



ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA

DIARIO DE SESIONES COMISIÓN DE POLÍTICA TERRITORIAL, MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA Y AGUA

Año 2025

XI Legislatura

Número 16

SESIÓN CELEBRADA
EL DÍA 11 DE SEPTIEMBRE DE 2025

ORDEN DEL DÍA

I. Audiencia legislativa de don José Manuel Berzal Andrade, presidente ejecutivo de la Asociación UNAUTO VTC, sobre Proyecto de ley por el que se modifica la Ley 10/2014, de 27 de noviembre, Reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

II. Audiencia legislativa de doña Juana Pérez Martínez, presidenta de la Federación Murciana de Asociaciones de Amas de Casa, Consumidores y Usuarios (ThaderConsumo), sobre Proyecto de ley por el que se modifica la Ley 10/2014, de 27 de noviembre, Reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

III. Audiencia legislativa de don Francisco López Clavijos, secretario de la Cooperativa de Radio Taxi Murcia, sobre Proyecto de ley por el que se modifica la Ley 10/2014, de 27 de noviembre, Reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

SUMARIO

Se abre la sesión a las 9 horas y 39 minutos.

I. Audiencia legislativa de don José Manuel Berzal Andrade, presidente ejecutivo de la Asociación UNAUTO VTC, sobre Proyecto de ley por el que se modifica la Ley 10/2014, de 27 de noviembre, Reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. (11L/PL-0004).

Intervención del señor Berzal Andrade.....399

En el turno general interviene:

El señor Ortega Pérez, del G.P. Socialista.....404

El señor Arcas Cuartero, del G.P. Vox.....406

El señor Álvarez-Castellanos Rubio, del G.P. Mixto.....407

El señor Landáburu Clares, del G.P. Popular.....409

El señor Berzal Andrade contesta a las cuestiones que le han sido planteadas.....411

II. Audiencia legislativa de doña Juana Pérez Martínez, presidenta de la Federación Murciana de Asociaciones de Amas de Casa, Consumidores y Usuarios (ThaderConsumo), sobre Proyecto de ley por el que se modifica la Ley 10/2014, de 27 de noviembre, Reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (11L/PL-0004).

Intervención de la señora Pérez Martínez.....415

En el turno general interviene:

El señor Ortega Pérez, del G.P. Socialista.....417

El señor Arcas Cuartero, del G.P. Vox.....418

El señor Álvarez-Castellanos Rubio, del G.P. Mixto.....420

El señor Landáburu Clares, del G.P. Popular.....421

La señora Pérez Martínez contesta a las cuestiones que le han sido planteadas.....423

III. Audiencia legislativa de don Francisco López Clavijos, secretario de la Cooperativa de Radio Taxi Murcia, sobre Proyecto de ley por el que se modifica la Ley 10/2014, de 27 de noviembre, Reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (11L/PL-0004).

Intervención del señor López Clavijos.....426

En el turno general interviene:

El señor Ortega Pérez, del G.P. Socialista.....429

El señor Arcas Cuartero, del G.P. Vox.....430

El señor Álvarez-Castellanos Rubio, del G.P. Mixto.....431

El señor Landáburu Clares, del G.P. Popular.....433

El señor López Clavijos contesta a las cuestiones que le han sido planteadas.....434

Se levanta la sesión a las 13 horas y 22 minutos.

SR. MARTÍNEZ NIETO (PRESIDENTE):

Bienvenidos.

Comenzamos esta mañana la sesión de [audiencias legislativas en el Proyecto de ley por el que se modifica la Ley reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia](#).

Para este trabajo, tenemos esta mañana tres audiencias legislativas, y comenzamos con [don José Manuel Berzal Andrade, que es presidente ejecutivo de la Asociación UNAUTO](#).

Le damos la bienvenida a esta Asamblea y confiamos en que pueda ilustrarnos para nuestro trabajo de tramitar este proyecto de ley.

Durante quince minutos tiene la palabra, y posteriormente los grupos reaccionarán a sus palabras por un tiempo de cinco minutos, y finalmente usted podrá hacer una síntesis de todo lo oído por diez minutos.

Adelante, tiene usted la palabra.

SR. BERZAL ANDRADE (PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN UNAUTO VTC):

Muchas gracias.

Buenos días, señorías.

Presidente, miembros de la Mesa, señoras y señores diputados.

En primer lugar, les tengo que dar las gracias, como presidente ejecutivo nacional de UNAUTO VTC, por darnos la oportunidad y por invitarnos a participar de esta sesión solemne en el Parlamento de la Asamblea. Es un honor, una satisfacción y, además, desde ese agradecimiento a todos los diputados presentes, también lo hago extensivo a los ausentes, que no son miembros de la comisión, porque interpretamos desde la patronal y yo mismo la importancia que tienen sus señorías, no solamente en este trámite parlamentario, sino la importancia que tienen para que Murcia, esta región tan querida por todos, siga prosperando en todos los sectores y mejorando la calidad de vida de los ciudadanos.

Como decía, es para mí un honor comparecer hoy en representación de UNAUTO VTC y poder trasladar nuestra visión sobre la actividad de los vehículos de transporte con conductor y la regulación que nos ocupa.

Valoramos de manera muy positiva que la Asamblea tramite esta iniciativa, porque supone dar un paso adelante para dotar de seguridad jurídica a un sector clave en la movilidad de nuestra región, de la Región de Murcia, muy demandado, tanto por los ciudadanos murcianos como por los millones de turistas que cada año nos visitan.

Es cierto, por otra parte, que este proceso, con el debido respeto, llega con cierto retraso. El conocido «decreto Ábalos» de 2018 fijó un periodo transitorio de cuatro años que venció en septiembre de 2022, lo que ha mantenido a las VTC en Murcia en una situación de incertidumbre durante demasiado tiempo.

Celebramos, por otra parte y por tanto, que se actúe ahora para dar la seguridad y estabilidad que el sector necesitaba y necesita hace ya tres años.

En este sentido, la actividad de VTC necesita un marco regulatorio claro y estable que aporte certidumbre a los usuarios, operadores y administraciones; un marco que, además, garantice la convivencia armónica entre el taxi, el transporte colectivo y el sector VTC, porque todos somos, y digo todos, complementarios, y juntos podemos mejorar la movilidad y ampliar la oferta de servicios, a la vez que responder mejor a las necesidades de los ciudadanos.

Al mismo tiempo, quiero destacar y recordar que determinadas disposiciones del texto deberán aplicarse siempre, como saben sus señorías, conforme a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de

la Unión Europea, el TJUE, que fue muy claro en su Sentencia del 8 de junio de 2023.

Esta sentencia recogía los siguientes aspectos.

Uno. La protección económica de un sector no es una razón imperiosa de interés general que justifique restricciones al sector de la VTC.

Por otra parte, también indicaba que las limitaciones a las VTC deben responder a adjetivos como la gestión del transporte, el tráfico o el medio ambiente, y siempre sean proporcionales y no discriminatorias.

Y por último, recordar a sus señorías, que también recogía el tenor literal de esta sentencia, que imponer una doble licencia —me refiero a la nacional y urbana— resulta contrario al Derecho de la Unión, salvo en supuestos excepcionales y debidamente motivados.

En este sentido, es fundamental e imprescindible que la Región de Murcia, lógicamente, legisle, como ya ha hecho con el decreto que se aprobó en su momento con respecto a nuestro sector, y que ahora, a través de esta tramitación de un proyecto de ley, se mejoren aquellos aspectos que quedaron como pelos en la gatera, si me permiten, entre comillas, esta expresión coloquial, pendientes de resolver.

¿Quiénes somos UNAUTO? UNAUTO, quiero dejar claro a sus señorías, no somos la patronal que representa a las plataformas digitales. En UNAUTO representamos a todo el tejido empresarial del sector en la Región de Murcia, y me estoy refiriendo a autónomos y a empresas.

Es importante destacar que es bien cierto que las plataformas digitales forman parte de la industria, ya que son los facilitadores de los servicios que prestamos. Pero, repito y quiero aclarar, no estamos aquí para defender una legislación que favorezca a las plataformas, sino que dé garantía jurídica al sector de la VTC, a esos empresarios que en Murcia llevaban años trabajando en este sector y que, tras la evolución y la implementación de las nuevas tecnologías, ahora, además de los servicios tradicionales, pueden dar otro tipo de servicios al ciudadano, con más inmediatez, a través de las plataformas digitales.

A los flecos a los que me refería con respecto al decreto que en su día se aprobó, que, por otra parte, quiero agradecer, si me permiten sus señorías, al Gobierno de la Región de Murcia, al consejero competente en la materia, a su secretario general, viceconsejero, director general y a los funcionarios la cercanía que han tenido con el sector, con esta patronal y con todos los actores del sector, las iniciativas y conversaciones que hemos tenido, que dieron su fruto, quizá no como todos deseábamos —seguimos un poco en precario, por eso estamos hoy aquí—, pero es bien cierto que sí que se puso un interés para que se pudiera dar esa garantía jurídica al sector. Tengo que reconocer que esa cercanía, esa empatía sirvió para iniciar un proceso que espero que con este trámite parlamentario, señor presidente, señoras y señores diputados, culmine en un texto que sea razonado y razonable para todo el sector de la movilidad.

¿Cuáles son los flecos a los que hacía referencia? Uno muy importante, que es una demanda que hacemos, es que todas las autorizaciones que hay en la Región de Murcia hasta la aprobación del decreto puedan seguir haciendo servicios urbanos en toda la región. Eso es algo importante que vamos a defender a capa y espada. ¿Por qué? Primero, porque es necesario. Es necesario porque hay una demanda que precisa de esa oferta; y segundo, porque interpretamos que las administraciones, los representantes legítimos de los ciudadanos y también de todos los sectores, no tienen por qué cambiar las reglas del juego. ¿Y a qué me refiero? Me refiero a que los empresarios, el tejido empresarial, hasta que este decreto fue aprobado, podía ejercer la actividad en todo el territorio de la Región de Murcia, y esa es una cuestión muy importante para nosotros, muy importante para los empresarios y muy importante para los ciudadanos y para la mejor imagen de esta región, imagen que hay no solamente que consolidar, sino intentar entre todos contribuir a que sea aún mejor si cabe.

Todas estas autorizaciones deberán ser urbanas. No por ello vean en mis palabras que pretendemos que haya más autorizaciones innecesarias en la Región de Murcia. Lo mismo que

defendemos a capa y espada, con el debido respeto, que sean urbanas todas en toda la región, las que están hasta la fecha, también somos unos firmes defensores de que el sector de los VTC y de la movilidad tiene que tener un crecimiento, un crecimiento en su momento y cuando sea necesario, no que de manera innecesaria y de manera indiscriminada se llenen las calles de Murcia, de todos los municipios, de autorizaciones que no contribuirían, si no son necesarias, a mejorar ni la calidad del servicio ni a atender mejor las demandas de los ciudadanos; es decir, que una cosa no sea incompatible con la otra.

Por contra, sí que es bien cierto que demandamos que en este proyecto de ley se pudiera también contemplar que se cree una mesa por y para la movilidad, porque la Administración tiene la obligación de anticiparse al momento en que sea necesario incrementar el número de actualizaciones, pero que lo haga con criterios objetivos, y que en esa mesa de la movilidad estemos todos los actores de la movilidad. Una mesa presidida, en su caso, por la consejería competente en la materia, y que estemos todos los actores de la movilidad, VTC, taxi y todos aquellos que tengan que estar, así como los agentes sociales si fuera necesario, por la importancia a la que después haré referencia de la creación de puestos de trabajo, para ver cuáles son esos criterios y en qué momento se tienen que tomar esas decisiones.

Esa mesa de la movilidad sería un foro de debate; un foro en el cual, además, sería muy importante que todos pudiéramos tener voz, voto, y que la última palabra la tenga el Gobierno y sus señorías, que son ustedes los responsables de tomar esas decisiones.

Por otra parte, como consecuencia de este decreto, se le atribuye a los ayuntamientos la competencia para que sean ellos los que dictaminen el número de autorizaciones que tienen que ser urbanas en sus municipios. Este es un aspecto a tener muy en cuenta, ya que la competencia regulatoria en los ayuntamientos entendemos que no sería la solución; bien al contrario, entendemos el valor de la autonomía local, confiamos en él, pero es un exceso de descentralización que puede generar fragmentación normativa y desigualdad de trato entre municipios.

Esto compromete la seguridad jurídica, complica la operativa de las empresas y puede perjudicar al propio usuario que, en definitiva, es lo que más nos tiene que incentivar para hacer las cosas bien.

Un mercado como el de la movilidad necesita escala y homogeneidad regulatoria. Si cada ayuntamiento fija criterios diferentes, se crean barreras artificiales que dificultan la inversión y complican la operativa. Desde nuestro modesto punto de vista, señorías, lo adecuado es que la norma autonómica marque criterios homogéneos y objetivos, como bien contempla el texto del decreto, por las competencias propias de los ayuntamientos, a la vez que luego puedan adaptarse las medidas que legalmente, sin romper la unidad de mercado, procedan en cada caso.

Me van a permitir que diga que Madrid es un buen ejemplo de cómo una regulación coherente y uniforme puede aportar certidumbre, generar empleo y garantizar que ciudadanos de todos los sitios, tanto los de Murcia como los que venimos de fuera de Murcia, podamos tener en el sector de la movilidad la excelencia y también con una garantía jurídica suficiente para todos.

Claro que creemos y respetamos la independencia de los entes locales, pero estamos aquí y siempre estamos trabajando para que haya una seguridad jurídica homogénea, cuestión esta que sería muy difícil que se consiguiera a través, con el debido respeto, de lo que dice el actual decreto ley.

Por otra parte, y en relación a este tema, también entendemos que es una anomalía que no se permita hacer transmisiones, es decir, que se bloqueen esas transmisiones. Si hay un empresario que tiene en Lorca autorizaciones y mañana quiere cambiar su residencia fiscal y sus coches a Murcia capital, ¿por qué no lo va a poder hacer?, ¿por qué se le va a impedir que realice transportes urbanos? No tendría ningún sentido. Y eso, según el decreto, es lo que está pasando y seguiría pasando. Eso privaría de la libertad de mercado, de la libertad de implantación de los empresarios y la libre competencia, y consideramos, además, que jurídicamente tiene muchas debilidades ese planteamiento. Por eso apostamos, no por la descentralización hacia los entes locales, sino por la

centralización y la coordinación desde el propio Gobierno de la autonomía de Murcia.

Dicho lo de la creación de la mesa por la movilidad, dicho lo referido a las transmisiones, dicho también algo muy importante, lo más importante quizá en primera instancia, lo de que todas las autorizaciones sean urbanas en la Región de Murcia; también venimos aquí, si me permiten, a adquirir compromisos. Nosotros somos un sector que estamos comprometidos con la electrificación de las flotas; electrificación que de manera progresiva mejorará la calidad del aire y las condiciones medioambientales. Es un compromiso que adquiero solemnemente en nombre del sector en esta sala, en esta Asamblea, y que le hemos trasladado también a los miembros del Gobierno.

Por otra parte, queremos decir que no legislar el sector de una manera coherente y definitiva va a generar más inquietud, no solamente en el sector de la VTC, también en el sector del taxi, y nosotros —abro comillas— «somos un sector y una patronal que estamos para sumar y no restar, multiplicar y no dividir, construir y no destruir» —cierro comillas—, y eso también se consigue y se favorece ese clima de convivencia, como pasa en Madrid o pasa en Andalucía, si tenemos una legislación clara, concisa y concreta que no sea en contra de nadie, sino a favor de los intereses y de la demanda de los servicios de los ciudadanos.

Hay que poner también encima de la mesa que la movilidad no solamente es transportar personas de un sitio a otro, no es desplazar viajeros que vienen a Murcia a sus hoteles, a sus apartamentos. La movilidad se ha convertido en España y en Europa como un eje, como una columna vertebral del nuevo diseño de ciudades modernas, de ciudades donde se mejora la convivencia de los ciudadanos. La movilidad se ha convertido, aunque lo ha sido siempre, ahora de manera muy especial, en el epicentro del impulso económico de muchas ciudades, de esa imagen de modernidad y de esa imagen de competitividad que Murcia también se merece, como corresponde.

