

Extraído de Viento Sur

<http://vientosur.info/spip.php?article14084>

La lucha del taxi

# De aquella desregulación, este conflicto

- solo en la web -



Fecha de publicación en línea: Jueves 9 de agosto de 2018

## Descripción:

Empresas ligadas a las nuevas tecnologías encuentran nuevos nichos de negocio aprovechando la desregulación impulsada en la Unión Europea a partir de la directiva Bolkestein. Lo ocurrido con el taxi anticipa posibles conflictos sociolaborales a corto plazo.

---

Licencia de Creative Commons BY - NC- ND Viento Sur

---

Los taxis vuelven a circular con normalidad. Tanto en Euskal Herria como en las principales capitales del Estado español, especialmente en Barcelona, epicentro de la huelga que han protagonizado estos primeros días de canícula. Sin embargo, las probabilidades de que el conflicto -que adelanta futuras batallas laborales- vuelva a activarse son tan altas que conviene hacer un repaso de lo acaecido en la capital catalana.

El conflicto se ha presentado como una guerra entre el sector del taxi y los VTC, que a estas alturas todos hemos aprendido que son "vehículos de turismo con conductor". Este esquema sufre un primer revés, sin embargo, cuando un compañero de trabajo acude a la RAE y lee la definición que los académicos de la lengua española dan al taxi: "Automóvil de alquiler con conductor". El servicio prestado, por tanto, es el mismo. La diferencia, y conviene subrayarlo, es que el taxi es un servicio público fuertemente regulado en algunos aspectos, mientras que las VTC se circunscriben al sector privado.

El esquema inicial sufre un segundo revés cuando conocemos que las VTC operan desde hace décadas en nuestras calles sin grandes conflictos con los taxis comunes. En Hego Euskal Herria, según los datos del Ministerio de Fomento a mayo de este año, existen 140 licencias VTC, frente a 2.542 licencias de taxi. Se trata, en general, de empresas pequeñas que ofrecen servicios de transporte con conductor a empresas y que, por lo general, no chocan con el día a día del taxista a pie de calle.

Lo que ha puesto a las VTC en el punto de mira ha sido el uso que de ellas hacen en las grandes ciudades plataformas como Uber y Cabify -no operan en Euskal Herria-, que han encontrado en estas licencias la ambigüedad legal suficiente para instalarse sin quebrar la ley.

Son empresas multinacionales que, supuestamente, se limitan a poner en contacto a quien necesita un transporte y a quien está en disposición de prestarlo, en nombre de una mal entendida «economía colaborativa». Eso sí, se quedan con un 25% del producto del trabajo del conductor, con el que no establecen una relación laboral ordinaria, ahorrándose todos los costes laborales. No es la única fuente de negocio de la que disponen. Los datos que acumulan, tanto sobre la demanda de transporte de los usuarios como sobre el tránsito en las grandes ciudades, son su principal diamante y no han dudado en utilizarlo en ciudades como Boston, donde zanjaron una disputa con las autoridades locales ofreciéndoles datos para mejorar el tráfico. Solo esta acumulación de datos -el oro del siglo XXI, según dicen- explica el valor de 68.000 millones de dólares que se le calcula a una empresa como Uber, sin apenas activos físicos. Vale más que General Electric con todas sus fábricas.

### **Bolkestein, contigo empezó todo**

Pero volvamos a las calles de Barcelona, donde una licencia de taxi se valora en unos 150.000 euros, frente a unos 50.000 que cuesta la de una VTC. Que se pueda especular y traficar de este modo con licencias de servicio público -muchos propietarios contratan después a conductores sin licencia- es, desde luego, algo que merecería un análisis aparte, pero cabe entender que los conductores de un taxi común, autónomos en su gran mayoría y con un reglamento que suele regular desde la vestimenta hasta las horas de trabajo pasando por las tarifas, se sientan amenazados por una competencia que paga menos y está sujeta a mucha menor regulación. El pastel sigue siendo el mismo, pero ahora son más los que se lo disputan y, además, los nuevos lo hacen en posición ventajosa. Esta viene a ser la posición defendida por el taxi.

Para evitar esta competencia desigual, la ley marca que solo pueda haber una licencia VTC por cada 30 de taxi. El incumplimiento de esta norma está en la raíz del conflicto vivido las dos últimas semanas. Tirar del hilo de esta norma nos lleva irremediablemente a noviembre de 2006, cuando las instituciones europeas aprobaron la directiva Bolkestein, en (dudoso) honor al holandés Frits Bolkestein, entonces comisario para el mercado interno. La directiva,

que entró en vigor en 2009, abrió la puerta a la liberalización del sector servicios, lo que hizo por encima de lo exigido, el Ejecutivo de Rodríguez Zapatero, que en noviembre de ese año, con la Ley Ómnibus -aprobada gracias a la abstención del PNV- eliminó la proporción 1-30 en las licencias de VCT y taxi.

