo lo relacionado con lo que significa el trato con el usuario en un servicio público. Queremos ser el mejor taxi de Europa.

## 7. Cooperativa y EnjoyTeleTaxi

La Cooperativa es una herramienta transversal a todas las Asociaciones. No es de nadie en particular, sino que pertenece a cada taxista-cooperativista: es de tod@s. Contribuye a un Sector fuerte,

unido y protegido. Por esta razón, continuaremos impulsando su desarrollo y el de su app EnjoyTeleTaxi.

## **8. Consell Català del Taxi**

En tanto que miembros electos de la Taula Técnica del Taxi, participamos en el Consell Català del Taxi. En este organismo, vamos a defender:

- La recuperación para el Taxi de mercados y servicios como el taxi sanitario no medicalizado, el taxi a la demanda y el taxi escolar.
- Subvenciones a fondo perdido para la compra de vehículos ECO.
- Un plan eficiente de puntos de carga eléctrica para toda Catalunya.

## **9. Defensa Jurídica del Taxi**

Como miembros de la Ejecutiva de ANTAXI, impulsaremos todos los procesos jurídicos necesarios en defensa del Taxi y contra la piratería. Y, por supuesto, ANTAXI continuará con los procedimientos que ya tenemos en marcha, cuyo resumen es el siguiente:

- Estamos personados en todos los recursos que han planteado las empresas de vtc y la CNMC a los reglamentos reguladores del AMB, tanto el del año 2018 como el del año 2019.
- Hemos denunciado el fraude de ley de las vtc que están en baja y la utilización de un mismo vehículo para sacar varias autorizaciones de arrendamiento con conductor.
- Estamos personados en más de 20 procedimientos en ejecución de sentencia de VTC, desde los cuales fiscalizamos el cumplimiento de todas las normas para poder poner esos VTC en marcha.
- Estamos personados en varias peticiones de vtc con posterioridad a la modificación del ROTT del 2015. Hay dos peticiones: unas 1.000 vtc en Girona y otra en Barcelona.

- Estuvimos defendiendo el decreto anti especulación y la web de control ante el Tribunal Supremo, como codemandados. Y estamos atentos a su cumplimiento.
- Hemos denunciado ante la CNMC, la competencia desleal de los vtc por no cumplir la precontratación, allí en donde está regulado dicho precepto.
- Estamos personados, como codemandados, en el recurso de Uber contra el decreto Vasco que regula la precontratación de VTC.
- Actualmente estamos trabajando en la modificación de la LOTT en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor. Queremos que la reiteración sea mucho más restrictiva que la que presentan en el borrador, que habla de 5 infracciones muy graves en 5 años: algo imposible de controlar. También que la redacción de los nuevos artículos tenga claro la definición de la precontratación, así como la no eliminación de los art 141.18 y 141.08 que evitan la captación en la calle.
- Defendemos, en diferentes pleitos, que el Taxi pueda realizar servicios sanitarios no medicalizados.
- Estamos personados contra las transmisiones de vtc que no se acogen a la normativa de transporte y que no representan más que una *jugada* especulativa.
- En Baleares, estamos personados para frenar judicialmente las adjudicaciones de vtc que el Tribunal Supremo dio por válidas.
- Estamos fiscalizando la puesta en marcha de muchos VTC en todos aquellos procedimientos de ejecución de sentencia en los que hemos detectado que las Administraciones no fueron todo lo diligentes que deberían de haber sido. Muchos de estos procedimientos están activos y habría que sumarles los ya pasados, como ejemplo el juicio en Tribunal Supremo sobre el ROTT, juicio en la Audiencia Nacional sobre la Orden Fom, en donde se ganó y conseguimos asegurar la continuidad del Taxi como servicio público.

- Estamos expectantes y muy atentos a los acontecimientos relacionados con la Licencia Municipal del AMB, que está suspendida cauteralmente y pendiente de juicio.
- Estas actuaciones más los informes elaborados por Avelino Blasco, Baño Leon, Marc Tarres y Rafael Garcia Palencia están siendo definitivos a la hora de luchar contras las vtcs. Las plataformas disruptivas y la especulación de la compra y venta de vtcs ha significado para un reducido número de personas un enriqueciendo masivo y al mismo tiempo un perjuicio grave para el sector del taxi.
- La asociación Nacional del Taxi, actualmente tiene una representación del 39,7% ante el Comité Nacional de Transporte. El número de taxistas que actualmente componen ANTAXI es de 13,000.
- Como dato a destacar, esta asociación ha invertido cerca de 300,000€ en la defensa jurídica del sector del taxi, todo ello gracias a los taxistas que están asociados y a simpatizantes que han colaborado económicamente y a hecho posible esta lucha.

## **Un voto para ATC**

Es un voto para la defensa sistemática del Taxi en los Tribunales. Pelear sin tregua contra la piratería con todas las armas jurídicas a nuestro alcance y contando con los mejores especialistas en Derecho. Sin buscar lucros individuales, ni pedir aportaciones desorbitadas a cambio de promesas golosas, pero inciertas y poco fundamentadas.

## **Un voto para ATC**

Es un voto para una candidatura que trabaja junto con los más de 13.000 taxistas de todo el estado que están afiliados a las diversas federaciones y asociaciones que formamos ANTAXI.

# POR QUÉ VOTAR LA CANDIDATURA DE ATC?



**PORQUE** siempre hemos luchado por forjar la unidad del Sector. Una unidad no *de boquilla*, sino real y efectiva. Trabajamos para generar el máximo consenso posible y que ninguna Asociación deje de participar en la toma de decisiones.



La candidatura de ATC es apoyada por ANGET, PAKTAXI y TLU, con los cuales hemos firmado un compromiso de colaboración permanente: todas nuestras propuestas serán debatidas, consensuadas y defendidas conjuntamente.

**PORQUE** no buscamos lucimientos personales, ni *paseillos mediáticos*, ni reír las gracias de nadie (y menos de la piratería). Actuamos con respeto, pero también, con sinceridad, claridad, honestidad y espíritu de lucha: no hemos dejado y no dejaremos la piel en la defensa del Taxi.

**PORQUE** el Sector del Taxi lleva demasiado tiempo sufriendo la incertidumbre y el desasosiego provocados por la piratería y los titubeos de la Administración a la hora de hacer cumplir la ley. Los votos que reciba la candidatura de ATC servirán para luchar sin descanso por la definitiva implantación del 1/30.



**LOS PRÓXIMOS 4 AÑOS SERÁN DECISIVOS  
EL LUGAR QUE OCUPE EL TAXI MAÑANA DEPENDE DE  
LO QUE SEAMOS CAPACES DE HACER HOY  
*¡¡¡ juntos podemos !!!***





## **Elecciones a la Taula Técnica TTT**

Voto Telemático

01 de marzo 2021

Por un taxi con futuro, **Vota ATC**  
Por una lucha integradora, **Vota ATC**  
Porque el 1/30 es nuestra identidad, **Vota ATC**

Calle Viladomat N° 174 08015 Barcelona

[www.agrupacion-taxicompanys.com](http://www.agrupacion-taxicompanys.com)

F (ATC) Agrupació Taxi Companys

Cc [atc.compbcn@gmail.com](mailto:atc.compbcn@gmail.com)

t @taxi\_companys