Por otra parte, quiero comentarles y recordarles que queremos que se sepa taxativamente que los VTC no somos un adversario del taxi. Nunca lo hemos sido, nunca lo hemos manifestado. De hecho, el taxi puede participar también de los servicios que prestan las plataformas digitales en la Región de Murcia. Ya entre un 20 y un 25 % de taxis también, además de su trabajo normal que vienen desarrollando, además de manera ejemplarizante, tienen más servicios a través de las plataformas digitales, cuestión que no nos preocupa. Pero quería decir que el taxi es un medio colectivo de transporte importante y nosotros somos un complemento necesario.

En muchas ciudades de España ya se ha demostrado que taxi y VTC, al igual que transporte público, podemos convivir en paz y armonía, cada uno atendiendo a diferentes necesidades y siempre en beneficio del ciudadano.

Voy a ir terminando, seguramente, porque si no el presidente, veo su reloj, y no sé si me queda mucho o poco.

SR. MARTÍNEZ NIETO (PRESIDENTE):

No, vamos bien.

SR. BERZAL ANDRADE (PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN UNAUTO VTC):

¿Vamos bien? Vale.

Con respecto a esta convivencia tengo que aportar varias ideas también.

El taxi aporta cercanía, capilaridad y servicio inmediato en la calle. El transporte público, el transporte colectivo garantiza el derecho a la movilidad masiva, y el VTC añade flexibilidad, innovación y capacidad de absorber picos de demanda, especialmente en aeropuertos, estaciones y zonas turísticas.

Señorías, el sector de las VTC quiere formar parte de la solución de la movilidad murciana.

Apostamos por una convivencia equilibrada, por la mejora continua de nuestros servicios y por la colaboración con las instituciones para diseñar una regulación, como he dicho anteriormente, moderna, proporcionada y coherente con la normativa europea.

No podemos dar la espalda a la realidad de las nuevas tecnologías. No podemos privar al ciudadano de la libertad de elegir en cada momento qué movilidad desean para desplazarse. No podemos privarnos del cumplimiento de las directrices y las sentencias de la propia Unión Europea ni podemos dejar de dotarnos de todas las herramientas que fortalecen al sector de la movilidad en su conjunto, sin excluir a nadie y, por supuesto, ocupando cada uno el espacio que nos corresponde.

La competencia es buena, la competencia es sana, la competencia es saludable y la competencia beneficia lógicamente a todos. En Madrid y Andalucía esa competencia legítima ha permitido que mejore la calidad del sector del taxi. Esa competencia ha permitido que se mejoren los tiempos de atención al ciudadano, que es fundamental; ha permitido dar una mejor imagen de Madrid y de las diferentes ciudades de Andalucía y ha permitido, repito, generar también un atractivo mayor del que se tiene, cuestiones que me gustaría poner también encima de la mesa, como estoy haciendo, que beneficiarían a la Región de Murcia.

No quiero dejar pasar esta primera intervención, señor presidente, señoras y señores diputados, sin hablar también de lo que se refiere a la regulación de los precios.

Por lo que se refiere a la regulación de precios, valoramos la intención de evitar abusos. Esta patronal está en contra de los abusos, pero advertimos, con prudencia y desde el respeto, sobre la disposición que impide que en circunstancias de alta demanda el precio supere el doble del ordinario. Entendemos la preocupación, pero advertimos de algunos riesgos, si me permiten: más tiempo de espera para los usuarios, que pueden ver duplicado el tiempo para encontrar conductor, y la movilidad tiene que ser inmediatez; más cancelaciones de viajes, con picos elevados de solicitudes desatendidas bajo escenarios de limitación, y menos incentivos para los conductores de acudir a zonas de alta demanda justo cuando es más necesario.

El precio dinámico no es un abuso, sino un mecanismo eficiente que equilibra oferta y demanda. Funciona en aerolíneas, hoteles y hasta en el propio taxi en países de nuestro entorno. Los VTC lo aplicamos con transparencia. El usuario conoce siempre el precio antes de aceptar el viaje. Limitarlo sería poner puertas al campo, y en lugar de limitarlo, lo que habría que hacer es acotarlo y dar más flexibilidad, cuestión que al sector de la VTC no nos incomoda, al régimen tarifario de los taxistas. Competir en igualdad es competir en legalidad.

He hecho varias veces referencia, y no voy a dejar tampoco de decirlo en mi primera intervención, a la importancia del sector, del tejido empresarial. Pero el tejido empresarial en este sector, ni en ninguno, podría existir si no tuviéramos un sector de trabajadores. El sector de la VTC es generador de empleo, de empleo estable, y con una buena regulación que dé seguridad jurídica al empresario, seguro que somos generadores de más empleo.

En este contexto, nos comprometemos, en nombre del sector, a impulsar un convenio colectivo específico para la VTC, específico. Consideramos que es importante, efectivamente, la sostenibilidad del empresario, pero también la tranquilidad del trabajador para desarrollar su actividad, donde se concreten derechos y obligaciones, y ese marco de convivencia, señoras y señores diputados, sería muy favorable para que, si ustedes en el trámite parlamentario aprueban un texto que nos dé esa suficiente garantía jurídica en los términos que hemos planteado, nosotros estemos también ayudando, y de qué manera, a consolidar puestos de trabajo y a generar puestos de trabajo.

Esta patronal, UNAUTO VTC, es su casa, igual que nos sentimos como en nuestra casa estando con ustedes, siempre desde el diálogo, siempre desde el respeto y siempre defendiendo legítimamente ante ustedes y ante el Gobierno de la Región de Murcia aquello que pensamos que es mejor para todos.

Muchas gracias.

SR. MARTÍNEZ NIETO (PRESIDENTE):

Gracias.

Vamos a pasar ahora al turno general de intervenciones por un tiempo de cinco minutos para cada representante de los grupos parlamentarios, y comenzamos con el Grupo Parlamentario Socialista, don Miguel Ángel Ortega Pérez.

Adelante, tiene la palabra.

SR. ORTEGA PÉREZ:

Gracias, presidente.

Buenos días, señorías.

Bienvenido, señor José Manuel Berzal, y gracias por estar esta mañana aquí con nosotros y por clarificarnos cuáles son los intereses de un sector que se ve netamente afectado por este decreto.

Este decreto se anuncia después de que este grupo parlamentario anunciara y registrara en esta Asamblea una moción que pedía la regulación del sector de las VTC en la Región de Murcia. Llevamos muchos años con una parálisis legislativa evidente en este sector que ha provocado inseguridad jurídica tanto para el taxi como para las VTC.

Esta moción que presentamos fue pactada con un sector, con el sector del taxi, que no me esconde si digo que hemos estado trabajando codo a codo con ellos para que se produzca una situación de igualdad en la competencia del mercado, que decía el señor Berzal, pero que es verdad que no se da y que no se ha dado, y mucho menos con la moratoria de estos años, donde se han concedido licencias que han competido en desigualdad de condiciones con el taxi.

El camino de las políticas públicas de movilidad tiene que ser el de la igualdad, pero el de la igualdad real, y el de la competencia no en desventaja. Y esto es lo que se ha producido durante este tiempo con un sector regulado que da un servicio público, como es el taxi, y con las VTC.

Cuatro años están las competencias reconocidas, desde el 2022 concretamente, y atribuidas por la Constitución Española y por el Estatuto de Autonomía llevan más de 40 en esta comunidad autónoma. Han dado lugar a que se acabara la moratoria y han tardado tres años más para aprobar este decreto. Siete años tarde llega; siete años de inseguridad jurídica ha provocado la inacción de este Gobierno regional.

Señor presidente, señorías, yo agradezco hoy la asistencia del presidente de UNAUTO, sobre todo porque hay que tener en cuenta a todos los sectores. La futura regulación de esta actividad en nuestra región requiere transparencia y datos concretos y un compromiso real con la movilidad, la competencia leal y con los derechos de los trabajadores y de los usuarios, ambos. Por eso, hoy también van a comparecer aquí tanto el presidente de la Asociación de Radio Taxi como una asociación de consumidores, para que nos clarifiquen también, que nos aporten cuáles son las distintas perspectivas.

Por eso quiero formular una serie de preguntas que he dividido en los temas que considero más importantes para que nos pueda responder, si así lo estima conveniente, el señor Berzal.

En cuanto a la competencia y el equilibrio con el taxi, que creemos que esta no es la situación que se ha dado hasta el momento por la regulación del sector del taxi, como bien he dicho, y por la no regulación de las VTC en la comunidad autónoma, ¿cómo valora el señor Berzal la coexistencia entre taxis y VTC? Sobre todo, como hemos dicho, cuando el taxi ha venido reivindicando que la situación de trabajo era diferente desde el propio trabajador, e incluso desde aquellos que tenían varios trabajadores a su cargo o que eran, bien autónomos o bien empresarios del sector.

¿Qué medidas están dispuestos a aceptar para garantizar una competencia justa, evitando una situación de *dumping* laboral o tarifario? Y aquí viene la clave de este sector. El taxi tiene los precios

regulados y la legislación laboral para ellos es concreta, lo que no lo está para el sector de las VTC. ¿Cree razonable la existencia de una ratio de licencias VTC frente a taxis? Ya nos ha clarificado parte de esta posición durante su intervención, pero en otras comunidades autónomas, en las que no se ha dado esta moratoria y ni siquiera se ha dado tanto tiempo para dar licencias, la ratio estaba mucho más constreñida al servicio que ha venido dando el taxi y a una convivencia real.

Por otro lado, en cuanto a las condiciones laborales y sociales tanto de los trabajadores como de los usuarios, porque se afectan directamente, es conocido, se han hecho virales distintas quejas de distintos trabajadores de las VTC o también lo que asumen los usuarios, tanto de taxi como de VTC, a la hora de comparar estos dos servicios. ¿Qué tipo de relación laboral tienen sus conductores? ¿Asalariados, autónomos, subcontratados? En el taxi la mayoría son autónomos que se consorcian o que se asocian en cooperativas. La mayoritaria es Radio Taxi, y defienden de manera conjunta a sus trabajadores. Aquí la relación entendemos que es mucho más vertical y que las condiciones laborales, por lo que se ha publicado y por lo que se ha reconocido, son peores para los trabajadores.

Y en estos días se ha visto como empresas que pueden tener un paralelismo con las VTC, como son las empresas de reparto de comida o de servicios mínimos, como los *riders*, se ha producido o produjo condiciones malas para los trabajadores de estas empresas. Tanto es así que algunas de estas han anunciado incluso que dejaban su trabajo, que dejaban su actividad en España cuando se ha regulado los derechos laborales de estas trabajadoras y trabajadores.

Hay que garantizar una conciliación, un salario y una jornada máxima de trabajo. Y esto creo que sí que está regulado en el taxi, pero no en las VTC. ¿Cómo considera usted que se pongan límites de horas de conducción, como sí tienen los taxis y no los vehículos VTC?

En cuanto a la movilidad sostenible y al servicio público que se da, entendemos que esto también es un servicio público y, por lo tanto, se exige una regulación por lo menos similar a la del taxi.

¿Qué porcentaje de su flota está electrificada o utiliza combustibles de bajas emisiones? Es vital que ante los nuevos escenarios de cambio climático y desastres naturales producidos por el cambio climático, como hemos vivido hasta el momento, el compromiso de nuevos sectores también esté en este sentido, en este camino. Y claro, usted ya ha dicho que tienen el compromiso de electrificar o de que esta electrificación se produzca, pero esto también tiene que estar regulado por la ley. Si esto no está regulado por la ley, aunque entendemos y compartimos su buena intención, podría no llevarse a cabo si cambian las personas o si no lo consideran necesario o prioritario en la actividad de su trabajo.

SR. MARTÍNEZ NIETO (PRESIDENTE):

Debe ir terminando, señor Ortega.

SR. ORTEGA PÉREZ:

Voy terminando ya.

En cuanto a la seguridad, calidad y accesibilidad, es verdad que hay una diferencia abismal entre lo que se le exige a los taxistas. Es que hay empresas que de cada diez trabajadores, de cada diez licencias, uno es eurotaxi, y por lo tanto accede a la cuota de accesibilidad, lo que ha convertido a Murcia, por ejemplo, en una de las ciudades referentes con más taxis adaptados de toda Europa, y no existe esta característica o esta condición para los VTC. ¿Cómo consideraría usted que hay que trabajar en este sentido?

Y termino agradeciéndole la presencia aquí otra vez más. Creo que es necesario que se recojan todas las inquietudes de todos los sectores, pero creo que se tiene que hacer con igualdad de oportunidades, con igualdad de condiciones para que se pueda ejercer la libre competencia desde la

libertad real de los trabajadores y de este servicio público.

Muchas gracias.

SR. MARTÍNEZ NIETO (PRESIDENTE):

Seguidamente, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Vox, don Ignacio Arcas Cuartero.

SR. ARCAS CUARTERO:

Muchas gracias, presidente.

En primer lugar, dar las gracias al compareciente por estar hoy aquí y clarificar la posición que tiene la patronal del VTC, en este caso con respecto al decreto que se aprobó en su día y que hoy estamos modificando porque, quiero recordar, desde los grupos de la oposición considerábamos que no era un texto que era el ideal.

En principio, lo que tenemos que tener en cuenta es que, tal y como dijimos en tribuna, nos encontramos ante un decreto que es una chapuza normativa, que viene tarde y además se ha hecho mal, y que no responde a las necesidades del sector, tal y como hemos manifestado de manera continua, y creemos que por eso se debe de modificar, y entendemos que tenemos que encontrar todos un punto intermedio, en el que consigamos que la movilidad en la Región de Murcia sea mejor.

Y esos errores que deben ser subsanados vienen de la mano de que el señor consejero, en este caso el señor García Montoro, ha hecho lo mismo que hizo Ábalos, lanzarle la pelota a las comunidades autónomas. Y aquí vemos como en la Región de Murcia se le ha lanzado esta pelota a los ayuntamientos. Una Región de Murcia en la que tenemos 45 municipios, algunos de ellos muy pequeños y que no van a poder hacer las ordenanzas.

Y yo quiero preguntarle en este sentido, ¿cree usted que ayuntamientos como el de Ulea o el de Blanca van a poder hacer una normativa que pueda regular el sector del VTC en sus propias localidades? Nos vamos a encontrar con que estas ciudades tan pequeñas, estos municipios tan pequeños no van a tener un servicio del que sí van a gozar otras ciudades de la Región de Murcia que sí puedan garantizar el hacer esta normativa a través de sus respectivas ordenanzas municipales. Y claro, llama mucho la atención que desde este Parlamento nos estemos quejando continuamente de la idea de que los municipios pequeños tienen que tener los mismos servicios que los de los grandes, cuando legislamos justo en contra, y así lo hemos visto en este decreto.

Nosotros queremos decir que también hay que llamar la atención en otra serie de circunstancias, y es la limitación que se ha impuesto en esas disposiciones transitorias, en las que se dice que solo pueden trabajar en los municipios donde se encuentren residenciados los vehículos a fecha de entrada en vigor de este decreto ley. Esto no tiene sentido, porque nos podemos encontrar, en primer lugar, con la forma que tienen algunos municipios. Alcantarilla está dentro del municipio de Murcia y no va a tener servicio de VTC urbano nunca, porque es imposible que a ningún empresario le salga rentable. Pero más grave sería el caso de un empresario que realiza una inversión, se va al polígono industrial de Alcantarilla y ve cómo de la noche a la mañana la inseguridad jurídica que está dando el Gobierno de la Región de Murcia hace que no pueda trabajar. Nos encontramos con que ha comprado una nave, ha comprado unos vehículos y que se le limita únicamente a poder trabajar en un municipio, por ejemplo, como Alcantarilla, que se encuentra *de facto* dentro del propio municipio de Murcia y que no pueden ejercer su actividad.

Lo que tenemos que tener claro es que esta limitación, en primer lugar, por municipios y esta limitación de las licencias anteriores al decreto no pueden generar una inseguridad que venga a dañar, en este caso, a los empresarios que arriesgan su capital para poder dar un servicio a la ciudadanía.

En este sentido, quiero preguntarle si su posición al respecto es como la nuestra, porque entendemos que han sido muchas las inversiones que se han realizado, y, al final, lo que tenemos que tener en cuenta es que no se puede dar esa inseguridad que ya he mencionado.