En 2013, el Gobierno de Rajoy recuperó la ratio 1-30 con la reforma de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, pero está no se aplicó hasta la aprobación del nuevo reglamento, en noviembre de 2015. Esos dos años de impasse fueron letales, pues, en sentencia de hace ocho meses, el Tribunal Supremo dio la razón a 80 solicitantes de VTC que pidieron su licencia entre 2013 y 2015, pese a quedar ya fuera de la proporción 1-30. Esta sentencia abre la puerta a otras 6.000 solicitudes cursadas en aquel periodo, lo que hace temer al sector del taxi que las licencias de VTC puedan llegar en todo el Estado a las 10.000 en los próximos meses. Algo que dejaría el ratio estatal en una VTC por cada 6,5 licencias de taxi.

Especialmente en Barcelona, tanto por la incidencia de Uber y Cabify como por la organización del sector del taxi, las protestas llevaron a la Autoritat Metropolitana de Barcelona a aprobar en junio un reglamento que trata de hacer respetar el ratio legal de 1-30 introduciendo a las licencias VTC el requisito de contar también con una autorización del Institut Metropolità del Taxi para poder operar en las calles de Barcelona. Recurrido por el Gobierno y la Comisión Nacional de Valores y Competencia (organismo en principio público), el reglamento fue suspendido cautelarmente por el Tribunal Superior de Justicia de Catalunya, que consideró que la AMB no tiene competencias para regular las VTC, que dependían de Fomento. Esto echó a la calle al taxi, que en apenas diez días ha logrado que el Gobierno de Sánchez retire el recurso gubernamental y traspase la competencia a las autonomías.

La última expresión del conflicto ha sido así zanjada favorablemente para los taxistas barceloneses, pero nada asegura que no se vaya a reproducir a corto plazo en otra ciudad o en otro sector. Más bien lo contrario, pues el del taxi no deja de ser un conflicto que augura nuevos choques sociolaborales en ámbitos bien diversos. Más allá de todos sus aspectos positivos y de todas las ventanas de oportunidad que abre, el carácter eminentemente privado -y ávido de lucro- del conocimiento y la innovación tecnológica, unido a la desregulación en boga en los organismos públicos desde hace décadas, son terreno abonado para ello.

### **Cuando una tecnología transforma su entorno**

Dicen los estudiosos que tras pasar por las etapas de descubrimiento y desarrollo, una tecnología -una vez consolidada- entra en el ciclo de transformar su entorno. Desde la rueda a la imprenta, pasando por la electricidad, los ejemplos de tecnologías que han cambiado de raíz la sociedad son numerosos. El conflicto del taxi, enfrentado a plataformas ligadas a las nuevas Tecnologías de la Información -que aprovechan el vacío legal para encontrar nuevas formas de lucro-, es la prueba, por si alguien todavía no lo veía, de que las llamadas TIC están transformando ya nuestro entorno. Desde los usos y costumbres sociales a las relaciones laborales, todo va a cambiar -está cambiando-; y la dirección en que lo haga dependerá en buena medida de la presencia que dicho cambio tenga en el seno del debate público. Porque lo que parece seguro es que, con debate público o sin él, la transformación llama ya a la puerta.B.Z.

### **Fechas clave del conflicto en Barcelona**

Noviembre 2006

La UE aprueba la directiva Bolkestein, abriendo la puerta a la liberalización del sector servicios.

Noviembre 2009

## De aquella desregulación, este conflicto

---

Zapatero aplica la directiva con la Ley Ómnibus, que, entre otras muchas cosas, elimina la proporción de 1 taxi por 30 VTC.

Julio de 2013

Rajoy reforma la ley para recuperar la ratio 1-30, pero el reglamento para aplicarla no se aprueba hasta noviembre de 2015.

Noviembre 2017

El Supremo da la razón a 80 personas que solicitaron una VTC en el impasse entre 2013 y 2015. La sentencia abre la puerta a que las VTC lleguen a 10.000.

Junio 2018

La Autoritat Metropolitana de Barcelona aprueba un reglamento para hacer efectivo la ratio 1-30.

Julio 2018

El TSJC suspende el reglamento al considerar que la AMB no tiene competencias en las VTC. Los taxistas se echan a la huelga.

Agosto 2018

Sánchez delega la regulación de las VTC a las autonomías y los taxistas suspenden, temporalmente, las movilizaciones.

5/8/2018

[https://www.naiz.eus/eu/hemeroteca/gara/editions/2018-08-05/hemeroteca\\_articles/la-lucha-del-taxi-de-aquella-desregulacion-este-conflicto](https://www.naiz.eus/eu/hemeroteca/gara/editions/2018-08-05/hemeroteca_articles/la-lucha-del-taxi-de-aquella-desregulacion-este-conflicto)

*Posdata:*

*naiz.eus*