También decir que este decreto tenía un objetivo principal que era el cortar las licencias que entraban por unas disposiciones específicas de la ley, y que al final hacían que el sector creciera de manera descontrolada. Pero lo que tenemos que tener en cuenta es que tenemos que ir subsanando todas las deficiencias que hemos detectado en este sentido.

También me gustaría tener en cuenta que existen sentencias en este sentido del Tribunal Supremo que dicen que son las comunidades autónomas las que deben legislar, y si no, se pueden enfrentar incluso a sanciones, y esto es algo muy importante. Parece que el Gobierno de la comunidad autónoma tomó nota, pero no tomó nota como debería porque no ha hecho una buena normativa.

Para finalizar, únicamente preguntarle —me quedan solo 30 segundos—. Se ha dado un plazo de 24 meses para que hagan las ordenanzas los ayuntamientos. Creo que es algo que debemos de solucionar porque, en mi opinión, y quiero saber cuál es la suya, ¿cree usted que todos los ayuntamientos de la Región de Murcia van a ser capaces de dar una normativa que sea la concreta y la correcta para este caso, en, como digo, los 45 municipios de la Región de Murcia? O, por el contrario, si nos vamos a encontrar en el mismo punto que nos encontramos hace unos pocos meses, en el que *de facto* no teníamos una regulación específica.

Nada más.

Muchas gracias, presidente.

SR. MARTÍNEZ NIETO (PRESIDENTE):

Muchas gracias.

Seguidamente, el Grupo Parlamentario Mixto, por cinco minutos, don José Luis Álvarez-Castellanos.

Tiene la palabra.

SR. ÁLVAREZ-CASTELLANOS RUBIO:

Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, darle las gracias al señor Berzal por su comparecencia hoy aquí, en esta comisión, y agradecerle además la claridad de su exposición. Creo que ha expresado claramente, sin ambages y sin dudas ningunas, la posición de lo que es la patronal de este sector. Y efectivamente esto no se hace en abstracto, lo que tenemos que hacer, la tarea que tenemos por delante, la regulación de esta actividad económica, en un contexto, como ya se ha dicho, de retraso normativo de siete años, que ha llevado a la consecuencia de que la realidad que tenemos encima de la mesa es que la ratio que se marcaba como elemento compatibilizador y de armonía para buscar ese equilibrio entre el taxi y los vehículos VTC, de uno a treinta, un VTC por cada treinta taxis, en la ciudad de Murcia o en la Región de Murcia está multiplicada por diez. Si los datos son correctos, los que se han publicado, estaremos hablando de un VTC por cada tres taxis: 755 por un lado, 238 por otro. Entonces, claro, por eso no me extraña, es normal, y agradezco la claridad con que se ha dicho, que lógicamente la patronal del VTC no quiera que esta situación cambie, que no se den más licencias, es lógico y normal, que se mantengan como está.

Esto es muy parecido, por no decir prácticamente idéntico, a lo que ha pasado en el sector de las casas de apuestas y en los salones de juego. La comunidad autónoma, el Gobierno regional no reguló nada desde 2008, a pesar de haber una ley regional que obligaba a la planificación ordenada de este

sector y no hizo nada, y luego se encontró con el tema que intentó regular, con el tema de las distancias a centros educativos, etcétera.

Ha hecho mención a la sentencia del Tribunal de Justicia Europeo. Yo no sé si mi información es errónea o no, pero lo que tengo entendido es que el Tribunal de Justicia Europeo, después de esta consulta prejudicial que hizo, no sé si fue el Supremo o qué organismo judicial español, se manifestó a favor de mantener esta ratio de uno a treinta, que era proporcionada y que pasaba, digamos, la pelota a los tribunales españoles para que establecieran de alguna forma, de manera motivada, si en cada caso era o no justificada la cuestión.

En cualquier caso, yo creo que entre uno a treinta y uno a tres, la verdad, no sé si hemos buscado el equilibrio en la parte central del arco, ¿no? Si era exagerada o se considera exagerada la uno a treinta y la uno a tres parece aceptada, porque al fin y al cabo es lo que se intenta mantener y no cambiar con esa paralización de autorizaciones, pues me parece que quizá hayamos pasado de un sentido al otro, ¿no?

Yo creo que, efectivamente, aquí hay que distinguir bien claro la naturaleza de los dos servicios. Estamos hablando de una actividad económica empresarial y estamos hablando de que entra en competencia con un servicio público regulado por la Administración, con precios públicos regulados por la Administración. Por tanto, en fin, yo no sé cuál sería esa acotación de precios dinámicos. Me parece que la expresión de precios dinámicos es uno de los inventos económicos del capitalismo más atrevido y más ingenioso de la última etapa de este sistema económico en el que estamos. Porque, claro, yo no termino de entender que cuando más necesidad hay, el precio dinámico lo que suele hacer es incrementar los precios de manera exponencial, ¿no? No sé a favor de quién juega ni qué algoritmos tiene exactamente para calcular ese precio dinámico, pero la realidad es la que es. Cuando hay una catástrofe del tipo que sea, cuando hay una urgencia del tipo que sea, cuando hay una emergencia del tipo que sea y uno necesita echar mano de un servicio regulado por precios dinámicos, resulta que se encuentra que en lugar de abaratar y facilitar, lo que hace es encarecer enormemente ese precio.

Yo le preguntaría al señor Berzal, porque ha hablado de evitar esos abusos, y me ha parecido entender que hablaba a favor de una acotación de ese límite, que en el caso de Murcia está, por cierto, de los que he visto regulados por ahí es el máximo, o sea, en Madrid es el 75%. Si se habla de esa armonía en Madrid, con una regulación del precio dinámico máximo sobre el ordinario del 75 %, en Murcia me parece, no sé... ¿Por qué no es aceptable el 75 % en Murcia, por ejemplo, si tan armonioso es? No sé si en Andalucía hay alguna acotación en este sentido. Me gustaría también que nos lo explicara.

Luego, en fin, le preguntaría también al señor Berzal si le parece que la ratio actual es la correcta, la equilibrada o deberíamos ir a una —estoy de acuerdo con él, aunque por motivos diferentes—, a una suspensión de licencias, de autorizaciones. Creo que no se deben dar más. No ya en dos años para que los ayuntamientos se pongan al corriente, sino simplemente hasta que de manera, puesto que no podemos revocar esas licencias, esas autorizaciones que se han dado en exceso en VTC, pues hasta que haya por lo menos un equilibrio, hasta que se vaya equilibrando de alguna forma. No sé, habrá que dejar que el mercado de alguna forma se reequilibre, pero desde luego no alimentarlo más con más autorizaciones, ni en dos años ni posteriormente. Ahí a lo mejor coincidimos en la propuesta, aunque lógicamente por motivaciones diferentes.

Y ya por terminar, me preocupa también si nos puede aclarar de alguna manera una cuestión. No sé qué opina sobre lo del tema, también dentro de las condiciones de regulación del VTC, lo del tema del tipo de contrato previo; en fin, los 15 minutos que se suelen tener, entre 15 o 30 minutos que se suelen poner en las regulaciones que hay a nivel autonómico, si es algo que le parece oportuno o debería también desaparecer, o incluso debería facilitarse al VTC la captación de clientes de manera como lo hace el taxi. Yo creo que vamos un poco ganando terreno poco a poco del taxi a través de ir,

de alguna manera amable, metiendo regulaciones que lo que hacen es posicionar y asegurar la posición que ya se ha ganado *de facto*, que se ha ganado ya en el mercado del transporte público; y hablo de mercado porque en lo que estamos es, insisto, en la idea de competición entre un sector regulado por la Administración, controlado por la Administración, que es una concesión administrativa, cuyos precios, además, están regulados, con una actividad económica empresarial que entra en competencia con él y que intenta ganar esa cuota de mercado. Esa es la situación y, por tanto, creo que ahí tenemos que posicionarnos, lógicamente desde el punto de vista del interés general, del interés ciudadano y del interés de la Administración, y regular hasta lo máximo posible, dentro de la situación que el Partido Popular, en este caso, nos ha dejado de condiciones *de facto* que van a ser difíciles de modificar, y que, aun así, yo creo que la regulación no debe ir para asegurar esta situación *de facto*, sino para intentar revertirla de la manera que sea hacia un equilibrio donde realmente el servicio público esté garantizado, y que pueda haber un margen, lógicamente, para que la empresa privada se pueda desarrollar también.

SR. MARTÍNEZ NIETO (PRESIDENTE):

Debe concluir, señor Álvarez-Castellanos.

SR. ÁLVAREZ CASTELLANO:

Termino ahora mismo.

Simplemente, para terminar, una última pregunta, si nos puede aclarar alguna cuestión más sobre cuáles son las condiciones laborales realmente de los trabajadores. Me parece muy bien que se abogue por un convenio colectivo, pero no puede ser que se diga: sí, vale, vamos a un convenio colectivo si hay garantías jurídicas y si hay esto; es decir, si todo se normaliza como está, vamos a un convenio colectivo. No, el convenio colectivo tiene que estar sí o sí.

Nada más.

Muchas gracias.

SR. MARTÍNEZ NIETO (PRESIDENTE):

Seguidamente y por último, tiene la palabra el representante del Grupo Parlamentario Popular, don Antonio Landáburu Clares.

SR. LANDÁBURU CLARES:

Gracias, presidente.

Señorías, buenos días.

Señor Berzal, buenos días y bienvenido a la Asamblea Regional. Bienvenido y muchas gracias por participar también con su exposición en el enriquecimiento de esta norma.

Quiero comenzar dándole las gracias y reconociendo y felicitando la labor que usted mismo realiza como presidente de esta entidad, y también por todo lo que ha hecho durante la elaboración de la norma en representación de la VTC, que, como bien usted ha indicado, no solamente representa a las plataformas, sino también a todos aquellos autónomos que desde la Región de Murcia forman parte de las VTC. No solamente les atiende a ellos, y, entonces, por eso he de decir que su exposición ha sido muy clara y constructiva, y coincidimos prácticamente en todo lo que usted ha planteado. Porque las VTC forman parte ya de la movilidad cotidiana de miles de murcianos. Representan una realidad social y económica que nadie puede ignorar. Y ustedes han tenido siempre voluntad de

trabajar desde el diálogo y colaboración con la Administración regional. Esa actitud ha sido clave para que el Gobierno, a través del decreto ley, haya podido articular un marco regulador estable, equilibrado y consensuado.

En el Pleno ya dijimos que este decreto ley no es un capricho, sino que viene a ser una necesidad urgente para dar esa seguridad jurídica de la que usted hablaba y acabar con el vacío legal que generaba esta incertidumbre. Ese vacío fue fruto del llamado «decreto Ábalos», de 2018, aprobado por el Gobierno de Pedro Sánchez, donde ahí no hubo ni diálogo ni consenso, y que dejó a las VTC en una inseguridad y enfrentó a sectores que, como usted bien ha explicado en su exposición, debían convivir.

Frente a ese error, el Gobierno de la Región de Murcia, con el presidente Fernando López Miras, pasa hoy a hacer lo contrario: escuchar, consensuar y construir.

Y me detengo aquí, señor Berzal, porque ha podido comprobar usted el nivel del Partido Socialista de la Región de Murcia, que dice ahora que es bueno que vengan todos a esta Cámara, que es bueno que escuchemos a todos y que compartamos con ustedes la redacción de la norma, pero, sin embargo, para esa increíble moción de la que hablaba, que parece que dio lugar, que dio «nacimiento» a la Consejería de Fomento, y que aquí vamos a rebufo de lo que va diciendo el Partido Socialista de la región, pues bien, para poder redactar esa moción, sin embargo, solamente contaron con el sector del taxi.

Y es que por mucho que pretenda hoy decir la izquierda, y verá como va a terminar dándome la razón cuando termine la mañana, sinceramente, hoy ya han hecho algo nuevo, que es escuchar a todos y, por lo menos, conocer las reivindicaciones de los VTC. Porque a pesar de todos los inconvenientes que han expuesto esta mañana los partidos de la oposición, hoy tenemos una norma que no enfrenta, sino que equilibra; que no improvisa, sino que da certidumbre; que no divide, sino que garantiza esa convivencia y refuerza la confianza de los ciudadanos. Y en ese logro hay que reconocer también su papel, señor Berzal, porque sin el compromiso y la disposición de las VTC al diálogo, esta norma no habría sido posible.

Entre todos podemos hacer mucha más y mejor Región de Murcia, pero entre todos, y, entonces, por eso es que celebro el planteamiento que usted ha hecho de la convivencia del sector del taxi, porque la igualdad que ha manifestado esta mañana para nada es la que posteriormente han expuesto los grupos de la izquierda, pues competir en igualdad es compartir legalidad.

No se definen como adversarios del taxi; al contrario, están aquí para mejorar el servicio, además de garantizar esa convivencia armónica, como usted ha dicho, que mejora y enriquece el servicio.

Señor presidente, señorías, debemos avanzar al ritmo que lo hace la sociedad, y con esto concluyo.

Por todo ello, quiero felicitarle por el trabajo realizado junto al Gobierno regional, junto al consejero y al secretario general de la Consejería de Fomento, a quienes desde aquí también mando una felicitación, y agradecerle su implicación en este proceso.

En el Grupo Parlamentario Popular encontrará siempre un aliado, porque creo que vamos de la mano para mejorar este servicio y mejorar la vida del 1.600.000 habitantes de la Región de Murcia.

Y ya para concluir, le hago una pregunta. ¿Cómo valoraría usted este esfuerzo del Gobierno Regional para garantizar la convivencia equilibrada y armónica entre el taxi y la VTC, y qué supondría para su sector contar por fin con un marco estable y consensuado?

Muchas gracias.

SR. MARTÍNEZ NIETO (PRESIDENTE):

Muchas gracias.

Oídos los grupos parlamentarios, concedemos un turno final de diez minutos al señor Berzal

Andrade para que pueda reaccionar y aportar las conclusiones finales a esta comisión legislativa.

SR. BERZAL ANDRADE (PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN UNAUTO VTC):

Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señorías.

Me van a permitir los portavoces de los grupos parlamentarios que empiece por el final.

Agradecerle a don Antonio Landáburu, portavoz en esta comisión del Grupo Parlamentario Popular, sus palabras; también por el agradecimiento y reconocimiento del trabajo que hacemos desde el diálogo en esta patronal, pero sobre todo por identificar bien las necesidades del sector de la movilidad en la Región de Murcia en su conjunto y por identificar la necesidad de la convivencia del taxi con la VTC y con otros actores de la movilidad, y, por supuesto, por tener claro que el decreto fue un primer paso necesario, pero que estamos aquí precisamente para, a través del proyecto de ley, mejorar aquellas cuestiones que quedaron pendientes de este debate, porque siempre la sede parlamentaria en todas las autonomías, también a nivel nacional, es donde hay que debatir, donde hay que consensuar y donde hay que llegar a puntos de encuentro más que de desencuentro.

Entonces, ese reconocimiento por delante, y también por el trabajo y por la buena disposición que su grupo parlamentario desde el principio ha mantenido con esta patronal y con todos aquellos empresarios, pequeños o medianos, y también con trabajadores, en esa cercanía, en esa escucha activa, que es importante.

Usted hacía una reflexión con respecto a la convivencia del taxi y VTC, que cuál es la opinión que les puedo trasladar en nombre del sector. Para nosotros es imprescindible, es necesaria no solamente en el sector de la movilidad, es necesaria en la convivencia. Es necesario impulsar desde las administraciones la convivencia, que es algo que por desgracia, en muchos casos está abocando a que no haya respeto de los unos por los otros, y yo creo que eso tiene que ser común, con independencia de la ideología política de cada una de sus señorías.

Claro que apostamos por esa convivencia. Nosotros en la Región de Murcia hemos estado con el director general en la sala de juntas de la consejería, con el subdirector general reunidos con el sector del taxi antes de que se aprobase el decreto ley, buscando ese punto de encuentro. No se pudo encontrar porque, lógicamente, una cosa es negociar y otra cosa es someterse a la sumisión, cuando otro sector, desgraciadamente, interpreta que su solución es la extinción del VTC. Y esa no es la solución. La solución es dialogar para convivir. La solución es dialogar para competir, y la solución es tener una legislación que será el fruto de lo que ustedes debatan, de lo que ustedes armonicen y de lo que ustedes voten. Una solución que, como he dicho en mi anterior intervención, haga también sostenible esa convivencia.

Creo que usted no me había hecho más preguntas, sino solamente esa valoración. Entonces, si le he dado la respuesta adecuada, muchas gracias por su intervención una vez más y repito que seguimos abiertos a dialogar y seguro que ustedes, como el resto de grupos, también lo haremos.

Continúo con la intervención. Voy a intentar dar respuesta a todas las preguntas que se me han hecho. Si alguna se me pasa y lo permite el señor presidente, me la pueden volver a hacer, que estoy aquí para contestar en transparencia y honestamente.

José Luis Álvarez, don José Luis Álvarez, perdón, me hablaba en su intervención —muchas gracias por la misma, por supuesto—, hablaba de la ratio uno a treinta. Esa ratio, señor Álvarez, le tengo que decir, con el debido respeto, que fue el Tribunal Superior de Justicia de la Unión Europea quien la tumbó, no es algo que yo diga aquí, y además no es interpretativo. Bien es cierto que estableció criterios de restricción que si no se cumplían podían aplicar las administraciones; bien es cierto, al menos tres criterios. Pero no pongamos encima de la mesa, ni en sede parlamentaria ni fuera de sede parlamentaria, cosas que no son estrictamente ciertas, porque esa confusión da lugar a

la confrontación del taxi con respecto a la VTC. Y esa confrontación nosotros la esquivamos porque argumentamos. Nosotros no inventamos, nosotros concretamos y demostramos. La sentencia no la hicimos desde UNAUTO, la hizo el TJUE, el alto tribunal de la Unión Europea.

Entonces, ese ratio uno a treinta no tiene motivo de aplicación, porque lo han tumbado los tribunales; tampoco eran la garantía del equilibrio para dar un mejor servicio entre taxi y VTC a los ciudadanos, tampoco lo era. El uno a treinta, además, nadie justificó en su momento el porqué uno a treinta. Podría haber sido uno a cuarenta, uno a cincuenta o dos a diez; o sea, no había ningún argumento para que se tomase esa decisión en su momento. Entonces, se lo digo, no por reprocharle esa interpretación que usted hace, sino por decirle con humildad y con respeto que las cosas no son porque sí ni por casualidad, es porque lo dicen, en este caso, los tribunales.

Usted hablaba también de que no se den más licencias, más autorizaciones. Hay que diferenciar las licencias, que así es como se denominan las del taxi, y autorizaciones al sector de la VTC. Por supuesto, pero hemos dicho que será la oferta y la demanda y otras necesidades que tenga la Región de Murcia las que tienen que determinar en su momento bajo qué criterios, el porqué, para qué y cuándo se tienen que dar más autorizaciones. Y para eso proponemos humildemente que en el proyecto de ley se incorpore que haya una mesa de la movilidad tutelada, como no puede ser de otra manera, por el Gobierno de la Región de Murcia, donde estén representados todos los partidos políticos y todos los actores de la movilidad, y fijemos de una vez por todas unas condiciones, unos requisitos que fijen en qué momento hay que incrementar el número de autorizaciones de taxi y de VTC, y seguro que también, y eso va por otro lado, de transporte público colectivo, porque depende de las administraciones, normalmente de los entes locales o de los consorcios que hay en las ciudades o regiones.

Usted hablaba también de las garantías laborales de los convenios colectivos, y hay alguna pregunta que contesto conjuntamente porque me las han hecho algunas de sus señorías.

El convenio colectivo para el sector es imprescindible, pero ustedes me preguntaban qué convenio colectivo se aplica ahora, que el trabajador de la VTC trabaja en precario. No, los empresarios del sector no son negreros, señorías, no son negreros. Y fíjese, usted, que es tan defensor del sector del taxi y de la igualdad, nosotros nos hemos anticipado a eso, porque en Murcia se viene aplicando para el sector de la VTC el mismo convenio que el del sector del taxi; exactamente el mismo, con las mismas condiciones laborales, con la misma remuneración, con los mismos horarios; pero, por la singularidad que tiene el sector de la VTC, creemos importante tomar la iniciativa, junto con los agentes sociales sindicales, para tener un convenio específico que mejore aun si cabe esas condiciones laborales, y que además se recoja en el mismo la diferenciación de trabajo efectivo, de trabajo real, de horas de descanso, como se merece cualquier trabajador. Porque, señorías, igual que ustedes son trabajadores y yo soy trabajador, los mismos derechos tienen tanto los conductores de taxis como los conductores de la VTC.

Este es un sector que está por hacer todavía, y para eso demandamos la ayuda de una legislación que nos dé garantías jurídicas a todos y, por ende, también a los trabajadores, implementándolo con un convenio colectivo adecuado a las necesidades reales.

Usted me decía también, me hablaba sobre la contratación de 15 o 30 minutos. Esto, señoría, como usted también sabe, esto lo han tumbado en los tribunales. Nosotros somos un servicio que prestamos siempre con precontratación. Precontratar es que yo estoy aquí, y, si ya están ustedes, señor presidente, cerrando el debate, yo puedo estar solicitando un VTC. Eso es precontratar. Pero nadie me puede obligar, porque ustedes y yo tenemos que defender la libertad, a que yo espere 15 minutos, 30 minutos, una hora o seis a que venga a recogerme un coche. Estamos hablando de una región moderna, estamos hablando de un país moderno, estamos hablando de que no podemos dar la espalda a las nuevas tecnologías y no podemos privar a nadie de la inmediatez de un servicio.

Imagínense, señorías, que ustedes van a un restaurante y le dicen que entre el primero y el

segundo plato tiene que esperar dos horas porque hay una norma que le obliga; cuando se quiera comer la sopa y tiene que esperar dos horas para el cocido, al final no va a comer, porque usted tendría que ir a trabajar o a hacer sus cosas. Es que hay cosas que vamos contra el sentido común; incluso vamos tanto contra el sentido común que a veces hasta sus señorías pierden mucho tiempo por culpa de que no se aplica ese sentido común a la hora de que se tomen decisiones. Entonces, la precontratación no es un elemento que se deba aplicar.

Hablaba usted también de la captación, de que si el sector de las VTC quería captar lo mismo que el taxi. No, señoría, no, señoras y señores diputados. Nosotros respetamos, pero queremos también que se nos respete. Que el taxi, por su singularidad, a mano alzada recoja pasajeros, como no puede ser de otra manera, que tenga sus paradas y que a través de sus radioteléfonos hagan sus servicios o sus servicios privados, pero, a más a más, nunca hemos criticado que trabajen con las plataformas digitales ni lo vamos a criticar. No lo vamos a criticar. Si es una vía más que tiene el taxista para tener más recursos, para tener más servicios, ¿por qué vamos a criticar eso? Nosotros, claro que queremos que el taxi tenga más flexibilidad tarifaria, ¡cómo no!, como no podía ser de otra manera. Claro que sí. Si nosotros no tenemos miedo a la competencia. Nosotros estamos orgullosos del sector del taxi, no solo en la Región de Murcia, sino en toda España. Pero usted hablaba de igualdad. La igualdad tiene que ser por arriba. No podemos buscar la igualdad por abajo. Cuando un Gobierno trabaja por que haya menos brecha entre los que más y los que menos, no nos fijemos en los que menos para que los que más bajen hasta aquí; vamos a intentar que lleguemos a un punto medio por lo menos. Me parece lo más decente, lo más honrado y lo más sensato.

Por otra parte, con respecto a los precios dinámicos, nosotros claro que estamos de acuerdo en que no haya un abuso en los precios dinámicos. Y hay, efectivamente, comunidades autónomas donde se está aplicando, lógicamente; aplíquese. Solamente en mi primera exposición hacía referencia a lo que venía en el decreto y que se tuviera en cuenta, si sus señorías lo consideran oportuno y el Gobierno de la Región de Murcia, a la hora de modificar, si en su caso ustedes lo consideran, ese decreto ley para que sea un proyecto de ley, como decía el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, que también lo refería el portavoz de Vox y hacía referencia también el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, hágase, pero hagamos las cosas bien, no hagamos las cosas mal.

Con respecto a la intervención de don Ignacio Arcas, darle las gracias, señoría. Primero también por su objetividad, por su conocimiento del sector, por su cercanía también con este sector, por su cercanía con el sector del taxi, como no puede ser de otra manera.

Y evidentemente, lo que usted ha planteado lo compartimos, y algunas cuestiones que me ha preguntado le voy a dar nuestra humilde opinión.

Incidía usted sobre el tema de descentralizar hacia los ayuntamientos. En mi primera exposición ya he dicho que no compartimos esa decisión del Gobierno, y me estoy dirigiendo ahora al portavoz del Grupo Parlamentario Popular, por las razones que he expuesto. La autonomía tiene la responsabilidad de no dar una patada al balón y trasladar esa decisión a los ayuntamientos porque, efectivamente, como ha apuntado el señor portavoz, don Ignacio Arcas, de Vox, los ayuntamientos no tienen la capacidad para, en 24 meses, tomar esas decisiones, y se produciría una desigualdad entre municipios muy importante. Y como ha planteado muy bien usted, señoría, eso sería, en lugar de mejorar mediante el proyecto de ley la garantía jurídica que necesita el sector, sería perjudicar e implicar a otros actores, que son los entes locales, en algo que sería muy difícil, muy complejo, perjudicaría a los autónomos y a los empresarios en general y perjudicaría a los usuarios.

Entonces, señor Arcas, estoy con usted. Esta es una cuestión que hasta que aprueben el nuevo proyecto de ley vamos a incidir en ello en las reuniones que ustedes tengan a bien concedernos, porque es muy importante y así se lo trasladamos permanentemente al Gobierno.

Le agradezco mucho ese compromiso de que todas las autorizaciones hasta la fecha de la

aprobación del decreto puedan seguir, a partir de ese momento, haciendo servicios urbanos en toda la región. Lo demás sería un despropósito, sería privar de servicios a muchos municipios, sería que se tengan que despedir muchos trabajadores. De hecho, desgraciadamente ya ha habido empresarios que han tenido que despedir a algún trabajador porque tienen que tener sus coches guardados en los garajes porque si no, lógicamente, la autoridad competente les sanciona, y eso es algo que estoy seguro, señorías, que se va a arreglar con el nuevo texto de ese proyecto de ley.

SR. MARTÍNEZ NIETO (PRESIDENTE):

No tiene mucho tiempo más.

SR. BERZAL ANDRADE (PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN UNAUTO VTC):

Gracias, señor presidente.

No quiero dejar de contestar alguna cuestión también al señor portavoz del Partido Socialista, al que le agradezco su intervención.

Coincido con usted en que la competencia, en eso todos estamos de acuerdo, es buena para todos, que hay que buscar un equilibrio. Nosotros apostamos por ese equilibrio no impositivo, sino consensuado a través de una mesa de la movilidad.

Los ratios, usted también ha hecho referencia, del uno a treinta es algo que no podemos compartir porque lo han tumbado los tribunales.

Con respecto a los trabajadores ha hecho una referencia a los *riders*. No, este sector es un sector serio. No digo que no lo sea el de los *riders*, pero tienen sus problemas. Nosotros somos un sector cuyo tejido empresarial son autónomos y pequeños y medianos empresarios. Vamos a defenderles, pero también, que no les quepa ninguna duda, aunque se aplica un convenio colectivo que es de taxi y VTC específico, como nos hemos comprometido, y así hablaremos con los sindicatos, para mejorar las condiciones laborales y las garantías de horarios y otras cuestiones sociales. Voy un poco rápido porque es importante.

Hacía referencia el portavoz del Partido Socialista a algo que se me olvidó pero que es muy importante. Claro que el sector del taxi tiene PMR, ¿vale?; nosotros también. Es más, y me dirijo también a usted, señor portavoz del Partido Popular, no porque lo diga la ley estatal, que lo dice, el 10 % con respecto a la flota, sino que lo diga específicamente el texto del proyecto de ley una vez que esté aprobado. Estamos comprometidos también. La movilidad tiene que ser universal, de acceso universal, y eso está sucediendo en Madrid, en Andalucía, donde hay ya regulaciones consolidadas o más avanzadas, y lo vamos a defender siempre. Estamos en contacto con asociaciones de personas con diferentes capacidades y se merecen tanto respeto o más que cualquier ciudadano que tenemos capacidades distintas.

Y termino, y seguro que me he dejado algo sin contestar —solamente, señor presidente, medio minuto—, primero, dándoles las gracias de nuevo a todas sus señorías por su amabilidad, por su cercanía. Le rogaría al señor portavoz que traslade este agradecimiento al Gobierno, como antes he dicho. Confiamos en que este Parlamento aproveche la oportunidad que se abre con la tramitación de este proyecto de ley para reforzar la seguridad jurídica, que es el propósito que todos tenemos, para garantizar la libre competencia y ofrecer a ciudadanos y visitantes un sistema de movilidad eficiente, sostenible y de calidad.

Desde UNAUTO VTC, señoras y señores diputados, ofrecemos nuestra colaboración leal a esta Cámara y al Gobierno de la Región de Murcia para perfeccionar esta norma y contribuir a una movilidad mejor para todos.

Muchas gracias, señor presidente, señora secretaria, señorías, a su disposición.

SR. MARTÍNEZ NIETO (PRESIDENTE):

Muchas gracias al compareciente, señor Berzal.

La verdad es que hemos apurado los tiempos, pero hay otra comparecencia seguidamente y, naturalmente, no podemos demorarnos más.

Pero no quisiera terminar su despedida sin decirle que ha dejado usted sobre la mesa importantísimas reflexiones. Ha dejado también entrevista una teoría de la movilidad como eje vertebrador del medio urbano. Interesantes reflexiones sobre la importancia de mantener una mesa de la movilidad y los elementos clave de esta regulación en transmisiones, en convivencia con el taxi y demás elementos laborales y económicos que gestionan, que permiten un buen servicio de VTC.

Por tanto, muchas gracias. Confiamos en poder verle en nuevas comparecencias en esta Asamblea si fuese necesario.

Se suspende la sesión hasta las once, que continuaremos con la siguiente comparecencia.

Muchas gracias.

Segunda audiencia legislativa

SR. MARTÍNEZ NIETO (PRESIDENTE):

Bienvenidos.

Comenzamos la segunda sesión en este proceso de audiencias para la modificación del reglamento VTC, y tenemos a continuación a [doña Juana Pérez Martínez, que es presidenta de la Federación Murciana de Asociaciones de Amas de Casa, Consumidores y Usuarios, ThaderConsumo](#), que nos dará el punto de vista de los consumidores sobre esta regulación, a quien damos la bienvenida a esta Asamblea; aunque tengo que recordar en este momento que, por la demora que ya llevamos, vamos a ser estrictos en los tiempos, tanto en los comparecientes como en las intervenciones de los grupos.

Tiene la palabra durante 15 minutos.

SRA. PÉREZ MARTÍNEZ (PRESIDENTA DE LA FEDERACIÓN MURCIANA DE ASOCIACIONES DE AMAS DE CASA, CONSUMIDORES Y USUARIOS THADERCONSUMO):

Esto ya por la demora y la aceleración y demás.

Muchísimas gracias.

Buenos días a todos.

Me eximo de las presentaciones y agradezco la invitación a la comisión.

Tengo que decir que es la segunda vez que este año realizo una intervención en la Asamblea y les animamos a todos los señores diputados a que sigan contando con las asociaciones de consumidores en estos trámites de audiencia que realicen en las distintas comisiones.

Lo que nos trae al caso, como recoge el texto, es el Real Decreto 13/2018, de 28 de septiembre, que modifica el artículo 91 de la Ley 16/87, de Ordenación de Transporte Terrestre, de forma que las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, las conocidas VTC de ámbito nacional, pasa a habilitar exclusivamente para realizar el transporte interurbano de viajeros, produciéndose un vacío normativo en lo que respecta a los servicios de carácter urbano. Como dice el texto, se hace necesario regular con celeridad, sobre todo para evitar la incertidumbre y la falta de seguridad jurídica que genera, tanto a los titulares de las VTC como a todo el sector del taxi y a las personas

consumidoras y usuarias de la Región de Murcia.

No olvidemos que el Tribunal de Justicia de la Unión Europea declaró contrario a Derecho europeo la ratio diez a treinta entre licencias de VTC y taxis en junio del 23. Y a raíz de esta sentencia, y para evitar incumplir la normativa comunitaria, el Gobierno de España aprobó un cambio normativo en julio del 23 para blindar el taxi como servicio público, y así adaptar la legislación española a las resoluciones del tribunal europeo.

Destaquemos también que el número de viajeros en transporte urbano en la Región de Murcia va en aumento en los últimos años, por lo que se hace necesario uno de los objetivos que promueve el decreto ley: una mayor eficacia y eficiencia en la gestión de los servicios de transporte por carretera y una mejora regulatoria, que incluye reformas en el funcionamiento del sector del transporte público en personas con vehículos de turismo.

Como asociación de consumidores y usuarios somos conscientes del déficit del transporte urbano e interurbano en la Región de Murcia, temas que venimos denunciando desde hace años; aunque, examinando el texto, nosotros vemos estos objetivos escasamente regulados. Consideramos que este decreto puede ser una oportunidad para mejorar lo dispuesto en la Ley 10/2024, no solo contemplándola con la modificación del título, la inclusión del artículo 30(bis), artículo 41 y disposiciones transitorias, sino también para adaptar a los cambios sociales y tecnológicos la regulación del taxi y del sector.

Las VTC operan con modelos basados en tecnología, se han implantado y así ofrecen competitividad económica y mayores alternativas; pero a las asociaciones de consumidores nos preocupa la seguridad jurídica, la transparencia en la configuración de precios y que el sector del transporte público cada vez sea más completo, con más opciones, más garantizado como servicio público a los ciudadanos y evitando conflictividad que pueda mermar la competencia.

La Orden de mayo del 21 de la Región de Murcia que regulaba el transporte de las VTC se demoró unos años, a pesar de la imperiosa necesidad de regular el sector, y fue anulada en parte por la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de 2023, sentencia que interpuso la Comisión Nacional del Mercado y la Competencia.

Tenemos conocimiento de que en la Región de Murcia operan 755 licencias de taxi y 248 de VTC. En Murcia capital se registran 290 de taxi y 162 de VTC, números estos que han aumentado en los dos últimos años la demanda de licencias. Pero también es cierto que hasta 2023 la comunidad solo otorgó 125 licencias de VTC.

Otras comunidades, como Madrid, Comunidad Valenciana, Andalucía o Castilla-La Mancha han regulado y han adaptado la normativa de referencia en la similitud que nos ocupa, y además han dejado de manifiesto algunos problemas, como los planteados, por ejemplo, por requisitos medioambientales no exigibles a las VTC en la legislación nacional, por ejemplo para los vehículos eléctricos de emisiones cero, o la posibilidad de que personas jurídicas aparezcan en el sector de las VTC con plataformas digitales o no, pero con licencia, sin vehículos propios, sin personal con relaciones laborales, como se exige al sector del taxi.

Si según el artículo 30(bis) la prestación del servicio de VTC puede realizarla tanto personas físicas como jurídicas, nosotros consideramos que también se debería rectificar el artículo 7 de la Ley 10/2014, para que una licencia de titularidad del taxi pueda ser una persona jurídica también, y asimismo pueda contemplar la regulación de las VTC para que las prestaciones de servicio a través de varios conductores tengan las mismas obligaciones de relaciones laborales como las tiene el taxi.

Si el artículo 13 de la ley de 2014 obliga a un registro público de licencias de taxi, también debería operar para las licencias de VTC, con las mismas exigencias exactamente para conductores, vigencias, etcétera.

A las asociaciones de consumidores también nos preocupa el alza de precios. Las VTC no están sujetas a tarifas administrativas, ya que la configuración de precios depende de varios factores y,

aunque se conoce con antelación por el consumidor a la hora de contratar digitalmente y se paga telemáticamente el servicio previo, pueden darse casos de alza de precios temporalmente.

En el texto que nos ocupa solo se recoge que por razones de interés general, para evitar precios abusivos para los usuarios, en situaciones de alta demanda el precio final del trayecto en ningún caso podrá duplicar el precio ordinario ofrecido por este mismo trayecto por el operador de transporte.

En comunidades como Madrid se legisla con una limitación del 75 % sobre la tarifa base ante grandes eventos o situaciones de alta demanda o emergencias declaradas. Nosotros también nos decantamos por acotar más este límite, y esperamos que la legislación que el Ministerio de Consumo prepara que prevé prohibir la variación de precios, que se personalizan de forma automática durante el proceso de compra, se plasme pronto, y así podamos evitar que las personas consumidoras sientan la presión de tomar decisiones apresuradas por la incertidumbre de variaciones.

Por último, dos temas no menos importantes.

Uno que consideramos a destacar es que creemos que se debe ampliar el texto con la exigencia de que las VTC dispongan de flotas de vehículos accesibles en una proporción exigible en el decreto similar a lo que se hace a los taxis.

Y dos. La limitación de la disposición transitoria primera en limitar en dos años la suspensión de autorizaciones y licencias la consideramos demasiado amplia y debería acotarse. Por ejemplo, en Andalucía esta limitación se limitó a un máximo de dos meses y el decreto, señores, es de 11 de junio, publicado el 16 de junio de este año; o sea que no creo que varíe mucho la presión entre Andalucía y Murcia para poner un plazo tan largo.

Por lo demás, creo que he sido escueta, quedo a su disposición y muchas gracias.

SR. MARTÍNEZ NIETO (PRESIDENTE):

Muchas gracias.

Claridad, brevedad y concisión.

La verdad es que se lo agradecemos mucho por esta circunstancia.

A continuación, los grupos políticos tienen la palabra.

Comenzamos con el Grupo Parlamentario Socialista, don Miguel Ángel Ortega, cinco minutos.

Adelante.

SR. ORTEGA PÉREZ:

Muchas gracias, presidente, y bienvenida a la presidenta de la asociación de ThaderConsumo, que ya es la segunda vez, es verdad, que la recibimos en la Asamblea para escuchar sus aportaciones.

Como bien ha dicho, este decreto llega muy tarde. Llega muy tarde porque llevamos más de 40 años con las competencias reconocidas, tanto en el Estatuto de Autonomía como en la Constitución Española, y, concretamente, cuatro años, desde el 2022, en el que el Gobierno de España dictaminara al Gobierno regional a legislar sobre este tema. Han pasado siete años de inseguridad jurídica para conductores o empresarios, trabajadores del VTC, del taxi, pero también para los consumidores, con los problemas de que esto pasara.

Este decreto se anuncia y viene después de que el Grupo Parlamentario Socialista registrara una moción que venía pactada con el sector del taxi y que creíamos necesaria e imprescindible para dejar de provocar esta situación que estaba sufriendo todo este sector.

Y en torno a esto, creemos que son necesarias las aportaciones que tiene que hacer como representante de los usuarios, porque hay varias dudas que no se atienden. Por un lado, la percepción de los usuarios.

Señora Pérez, ¿cuáles cree que son los aspectos más destacados por los usuarios: el precio, la

facilidad de reserva, la disponibilidad, la seguridad o la calidad del servicio? Esto es esencial a la hora de legislar y creo que este proyecto legislativo, este decreto tiene un coladero de muchas carencias en este aspecto.

En cuanto a la competencia y a la calidad de oferta, en su opinión, ¿la presencia del VTC ha ampliado la oferta de transporte para usuarios o ha generado desequilibrios que pueden afectar a los mismos? ¿Considera competencia desleal o al menos desequilibrio competencial la regulación del taxi y la no regulación de las mismas para los VTC? Porque esto ha producido precios máximos o encarecidamente elevados, en condiciones de extrema vulnerabilidad para los usuarios.

En cuanto a las tarifas y a la transparencia, ¿qué considera usted, a través de las reivindicaciones y demandas, que ocurre en situaciones de alta demanda?, ¿suben o bajan los precios por la aplicación de las tarifas dinámicas o de los precios dinámicos? Está claro que suben. Si alguien ha cogido alguna vez un VTC, suben. ¿Esto es perjudicial o beneficioso para el usuario?

Antes hemos escuchado al presidente de la asociación UNAUTO, que venía a defender a la patronal de las VTC, y se negaba a que se limitaran los precios. Pero es esencial que, si a un servicio público como el taxi se le limita, también se haga en los VTC para garantizar igualdad de condiciones al consumidor y para proteger al consumidor.

En cuanto a los derechos y las reclamaciones, ¿cuáles son las reclamaciones más habituales que reciben en su asociación en relación con los VTC y también con los taxis? Porque es necesario saberlas también para regular.

Y en cuanto a la equidad y al servicio público, ¿entiende su asociación que la coexistencia de taxi y VTC beneficia a todos los usuarios por igual o genera desigualdades territoriales y sociales? Y esto lo digo específicamente porque el taxi opera en zonas de baja población, en zonas rurales, donde las VTC, al no tener campo de negocio, no va a operar. Y esto también es significativo de lo que supone un servicio público como el taxi a la hora de cohesionar y de avanzar en la unidad del territorio, mucho más cuando tenemos un transporte público en la Región de Murcia tan inexistente e ineficaz como el que tenemos.

Y por último, ¿qué enmiendas cree que podemos aportar, independientemente de las que ya ha venido relatando en su primera intervención, para garantizar al consumidor el cumplimiento de esta ley? Porque tenemos sobrados ejemplos de leyes que no se cumplen en la Región de Murcia porque no son del agrado del Gobierno regional. Y el consumidor, en un aspecto tan importante como es el transporte público, y mucho más el transporte público privado, que es el del taxi y el del VTC, necesita garantías.

Si son importantes los intereses de los sectores económicos, mucho más importantes son los intereses de los consumidores, y de ahí la importancia de su presencia hoy y de sus declaraciones. Así que muchas gracias, y por mi parte no tengo nada más que decir.

SR. MARTÍNEZ NIETO (PRESIDENTE):

Muchas gracias.

A continuación, por el Grupo Parlamentario Vox, don Ignacio Arcas tiene la palabra, cinco minutos.

SR. ARCAS CUARTERO:

Muchas gracias, presidente.

En primer lugar, agradecer a la compareciente que esté hoy aquí, en esta comisión, en la que estamos tratando un tema importante, que se refiere a la movilidad en la Región de Murcia.

Desde este grupo parlamentario hemos denunciado que este no es el decreto que se debería haber

redactado por parte del Gobierno regional. Y, claro, le tengo que decir que estamos en desacuerdo con usted en el sentido de afirmar que esta ley promueve una mejora regulatoria, porque al final lo que hemos constatado es que lo que ha venido a hacer es a dar aún mayor inseguridad jurídica.

Y creo que si entramos a analizar el texto, entre las muchas carencias que encontramos, vemos cómo se ha suspendido que las licencias anteriores a la entrada en vigor de este decreto puedan trabajar como trabajaban anteriormente, limitándolas únicamente a los municipios donde se encuentran residenciados.

Yo creo que no han analizado que estos coches no se pueden meter en un garaje y se suelen meter en naves industriales. Como ustedes bien saben, los polígonos de Murcia, por ejemplo, se encuentran muy saturados y la gente busca polígonos alternativos, como pueda ser en Molina de Segura, en Ceutí o en otros municipios. Entonces, esos vehículos se encuentran residenciados en esos municipios porque la base operativa se encuentra en ese municipio.

Que sepa usted, que a lo mejor no lo han tenido en cuenta, que se les ha prohibido trabajar, por ejemplo, en Murcia, o se les ha prohibido trabajar en Cartagena, si esos vehículos no se encuentran residenciados en la ciudad a fecha de entrada en vigor de esta normativa. Y creo que es fundamental que tengamos en cuenta este extremo, porque al final lo que hacemos es limitar de una manera arbitraria la operatividad de estas VTC, y al final va en contra de los consumidores, que son a quienes dicen ustedes defender.

También decir que nos llama mucho la atención que en el propio escrito que nos han facilitado se nos diga que la normativa de Madrid o Andalucía es muy similar a la que nos ocupa, y nos llama la atención porque, como le decía, aquí, en la Región de Murcia, el Partido Popular ha hecho lo mismo que el señor Ábalos. Ábalos le pasó la pelota a la comunidad autónoma y la comunidad autónoma le pasa la pelota a los ayuntamientos.

Y yo le quiero preguntar, con la experiencia que pueden tener desde su asociación, ¿cree usted que todos los municipios de la Región de Murcia, en el plazo de 24 meses, van a regular la VTC o vamos a seguir con inseguridad jurídica? Porque me gustaría que alguien me explique, con la dificultad que tiene hacer una ordenanza municipal, si van a ser capaces los distintos ayuntamientos de poder sacar esto adelante o si, en cambio, el Gobierno regional ha hecho dejación de funciones, no como en otras comunidades autónomas, como las que ustedes bien mencionaba, como Madrid o Andalucía, pero no en el sentido que ustedes lo hacían.

Con respecto a las relaciones laborales, nos ha dicho el presidente de UNAUTO que sus trabajadores tienen los mismos derechos que los del taxi, ya que ellos están dando las mismas coberturas que en el propio convenio del taxi. Entonces, lo que ustedes vienen aquí reflejando ya se está cumpliendo, en palabras del anterior compareciente.

Por último, le he preguntado ya sobre la sectorización de los municipios, nos dice usted que 24 meses sin autorizaciones son demasiados, pero creo que nos tenemos que ir al artículo 30(bis), el apartado segundo, que introduce este decreto, en el que se nos dice que para la realización de servicios de carácter urbano será necesaria la previa obtención de la correspondiente licencia habilitante otorgada por el municipio en el que esté residenciado el vehículo.

Si en 24 meses no vamos a tener más licencias y luego los ayuntamientos no tienen capacidad para hacer esas ordenanzas, ¿cómo se le va a prestar el servicio a los consumidores?, que es una de las preocupaciones que tenemos desde este grupo parlamentario.

Y también preguntarle, con respecto a la inseguridad jurídica de las licencias ya otorgadas, ¿cómo cree usted que va a afectar a los consumidores que de la noche a la mañana se haya prohibido trabajar a muchos de estos vehículos por, simplemente, estar residenciados en otro municipio, al que no han tenido más remedio que irse porque no existían superficies industriales, naves industriales o locales donde poder tener sus vehículos?

Nada más.

Muchas gracias, presidente.

SR. MARTÍNEZ NIETO (PRESIDENTE):

Muchas gracias.

Seguidamente, Grupo Parlamentario Mixto, señor Álvarez-Castellanos, cinco minutos.

SR. ÁLVAREZ-CASTELLANOS RUBIO:

Muchas gracias, señor presidente.

Gracias, señora Pérez, por la información, yo creo que concisa, pero interesante, que nos aporta aquí, en el documento, y sobre todo con datos, yo creo que interesantes también, y yo repito un poco el planteamiento, creo que por situar un poco el marco del debate.

Estamos, creo que esto es importante entenderlo, en una situación en la que un sector empresarial quiere instalarse en parte de lo que es el ámbito de un servicio público regulado, concesionado desde la Administración y cuyos precios, además, están regulados, precisamente porque, como en el caso del agua potable, son los dos precios públicos regulados por la Administración, se antepone sobre todo la defensa de los consumidores como un servicio público esencial, por tanto accesible, por tanto universal, frente a lo que es la estrategia de ganancia y de enriquecimiento empresarial. Por tanto, este es el conflicto que hay. Y, claro, evidentemente la economía es dinámica; las empresas son dinámicas, evidentemente, y ante una ausencia regulatoria como la que hemos tenido, evidentemente que no se quedan paradas ni quietas.

Entonces, claro, yo creo que este es el primer desequilibrio importante que yo creo que debemos resaltar y tener en cuenta a la hora de sentarnos a regular y pensar sobre la regulación de estas autorizaciones, porque no estamos en una situación de equilibrio. Estamos en una situación de desequilibrio, de empuje importante por parte de las empresas del sector, frente a lo que representa el servicio público, en este caso regulado por el taxi.

En ese sentido, el tema de los precios, insisto, lo del precio dinámico es que me parece una ocurrencia genial desde el punto de vista empresarial, claro; desde el punto de vista..., ¿imaginamos una panadería con precios dinámicos donde, en función de no sé qué algoritmo, la barra de pan cada día vale una cosa o vale otra, en función del hambre que cada uno tenga seguramente o de la necesidad que tenga del tema? Me parece que es una cosa, en fin, sobre la que hay que prevenirse en lo que representa en sectores de interés público, insisto, insisto en esto. O sea, no estamos hablando de la movilidad como un nicho de negocio, estamos hablando de la movilidad como un servicio público esencial, y tanto es así que la propia normativa y la propia Administración y la propia legislación desde hace muchísimo tiempo lo reconoce como servicio público regulado, precisamente por la importancia que tiene.

Esa era una cuestión y, entonces, yo hoy le preguntaría sobre su opinión, si la tiene más detallada, en cuanto a denuncias y demás, la situación en cuanto afecta a los usuarios la cuestión de los precios dinámicos. O sea, autorizar que se pueda por una parte incrementar el precio ordinario hasta el 100 % y que encima oigamos que eso es una limitación casi inadmisibles, me parece que sitúa bien claro en qué lado está cada cual que afirma este tipo de cosas. Por tanto, esa es una cuestión, yo creo que importante.

Luego, en fin, al hilo de esta reflexión de lo que está pasando aquí esta mañana, yo quiero dejar otra reflexión de cara al futuro y posibles comparecencias. No sé quién ha ordenado, no sé si fue la Mesa —sería la Mesa, lógicamente, quien ordenaría las comparecencias—, pero me parece que yo creo que deberíamos oír primero siempre al sector público, en este caso, y al sector de los consumidores antes del sector empresarial, porque quizá tendríamos recogidas muchas más

cuestiones que plantearle al sector empresarial y no al revés.

Por tanto, me parece más interesante que el sector empresarial siempre venga al final y no al principio, para poder transmitirle también cuál es el sentir de usuarios y del propio sector público, como es el del taxi en este caso.

Pero bueno, dicho eso, las cosas están como están y no sé si en ese sentido también quiero hacer una pregunta al Grupo Popular, y en este caso al Gobierno, si están dispuestos de alguna manera a que realmente podamos dialogar y pactar y consensuar entre todos, incluso enmiendas de algún tipo. Porque vistas las posiciones... (...) Claro, yo sé que no va a decir lo contrario, evidentemente, y menos aquí en público; otra cosa son los hechos. Y si nos remitimos a los hechos y a la tradición, me empiezo a oler que aquí hay cierto pacto ya acordado, probablemente entre algunos grupos políticos y sectores económicos también para, lógicamente, establecer o que prácticamente lo que no regula este decreto, que no regula nada, prácticamente nada, siga casi en la misma situación de alguna manera, o, bueno, simplemente todavía modifique algunas cuestiones relativas a las quejas que hoy nos ha planteado aquí el representante de la patronal.

SR. MARTÍNEZ NIETO (PRESIDENTE):

Debe terminar, señor Álvarez-Castellanos.

SR. ÁLVAREZ-CASTELLANOS RUBIO:

Termino enseguida.

Por tanto, me interesa mucho, sobre todo, si puede darnos alguna explicación más la representante de los consumidores sobre cómo está afectando, cómo está viviendo realmente el sector, qué problemática están encontrando realmente los consumidores en este servicio, de alguna forma, y si ha encontrado de alguna manera que la disposición de este servicio ha aliviado otros problemas que pudiera tener en otros ámbitos de transporte o no, o simplemente es un servicio más que podemos usar o no usar y que tampoco ha tenido gran incidencia respecto a lo que desde la visión del usuario ha podido de alguna forma mejorar el servicio.

Nada más.

Muchas gracias.

SR. MARTÍNEZ NIETO (PRESIDENTE):

A continuación, y por último, Grupo Parlamentario Popular, cinco minutos, señor Landáburu.

SR. LANDÁBURU CLARES:

Muchas gracias, señor presidente.

Señorías.

Señora Pérez, bienvenida y gracias por su excelente planteamiento, porque es una suerte poder escucharla, como siempre, y tomar buena nota de su intervención.

Quiero comenzar reconociendo y felicitando la magnífica labor que desarrolla usted y también la Federación Murciana de Asociaciones de Amas de Casa, Consumidores y Usuarios en defensa de los derechos de los ciudadanos de la Región de Murcia.

Como le digo, su intervención ha sido, como siempre, muy clara, rigurosa y constructiva, y coincidimos prácticamente en la totalidad de lo que ha expuesto, y desde aquí seguimos dispuestos a llegar a acuerdos con ustedes, pues el Gobierno regional ha querido situar al consumidor en el centro

de esta regulación, porque al final lo importante no es tanto si el servicio lo presta un taxi o un VTC, sino que cualquier ciudadano de la Región de Murcia tenga garantizado el transporte seguro, accesible, transparente y de calidad. Esa es la clave de la norma que hoy debatimos, y esa es también la aportación fundamental de la asociación que usted preside, que así se lo ha hecho llegar al Gobierno de la Región de Murcia, pues esta norma nace del diálogo y el consenso. Esa es la principal diferencia de lo que vimos en el 2018 con el decreto de Ábalos, que fue un parche improvisado del Gobierno de Pedro Sánchez que no resolvió nada y que generó más inseguridad que soluciones.

Ese es el *modus operandi* de Pedro Sánchez, el que estila el Partido Socialista en la Región de Murcia, confrontación como norma y solo escuchar a un sector, pues en esta ocasión el portavoz socialista vuelve a afirmar en su intervención que solamente escucharon a los taxistas en una moción que prácticamente ordenó la hoja de ruta de la Consejería de Fomento y vamos todos a rebufo de lo que dice el Partido Socialista. Pues en esa fantástica moción solamente escuchó al sector del taxi, dejando a un lado a los consumidores y también a las VTC.

Pues bien, aquí estamos para escucharlos a todos. Se dan golpes de pecho, hablan mucho de transporte público, pero trabajan bien poco. Y es que frente a esa forma de legislar desde arriba, sin escuchar a nadie, aquí, en la Región de Murcia se hace lo contrario: abrir el proceso, contar con todos y garantizar que el resultado proteja de verdad a los ciudadanos.

Es por eso que desde el Partido Popular en esta Asamblea hemos tenido a bien invitarles a todos a seguir con ese proceso de diálogo que ya inició el Gobierno del presidente Fernando López Miras. Pero, por lo que veo, hay quien se ha puesto con esta materia hoy y hay quien ha comenzado a escuchar hoy al sector y por eso no hizo ni una propuesta de comparecencias. El señor Álvarez-Castellanos se atrevía a criticar incluso el orden de estas comparecencias. Pues bien, yo le sugiero al señor diputado del Grupo Mixto que, para siguientes, también usted ordene alguna comparecencia. Puede invitar a quien quiera escuchar y también participar activamente en ello. Sabe usted que puede contar con el Grupo Parlamentario Popular para todo lo que necesite en pro de la Región de Murcia, dejando a un lado las diferencias ideológicas. Siempre ha sido así, señor Álvarez-Castellanos.

Y por supuesto, estamos aquí para escucharles a todos, también al taxi, al VTC y a los consumidores y usuarios, porque para ello estamos aquí. Porque las aportaciones de estos consumidores han sido decisivas para que esta norma tenga esa vocación de servicio público y de defensa de los derechos de los usuarios, y va a seguir siendo ese el camino.

Desde el Grupo Popular, además de aprovechar para felicitarle por esta estrecha colaboración que ha tenido con el Gobierno regional y por su compromiso constante con los ciudadanos, hemos tomado, como le he dicho al principio, buena nota también de sus indicaciones, y también agradecemos el documento que nos ha hecho llegar a todos los grupos políticos.

En conclusión y sirviéndome de esta reflexión para plantearle la pregunta, considero la política como una herramienta fundamental para hacer la vida mejor de nuestros vecinos, y esta norma que trabajamos en esta Cámara es primordial para garantizar la convivencia armónica entre el taxi y VTC; pero, como indico, no tiene otra finalidad que mejorar el servicio y, por ende, la vida de los usuarios.

Señora Pérez, mi pregunta es la siguiente: ¿qué valoración hace usted de que el Gobierno regional haya situado al consumidor en el centro de esta regulación, fruto del diálogo y el consenso con todos los sectores?

Muchas gracias.

SR MARTÍNEZ NIETO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Landáburu.

A continuación, concedemos nuevamente la palabra a la señora Pérez para que pueda responder

a las observaciones de los grupos políticos y cualquier otra consideración final que desde el punto de vista de los consumidores quiere hacernos llegar para la modificación de esta normativa.

SRA. PÉREZ MARTÍNEZ (PRESIDENTA DE LA FEDERACIÓN MURCIANA DE ASOCIACIONES DE AMAS DE CASA, CONSUMIDORES Y USUARIOS THADERCONSUMO):

Diez minutos y sin meditar, ¡eh!, así, como viene una preparada.

Voy a empezar por las notas que he ido tomando del representante del grupo del PSOE, que manifestaba que ha llegado tarde la legislación.

Nosotros no expresamos exactamente que sea tarde, lo que expresamos es que es escasa, bastante escasa y que se debería añadir mucho más a esta modificación de la ley. El que llegue tarde es algo inevitable. Lo que hay que plantearse ahora es hacerlo bien y que se pueda ejecutar y que se pueda llevar a buen puerto, y sobre todo con aspectos que preocupan no solo a los consumidores, sino también al resto de agentes que están implicados en este marco económico. O sea, es que hay que mirar tanto al sector del taxi como al sector de VTC como al resto del sector del transporte, porque hay una máxima que he repetido un par de veces en el escrito y que esta mañana quiero recalcar. El problema de verdad es el déficit del servicio público de transporte. Nosotros no vamos a estar en contra ni de que se amplíe uno, ni de que se merme otro, ni de que se controle. Nosotros, los consumidores, y esta es una respuesta para el resto de grupos, lo que creemos es que deben ampliarse las opciones para el consumidor con garantías y seguridad jurídica y evitando, y lo he recalcado en el escrito, los problemas de conflictividad. Porque que un sector se enfrente a otro inevitablemente va a afectar al resto de agentes que estamos allí como consumidores y usuarios, como Administración pública, como políticos del grupo que sea.

La herramienta que mencionaba el representante del PP, que es la política, es fundamental. Nosotros no vamos a buscar confrontaciones, siempre diálogo, y ahí nos van a encontrar; y un diálogo que sea constructivo, que es lo que de verdad interesa. Con lo cual, lo que queremos es que se amplíe, que se amplíe esa competencia en el transporte público. El que se pongan garantías y seguridad jurídica es misión de ustedes. Nosotros, los consumidores, resolveremos las quejas con los cauces que ustedes también pongan, pero nosotros, como consumidores, queremos tener opción de poder tomar un VTC, por ejemplo, en Cartagena. Si ustedes, señores diputados, han tomado algunos, se pueden sentir privilegiados, porque en la ciudad departamental de Cartagena no hay ni una licencia ni se puede tomar. Lo pueden tomar en la ciudad de Murcia, ¡qué bien!, pueden coger un VTC desde su domicilio para ir a la estación del AVE, que en Cartagena no tenemos. Pero observarán, y eso se lo digo al señor diputado de Vox, que no pueden utilizar el carril de taxi o bus, que tienen que ir como un ciudadano exactamente por el resto de la circulación.

O sea, hay muchas limitaciones, pero no somos precisamente las asociaciones de consumidores las que tenemos que poner encima de la mesa la vista de esas limitaciones, sino que tenemos que recalcar, y lo he dicho y lo repito, que el decreto promueve una mayor eficacia y eficiencia en la gestión de los servicios y una mejora regulatoria. Y el punto siguiente de mi exposición es que decimos que esos objetivos, que están muy bien plasmados, están escasamente regulados, que tienen mucho que aportar, señores diputados, a la mejora de este decreto, muchísimo.

En cuanto a que si vemos competencia desleal o no, pues, como le acabo de decir, no lo podemos apreciar. Los consumidores de la Región de Murcia no tienen esas opciones. Entonces, ¿dónde vamos a ir para apreciar eso? Los privilegiados que viven en la ciudad de Murcia sí, porque, eso sí, si estás en alguna de las 54 pedanías tampoco tienes opciones a las VTC, ¿vale?, no te prestan ese servicio. Entonces, como no lo podemos apreciar, no podemos tampoco recoger ni plasmar muchísimas quejas.

Las quejas del sector de taxis sí que las plasmamos y hay mucho que regular y ampliar sobre el sector del taxi. Por ejemplo, la resolución alternativa de conflictos está impuesta por nuestra legislación comunitaria. Aquí, en la Región de Murcia, la Junta Arbitral de Transporte tiene escasos medios. Una resolución en temas de transportes a través de la Junta Arbitral de Consumo se puede demorar más de año y medio. Díganme ustedes qué mecanismos tiene un consumidor para defenderse cuando tenga algún problema en el sector del transporte, que fácilmente es el del taxi. Puede legislarse para que el sector del taxi o el de VTC estén sometidos de manera obligatoria, o por lo menos llegar a acuerdos a través de las direcciones generales, hay muchas formas de llegar a esos acuerdos, para que se sometan al sistema arbitral de consumo; pero si ustedes tienen un problema ahora mismo por precios aquí, no hace falta que salgamos a buscar consumidores, sino a los que están en la mesa, por precios, por deficiencia en el servicio, en calidad, asistencia, medidas sanitarias, que no se recoge ni una en la ley que regula el sector y hemos pasado el covid y se habla de cosas como el confort en el taxi. Sí hay que repasar esa ley y meterle bastante en los cajones, señores diputados, ahí tienen donde desarrollar y meter. Pues si tienen alguno de esos problemas, tengo que decir que lo más que podemos hacer es, desde nuestra federación de consumidores, que recoge el mayor número de quejas y resuelve casi el 90 % de las mismas a través de la mediación con los representantes del sector. Porque, eso sí, hablar y llegar a acuerdos parece que sabemos hacerlo, pero mecanismos y herramientas que tengamos, que nuestra legislación plasme y que podamos utilizar, bien de manera voluntaria o no, son escasos. Y en el tema de transporte ya no sé qué calificativo ponerles, porque puedo ser incluso jocosa en el calificativo.

Con lo cual, en la transparencia de si suben o no los precios, pues, como le digo, tampoco lo podemos..., si es que esto, yo he podido disfrutar de un VTC fuera de la Región de Murcia, pero también he sido privilegiada de poderlo coger en Murcia capital, no más.

¿Y que si genera desigualdades? Creo que es una pregunta retórica. Le he dicho al señor presidente que iba a ser escasa, o sea, que iba a ser corta en ello y creo que no debería entrar en eso.

En cuanto a la respuesta del representante de Vox, creo que no lo ha leído bien. Lo que estaba diciendo lo he presentado en escrito para que pudieran seguir la exposición mientras que lo decía.

Esta legislación no es tan amplia como se desea. Nosotros, como consumidores, no decimos que cumpla ningún objetivo, todo lo contrario. ¿Que quieren contar con los consumidores y ponerlos en el centro? Me parece muy bien, pero es que no somos el centro, somos una parte. Y me parece esa idea recurrente de querer pintarlo bonito porque se cuente con los consumidores. Se puede contar con los consumidores, pero si no llegamos a buen puerto, donde sea amplio. Es que no estamos en contra de que se amplíe y se den más licencias o no, y se deberían dar y no demorar dos años para las que ya están solicitadas, se debería acortar ese plazo. ¿Qué pasa? ¿Que necesitamos más funcionarios para trabajar más? Pues mira, la comunidad de Andalucía, como he dicho, en junio dijo máximo dos meses. Es que somos muy laxos en nuestro trabajo. Es que cuesta mucho. ¿Y que luego trasladamos la pelota a los ayuntamientos? Pues prestémosles herramientas y hagámoselo fácil.

Es que dentro de dos años yo no sé dónde van a estar ustedes, pero lo que sí sé es que el Gobierno regional probablemente no tenga la misma cabeza de representantes, y eso sabemos que tarda una demora; que eso, mientras que aterrizamos con el cambio de representantes políticos, los dos años con facilidad pueden ser a dos años y medio o un poquito más. Nosotros decimos que sí, que se necesita dar esas licencias, y si ya están solicitadas, responder, y trabajar sobre esto, porque esta realidad la tenemos en la mesa y queremos más transporte. Si es que vamos con el mismo prisma: hay un déficit. Yo esta mañana, en escasamente un kilómetro y medio, he tenido que coger un taxi porque el autobús urbano que suelo coger todos los días, y que llevo mi tarjeta de transporte aquí, se me ha demorado y he estado más de 20 minutos esperándolo. ¿Y qué pasa? Que vengo en un taxi donde no he podido ni tomar agua porque no se puede tomar agua ni comer dentro de un taxi, pero en un VTC sí. Pero fíjese una cosa, que si quiero llevar a mi mascota al veterinario —procuro

utilizar poco el coche privado— no puedo tomar un taxi; mientras que si hubiera podido tomar un VTC en Cartagena no tendría ningún problema, porque las mascotas, aunque vayan dentro de sus transportines, los taxistas no lo aceptan. Lo tienen puesto ahí e incluso en su página web.

O sea, hay muchas medidas que ampliar y hay que mejorar muchísimo, y no solo si tenemos que tener aparcados los VTC a la sombra o al sol, que luego hablamos de si hay que hacer paradas a la sombra precisamente para los taxistas.

El conflicto en realidad es ese, la falta de servicio público en el transporte. ¿Que aliviaría o no como nos pregunta el representante de «Ciudadanos»? Pues mire, lo que sí le puedo decir es que mejoraría las opciones. Así de claro. Cuantas más opciones tenga el consumidor, cuanta más competencia tengamos en el mercado, más fácil lo tendremos para elegir. Luego nos preocupará la configuración de precios, pero es que nos preocupa igual para..., no para una panadería, que no es un servicio público, pero sí para el resto del transporte. Tomar un avión hoy en día, el precio del billete depende también de esa configuración de precios; entonces, no vaya a ser que también tomar el tren, con lo que nos cuesta, con lo que nos cuesta en la Región de Murcia, también tengamos que estar en esa configuración de precios vigilándolo. Por ahora simplemente tenemos opción a un par de operadores, pero no mucho más.

¿Garantizar el servicio público? Pues sí, eso es obligación del Gobierno. No vamos a entrar en si hay confrontación o no en la legislación nacional o en la regional. Como le digo, nosotros consideramos que se debe legislar mucho más ampliamente.

Mire, una de las cosas que más nos llamó la atención cuando nos invitaron la semana pasada a formar parte de esta comisión, anteriormente no habíamos valorado el estudio de las VTC, salvo por alguna que otra mesa de transporte o consejo asesor de transporte en años anteriores, que la legislación ya, como vimos, se anuló parcialmente, y nos llamó la atención que un taxista solo pueda ser persona física en la titularidad de un taxista, mientras que las VTC pueden ser personas físicas o jurídicas. Y entonces dices tú, ¡pero bueno!, ¿y entonces a los taxistas por qué los están privando de esto? ¿Por qué no pueden mejorar el sector? ¿Por qué este desequilibrio lo están viendo ahí de frente y no contrarrestan? Un taxista tiene la licencia de por vida; pero él, no los herederos del taxista ni cuando se quiera jubilar. No puede convertirse en una CB o en una persona jurídica, aunque sea individual, no. Lo que sí tienen, la verdadera ventaja, que valoran mucho, es que cuando se jubilan ellos mismos traspasan la licencia; que debería trasladarse la licencia al ayuntamiento y volver a sacarla en subasta porque eso es mejorar la competencia. No, no, hacen negocio con su licencia. Si es que les dan ustedes un negocio ahí. Pero bueno, tampoco estamos ahora mismo llamando la atención sobre esto, sino que mejoren las condiciones de los taxistas, y aprovechar un decreto para reformar una ley no es solamente cambiarle el título y meter un bocadillo de lo que nos puede beneficiar, como es retrasar dos años lo que tenemos que trabajar, o meter simplemente un texto que es el mismo que se ha recogido a razón de la disposición del tribunal europeo en el resto de legislaciones de la comunidad. Si es que no han hecho mucho más. O sea, tampoco hay que decirles que en otras comunidades han trabajado más. Por lo menos aquí, en Murcia, podríamos presumir de que trabajamos y que hacemos un poquito más.

Eso es lo que nosotros, las asociaciones de consumidores, venimos a poner encima de esta mesa, y recalco que estamos a disposición para el diálogo en cualquier momento, no solo cuando ya esté el decreto aprobado por el Gobierno, en cualquier tema que pueda afectar a los consumidores.

Muchas gracias.

SR. MARTÍNEZ NIETO (PRESIDENTE):

Muchísimas gracias, señora Pérez Martínez.

Yo creo que ha sido un diálogo muy fructífero entre los consumidores y los grupos políticos, que

sin duda tendrá su reflejo en esta modificación que estamos tramitando.

Por tanto, le agradecemos su presencia aquí.

Se suspende la sesión hasta la próxima convocatoria, que es dentro de unos minutos.

Muchas gracias.

Tercera audiencia legislativa

SR MARTÍNEZ NIETO (PRESIDENTE):

Buenos días.

Bienvenidos nuevamente.

Procedemos ahora a la tercera de las comparecencias para este proyecto de ley, por el que se modifica la legislación reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

Esta tercera comparecencia, y última, para este proyecto corresponde a [don Francisco López Clavijos, que es secretario de la Cooperativa de Radio Taxi Murcia](#).

Le damos la bienvenida a esta Asamblea y confiamos en que sus aportaciones sean valiosas para este trabajo legislativo que tenemos entre manos.

Tendrá usted, en primer lugar, 15 minutos; a continuación le responderán los grupos políticos, y finalmente podrá usted disponer de un turno final de diez minutos para hacer la síntesis, tanto en lo que sea responder a los grupos como las conclusiones finales que usted considere que debe tener en cuenta esta comisión legislativa para realizar su trabajo de regular normativamente este asunto.

Adelante, tiene la palabra durante 15 minutos.

SR. LÓPEZ CLAVIJOS (SECRETARIO DE LA COOPERATIVA RADIO TAXI MURCIA):

Gracias, señor presidente.

Lo primero, buenos días a todos los diputados y diputadas. Espero que hayan tenido unos días de asueto, aunque yo creo que la política no para, y agradecer esta oportunidad de poder exponer esta cuestión.

Me presentaré, aunque el presidente ya lo ha hecho. Soy Francisco López Clavijos, presidente de Radio Taxi Murcia y aunque vean esta juventud insultante, pero llevo 35 años en el taxi. O sea que en el taxi algo me he movido.

También me gustaría agradecer, tanto a la consejería de transportes como a los distintos grupos y fuerzas políticas, que siempre nos han prestado su ayuda y su conocimiento, y siempre nos han tendido la mano.

Dicho esto, sí me gustaría exponerles de primera mano, porque es como mejor se puede conocer el trabajo del taxi y el trabajo de las VTC. Las VTC son así llamadas por ser «vehículos turismo con conductor». Los taxis tenemos la tarjeta VT, y ellos tienen la VTC, por eso esa denominación; también los llaman «coches negros».

Esta problemática se viene produciendo porque estaban estos vehículos, estas VTC, que antes se les llamaba «vehículos gran turismo». Estos vehículos lo que hacían era que transportaban al médico, al letrado, al empresario, porque estas personas no querían ir con un coche de colores a la Plaza Castilla de Madrid o donde iniciaban sus viajes. Entonces, estaban las VTC.

Durante todos estos años, y ya digo que llevo aquí algunos, no ha habido ningún problema. Se ha vivido en perfecta armonía. Nos conocíamos, incluso nos saludábamos. He de decir que hay taxistas que decidieron que querían ir más allá y adquirieron estos vehículos porque les permitía salir fuera y

recoger fuera. Hasta ahí ha ido todo como la seda. El problema ha venido cuando estos vehículos, pues, yo no sé si esto ha sido..., si esto ha salido o esto salió en una conversación de estas de «pásame el cubata», cuando, yo no lo entiendo, cuando llegó alguien, porque esto empezó en Madrid o en las grandes ciudades, cuando alguien llegó allí, a la consejería de transportes de Madrid y pidió miles de autorizaciones de VTC, me van a disculpar, ¿a nadie le chirrió esto? Esas autorizaciones costaban 36 euros y hoy en día se están vendiendo a 50 y hasta 80.000 euros. Porque, sin ánimo de ofender a nadie, esta gente son especuladores, especuladores y tiburones. No son otra cosa porque se ha demostrado, porque esta gente lo que hace es conectar miles de autorizaciones, las hacen paquetes y las venden en muchas ocasiones a incautos, porque ni es el negocio que se les promete ni es la facturación que se les promete. Y ya digo que esto está en manos de especuladores y de tiburones, y a las pruebas me remito, que ahora se lo..., un poco por matizar y porque lo entiendan.

Sí que es cierto que, como ustedes están cansados de tecnocracia, están cansados de palabras huecas y de IA (inteligencia artificial), yo les voy a hablar de lo que en diez años en el sector del taxi estamos sufriendo; este acoso y derribo por parte de estas plataformas.

Como digo, si en las ciudades estamos haciendo una descarbonización de las mismas, en las ciudades estamos quitando densidad de tráfico para que sean ciudades europeas limpias, y llegamos y damos miles de autorizaciones sin control, porque, y esto es muy bueno, como estos señores lo judicializan todo, de hecho, a mí me han amenazado muchas veces que si no hacemos esto nos lo judicializan, me consta por parte del director de Transportes, de sus funcionarios, de sus secretarios, gente estupendísima que nos ha ayudado, como he dicho, al igual que todos los grupos políticos nos han tendido su mano, los tienen colapsados, porque ellos tienen cantidades ingentes de dinero, ellos tienen legiones de letrados y a judicializarlo y a retrasar todo esto; y mientras entrando autorizaciones e inundando las calles de un servicio urbano que no pueden hacer. ¿Qué pasa? Que como hay unos vacíos legales, que esperemos que con esta regulación se cubran, ellos se aprovechan de eso. Ellos se aprovechan de esos vacíos legales, y venga VTC, y ellos mientras, ya digo, haciéndonos al taxi... Entonces, el taxi no nos queremos encumbrar como un monopolio, pero sí queremos que se nos respete.

Decía hace unos días el presidente López Miras en las fiestas de Lorca, decía que si no cuidamos nuestro pasado no hay futuro; lo decía con esas palabras y no puedo estar más de acuerdo. Ya digo, el taxi necesita que se le proteja. El taxi está regulado; el taxi, según la Comunidad Económica Europea está nombrado como de interés general, y nosotros, ya digo, queremos que así se nos trate, que no se deje esta —si me lo permiten— ancha es Castilla para que campen, porque ellos, ya no estamos diciendo una ilegalidad, que es hacer servicio urbano, ya no hablo de competencia desleal o que se estén metiendo en nuestras competencias, es que ellos lo saben. Pero, claro, la justicia va lenta, colapsan la Administración y dicen: pues cuando vengan las denuncias ya andaremos con ellas.

Yo le decía hace unos días —aunque, bueno, esto, ya digo, en diez años da para muchas reuniones y hablar con mucha gente— al concejal que qué tipo de transporte quería para sus ciudades, porque estamos hablando... —yo creo que hoy en día esto lo saben, pero a lo mejor no lo pueden saber fehacientemente como nosotros, porque nosotros investigamos, nosotros estamos en una asociación nacional que antes se llamaba Taxi, y todo este tipo de cosas se hablan y se comunican—. Están, si me lo permiten, y en este lugar no quisiese ofender a nadie, la sinvergonzonería de las tarifas dinámicas. Esto llega —por desdramatizarlo—, llega un señor por la mañana, se asoma por la ventana, dice: en Murcia, una ola de calor —qué raro—, vamos a subir los precios; en Murcia es la feria, vamos a subir los precios. Y así es cómo funcionan ellos. Y de estas yo les puedo decir muchas, porque yo trabajo el taxi, yo no soy como estos especuladores, yo trabajo el taxi.

Llegan los conciertos, los conciertos estos que se han hecho antes de verano en la Nueva Condomina, que un servicio de taxi —aparte, no me lo ha contado nadie, ese servicio lo he hecho

yo— de la Nueva Condomina hay que subir a las dos de la mañana, tarifa nocturna que es más cara; Nueva Condomina-El Palmar, 28,10 marcaba mi taxímetro, porque mi taxímetro está controlado, regulado y con un precinto que todos los años pasa una ITV que me cuesta 36 euros. Ahí no falla, porque las multas son..., y como tiene que ser, que esté controlado y regulado porque es un servicio, si no público, pseudopúblico. Estas VTC ese mismo servicio estaban cobrándolo a 65 euros, que son las antiguas 11.000 pesetas; 65 euros.

Y ustedes me dirán —a lo mejor me lo preguntan después— que si los pagan... Vale, yo hasta ahí, si los pagan, el dinero es de ellos, pero yo entiendo que ustedes son los garantes de que se lleve un control y de que no todo vale. De hecho, me consta que la comunidad autónoma, de esto por lo menos hace un par de años, les pidió la tarifa de precios, y todavía están esperando a que se la lleven. Si es que ellos no tienen tarifa de precios. Ellos, como les digo, se asoman, y entonces dice el algoritmo que en Murcia hace calor; pues vamos a subirlos. Si es que de estas les podría aburrir.

Incluso lo que hacen en una zona como, por ejemplo, La Flota, Juan de Borbón, cuando alguien va a coger una plataforma de estas, coge y, según los coches que haya, alta demanda o baja demanda, y el sistema suyo lo que hace es esconder esos coches, para que así aparezcan poquitos y sea alta demanda.

Porque les voy a decir una cosa, en tecnología a Radio Taxi pocas lecciones; pocas lecciones porque nosotros, cuando todo esto no existía, ya funcionábamos con Taxitronic, que era tecnología de satélite; pero como lo pagábamos nosotros no se ha enterado nadie. O sea, pocas lecciones en tecnología.

En lo que sí nos pueden enseñar mucho es en tecnología de sinvergonzonería por estas cosas que les digo. Y les cuento otra, y ya no les cuento más anécdotas porque les podría aburrir.

Se monta una clienta —esto no me lo cuenta nadie, esto es en primera persona— y me cuenta que llama a una plataforma de éstas a través de la aplicación Uber, sí que lo voy a decir, y como el sistema notó o supo que su móvil tenía poca batería y que necesitaba imperiosamente el taxi, le subió el precio. Hasta ese punto estas plataformas nos tienen a nosotros y a la Administración, que algunas les dan pábulo. Bueno, pues como vio que le quedaba poca batería y que se podía quedar tirada en medio de la huerta, le subió el precio.

Ustedes a lo mejor me pueden decir que eso son leyendas urbanas. Pues algo tendrá el agua cuando la bendicen, porque esto nos lo han dicho compañeros de Madrid, compañeros de otras comunidades y aparte nosotros, dicen que hay que conocer a nuestro enemigo, pues nosotros también investigamos. Ya les digo, como estás les podría...

El taxi, lo que estamos hablando de la defensa del taxi. En esta triste, bueno, triste y fúnebre como fue la pandemia, yo me he estado 6 horas en una parada para hacer un servicio, yo y mis compañeros. Nosotros hicimos servicios a los sanitarios gratuitos porque no tenían manera: servicios mínimos no funcionaban, los coches no podían ir, y Radio Taxi ese dinero lo pagó de las cuotas de sus socios, y esos servicios se los pagaba a los socios. Nosotros sí hicimos economía circular porque el dinero fluía para que los socios pudiesen ingresar, y bueno, ya no digo las moratorias de pagos, de cuotas y todo lo que hicimos.

Entonces, ¿dónde estaban las VTC? ¿Dónde estaban? Pues estaban encerradas porque no había oportunidad de negocio. Entonces, ¿qué vienen a vendernos de que son una alternativa o que son el salvador porque es lo que la ciudadanía quiere? Porque nosotros, ya digo, no pretendemos ser un monopolio, pero sí les pedimos «imperantemente» que regulen. Y esto no es ninguna venganza ni ninguna animadversión hacia las VTC porque, ya le digo, siempre hemos convivido, porque dice Confucio que si buscas una venganza que cabes dos tumbas, y nosotros no queremos cavar la tumba del taxi, estamos más vivos que nunca.

Esto era un poco por llevar un guion.

Las administraciones regionales, locales que legislen.

Ellos utilizan la ley de manera torticera. Ellos tienen, como he dicho, con sus legiones de abogados, tienen resquicios legales, que lo que hacen es ralentizar la justicia. Y mientras nosotros a tragar, si me lo permiten, porque es así, coloquialmente, a tragar con todo esto.

Entonces, lo dicho, quiero decir que legislen para que no jueguen con nuestro pan.

Y creo que el tiempo, más o menos, lo he cumplido.

SR. MARTÍNEZ NIETO (PRESIDENTE):

Sí, el tiempo está muy bien.

SR. LÓPEZ CLAVIJOS (SECRETARIO DE LA COOPERATIVA RADIO TAXI MURCIA):

Gracias por su atención y por esta oportunidad.

SR. MARTÍNEZ NIETO (PRESIDENTE):

Muchas gracias.

Ahora van a intervenir los grupos políticos y podrá tener un segundo turno para continuar y perfilar cualquier argumento que tenga pendiente decirnos.

En primer lugar, el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra.

Adelante.

SR. ORTEGA PÉREZ:

Muchas gracias, presidente.

Bienvenido, señor López Clavijos, como secretario de la asociación Radio Taxi. Es un placer recibirlo aquí, sobre todo después de la trayectoria que tenemos de colaboración y trabajo con este aspecto.

La Región de Murcia llega tarde, concretamente siete años tarde a la regulación de las VTC, que han provocado un caos y una inseguridad jurídica, patente en su intervención, y también en el trabajo de todos los taxistas de esta comunidad autónoma. Desde aquí mi reconocimiento al trabajo que realizáis, al servicio público que realizáis y a todo el trabajo que habéis venido desempeñando durante la historia, desde que lleváis en activo.

Digo que son siete años de tardanza y un decreto que se presenta después de que el Grupo Parlamentario Socialista registrara una moción, la anunciara; una moción que había estado trabajada y acordada con ustedes. Solo es después de eso cuando el Gobierno regional se pone las pilas y se pone en marcha a publicar este decreto.

El camino de las políticas públicas de movilidad en la Región de Murcia tiene que ser el de la igualdad y el de la no competencia en desventaja, que es lo que ha provocado esta desregulación.

Mire, señor López Clavijos, llevamos mucho tiempo acostumbrados a prácticas malas en este sector concretamente, como bajadas agresivas de precios, aunque haya relatado ya algunas, o techo a las jornadas de los conductores. ¿Detectan ustedes más actividades lesivas para la actividad del taxi en la Región de Murcia?

Por otra parte, ¿la implantación de las VTC ha provocado la pérdida de licencias de taxi o la disminución de ingresos y la precarización de los conductores?

Todo esto es imprescindible saberlo para incorporarlo a la legislación que estamos intentando aprobar.

Esta mañana nos ha dicho la patronal que no hay precarización en el sector de las VTC, pero esto

sabemos que no es real. De hecho, el sector de las VTC nos recuerda mucho al sector de los *riders*. De hecho, la evolución del sector de los *riders*, cuando ya el negocio ha dejado de ser rentable, lo que han hecho ha sido que algunas plataformas han abandonado el país.

Puesto que las relaciones laborales son de empleador y empleado, sobre todo en una relación diferencial de grandes multinacionales, sabemos que la precarización de los conductores, sobre todo en la no imposición del límite de horas a los mismos, está provocando que muchos de ellos se quejen y que reivindiquen sus derechos. ¿Cómo le afectaría esto al sector del taxi?

Por otra parte, ¿qué le parece constituir una mesa de movilidad con presencia de todos los actores donde se debatan, entre otras cosas, la asignación o limitación de las autorizaciones para las VTC? Porque esta mañana el presidente de la patronal de las VTC lo ha expuesto aquí. Yo creo que lo ha expuesto desde una perspectiva más transversal, pero si hacemos una mesa donde estén partidos políticos, donde esté el taxi y donde puedan estar también las VTC, deberían tratarse también temas sobre la autorización de las licencias que se practiquen.

Además, hay características propias, como la accesibilidad, que ha hecho que el taxi en la Región de Murcia, y sobre todo en la ciudad de Murcia, sea un taxi modélico en todo el país y probablemente hasta en Europa.

Hay que avanzar en mayores acondicionamientos para la accesibilidad y para las personas con discapacidad en las VTC, como ya lo hace el taxi. En este sentido, ¿cómo cree usted que debemos también aportar para trabajar el sector de las VTC y que se acuerde una línea de competencia leal en aspectos como el medio ambiente, la accesibilidad o sectores parecidos?

Y ya para terminar, me gustaría reincidir en que la igualdad de condiciones es vital, y tener unas reglas claras y justas es vital para el buen funcionamiento, el buen trabajo y la convivencia de todos los sectores. Es imposible que un sector como el taxi pueda sobrevivir con bajadas de precios masivas, con condiciones laborales paupérrimas, de precarización y con situaciones de desventaja evidentes.

Es nuestra obligación poner todo esto sobre las leyes y garantizar que todo el trabajo que habéis desempeñado durante toda vuestra historia y toda nuestra historia siga produciéndose con las mismas garantías y con la misma proyección. Así que por mi parte, muchas gracias por su asistencia y muchas gracias por su intervención.

SR. MARTÍNEZ NIETO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Ortega.

A continuación, por el Grupo Parlamentario Vox, don Ignacio Arcas.

SR. ARCAS CUARTERO:

Muchas gracias, presidente.

Dar las gracias al compareciente por estar hoy aquí, y comenzar diciendo que este decreto que se aprobó únicamente ha regulado el sector del VTC, y lo que nosotros pusimos sobre la mesa son restricciones que consideramos absurdas en algunos sentidos, porque nos trasladaban que, por ejemplo, los coches de boda o las limusinas son VTC y no podían trabajar fuera del municipio donde se encuentran residenciados. El ejemplo que pusimos fue que si un coche está domiciliado en Totana, no puede recoger a unos novios en Lorca, en una iglesia, y dejarlos en un salón de convites de Lorca, porque este decreto no ha tenido en cuenta las peculiaridades que tiene el sector, y nosotros siempre hemos querido poner encima de la mesa todas estas peculiaridades porque consideramos que deben de estar recogidas, ya que —quiero preguntarle— creo que en este sentido tampoco afecta a este negocio, que también es un negocio que existe, al taxi, de ninguna manera. Y claro, lo que aquí han

defendido todos los comparecientes es que debe haber un equilibrio y que no se debe romper ninguna de las patas de la mesa para ofrecer servicio a los ciudadanos. Pero también quiero realizarle una pregunta con respecto a las condiciones de los taxistas. Claro, también deben de mejorar las condiciones que ustedes tienen y mejorar su competitividad en el sentido, por ejemplo, de flexibilizar muchas de las circunstancias que tienen, como por ejemplo se comentaba el tema de licencias temporales para otros ayuntamientos o para poder trabajar, a lo mejor, en temporada estival. Quiero que también nos dé un poco de información para poder complementar, no en este sentido, porque no podemos entrar en lo que es este trámite parlamentario, pero sí conocer cuál es esa realidad.

Y le quiero lanzar una pregunta, porque sí que es cierto que información tenemos mucha, pero veraz nos cuesta mucho trabajo encontrarla porque en Internet cada uno pone lo que le da la gana. Entonces, en este sentido, vemos cómo hay multitud de artículos que hablan del sector del VTC y del taxi y ponen como ejemplo la Comunidad de Madrid. En este sentido, por lo que se relata o las administraciones dan los datos, dicen que hay una mayor recaudación por parte de los taxistas desde la aprobación de la última normativa y también que el precio de las licencias ha subido.

Entonces, en este sentido, nos gustaría saber cuál es la percepción que tienen desde Murcia y qué deficiencias pueden ver ustedes con respecto a la normativa que se aprobó en Madrid en su día; además, han transcurrido ya unos años, por lo que sabemos cómo está funcionando, y lo que le digo es si esos datos que tenemos en Internet son ciertos.

También tenía usted razón, y creo que eso también vino a apoyar por parte de este grupo parlamentario el frenar la especulación que había con las licencias de VTC, algo que ha cortado *de facto* este decreto, y fue la principal urgencia que tenía, por eso lo apoyamos, pero, como le digo, estamos hoy aquí porque considerábamos necesario reformar en cierto sentido algunas regulaciones que consideramos que no son correctas dentro de este decreto; por ponerle un ejemplo muy simple, el que le he dado anteriormente de una limusina o un coche de boda. Yo le quiero preguntar si a usted personalmente le parece correcto el decreto, y, en este sentido, si usted propondría algún cambio más o lo consideran ajustado a los intereses del sector que usted representa.

También quiero preguntar si los propios taxistas se están viendo algunos empujados a trabajar con las propias plataformas de VTC.

Y por último, decir que desde Vox se trabaja también con ustedes, en este caso en Lorca, y se está intentando actualizar las tarifas del coste del servicio, que era un tema que llevaba diez años en un cajón.

Y para finalizar, agradecerle su trabajo y esperar las respuestas a las preguntas que le he planteado.

Muchas gracias.

SR. MARTÍNEZ NIETO (PRESIDENTE):

Muchas gracias.

A continuación, por el Grupo Parlamentario Mixto, el señor Álvarez-Castellanos.

SR. ÁLVAREZ-CASTELLANO RUBIO:

Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor López Clavijos, por las explicaciones que nos ha dado.

En primer lugar, un reconocimiento al sector que representa, al trabajo que hacen, porque la anécdota que ha contado no es anécdota, es un hecho, precisamente cómo en una situación de emergencia, como fue la crisis de la covid, un servicio público, como es el taxi, se pone al servicio del interés general, y cómo quien representa una iniciativa económica, por tanto marcada por el

beneficio económico, en momentos de crisis se pone al servicio de la ganancia empresarial y no del servicio público. De ahí la famosa historia de los precios dinámicos, que vuelvo a insistir una vez más en que, desde luego, hay que felicitar al que se le ocurrió por la imagen que da y por la creatividad del tema, pero que desde el punto de vista de la conservación del interés público es una cuestión bastante nefasta.

Yo quiero insistir, de verdad, porque creo que es importante. Hablamos, el representante de las VTC lo ha planteado de esa manera también, de una complementariedad, una convivencia con el taxi. Yo creo que estamos pervirtiendo los términos del debate; es decir, las VTC, como bien ha explicado el señor López Clavijos, existían desde hace tiempo, desde hace muchísimo tiempo, y se dedicaban a trabajar en un sector diferente al del taxi. O sea, yo recuerdo el taxi de mi pueblo, al que se le llamaba, no para un circuito urbano, sino para ir al médico recurrentemente, para ciertos traslados interurbanos, etcétera, pero era una función diferente, hasta que, lógicamente, la ampliación del negocio económico ve que precisamente donde está el meollo de la cuestión es en el transporte urbano. Yo no sé en qué momento, porque me pasa también, me pierdo un poco a veces en la búsqueda de la legislación y tanto cambio que ha habido últimamente en estas cuestiones, pero, efectivamente, en qué momento hemos dado por hecho ya definitivamente, si ya está recogido legislativamente también, aquí el decreto ley murciano lo pone también, que ya reconoce que es un hecho que va al trabajo urbano también. Bueno, pues si eso es así y no tiene solución, que no sé si es que en algún momento la tiene, porque, claro, inicialmente, el decreto de 2018 dijo claramente que no, que el transporte de las VTC era en el ámbito interurbano y que, no obstante, las licencias que ya había concedidas se les concedía un plazo de cuatro años, con los que se consideraba amortizada la inversión. Pero, sin embargo, a partir de esos cuatro años ha ocurrido todo lo contrario, que se termina reconociendo que *de facto* el ámbito de trabajo de las VTC también es el urbano, el transporte urbano.

Por tanto, estamos ante una política de hechos consumados, donde la Administración en general se retrae de participar en su labor fundamental de regular un servicio como este, que, insisto, es un servicio público, es un servicio público. Es que estamos hablando de que el agua potable, la tarifa del agua potable y la tarifa del taxi están reguladas por la Administración. Por tanto, ¿qué más prueba de que es un servicio de interés general y que hay que preservar precisamente el control de esos servicios por parte de la Administración?

Es que creo que es tan evidente, que admitir ahora que las circunstancias han cambiado y que por tanto estamos en un escenario nuevo donde tienen que convivir complementariamente empresa y servicio público, pues me parece una perversión del debate total y absolutamente.

Por tanto, el problema ahora es qué hacer porque, claro, la realidad es la que tenemos, que la ratio está a punto de superar la VTC al taxi. Seamos también realistas, estamos hablando de VTC en la ciudad de Murcia básicamente en el ámbito de la región, básicamente en la ciudad de Murcia. Antes ponía el señor alcalde el ejemplo de Ulea, y en Ulea no va a haber VTC, y si lo hay, será el VTC tradicional de transporte interurbano, que probablemente sí habrá, claro, pero no el de las plataformas, evidentemente, como lo hay en muchos pueblos. En muchos pueblos había el VTC de toda la vida de Dios, no el del transporte urbano, precisamente.

En esa circunstancia, creo que lo que nos toca ahora, y es la responsabilidad que tenemos como diputados en esta Asamblea, es tratar de ponerle coto a esa desregulación total y absoluta que ha habido y que ha permitido esta situación, y por tanto, lo que hay que hacer es una regulación, pensando fundamentalmente en preservar el servicio público fundamentalmente, que es el servicio del taxi, y a eso es a lo que tenemos que estar.

Por lo tanto, yo ahí le preguntaría si es posible que nos desgrane, aunque sea a nivel de titular simplemente, dos, tres, cuatro o cinco propuestas que ustedes, desde el sector del taxi, incluirían como necesarias en este decreto; no sé, a lo mejor..., no sé cuál. Hay que buscar la fórmula, y de

hecho, me he estado leyendo lo de la sentencia del Tribunal de Justicia Europea y la regulación que se hace unas semanas después por parte del Gobierno central, en aras de esa regulación para ajustarla a nivel europeo, y habla, aunque de manera difusa, pero bueno, las puertas, aunque sean difusas, a veces se pueden concretar en que se puede reglamentar, y reglamentariamente se podrán establecer otros criterios, aparte de los establecidos ya, el medioambiental, el de densidad de tráfico, etcétera, se podrán arbitrar otros criterios objetivos amparados en razones imperiosas de interés general, que creo que las podemos encontrar, determinantes del otorgamiento de autorizaciones de VTC. Por tanto, ahí hay una puerta que no podemos cerrar tampoco y creo que hay que limitarla. Pero puede haber otras, como es el tema de la regulación del precio. O sea, creo que admitir como punto de partida que vamos a discutir, ya damos por hecho, que el cien por cien del precio ordinario se puede duplicar, o sea, se puede duplicar el cien por cien, me parece absurdo. Creo que tenemos que ir hacia abajo. Eso no se lo permitimos al taxi, ¿por qué a los VTC, por ejemplo, por qué?, y en función de un algoritmo que nadie sabe cómo funciona...

SR. MARTÍNEZ NIETO (PRESIDENTE):

Señor Castellanos, su tiempo ha terminado.

SR. ÁLVAREZ-CASTELLANOS RUBIO:

Termino. ¿30 segundos?

SR. MARTÍNEZ NIETO (PRESIDENTE):

Venga.

SR. ÁLVAREZ-CASTELLANOS RUBIO:

...en función simplemente de un algoritmo que nadie controla, y desde luego no tiene control público, eso es evidente.

Simplemente, insistir en esas preguntas al señor López Clavijos, y si puede enumerarnos algunas propuestas que podríamos incluir como enmiendas en este decreto.

Nada más, muchas gracias.

SR. MARTÍNEZ NIETO (PRESIDENTE):

Muchas gracias.

Oídos los grupos parlamentarios, nos queda todavía el último, que es el Grupo Popular.

Tiene la palabra don Antonio Landáburu.

SR. LANDÁBURU CLARES:

Muchas gracias, señor presidente.

Señor López Clavijos, muchas gracias por comparecer en esta Asamblea en representación del sector del taxi, un servicio público esencial y de gran valor social.

Quiero, en primer lugar, agradecerle de verdad la claridad de su exposición y reconocer el trabajo que usted mismo ha señalado y que todo el sector viene realizando. Coincidimos en mucho de lo que ha señalado, porque es evidente que el taxi es una pieza fundamental en la movilidad de la

región y por eso merece el respaldo de todos.

En el debate plenario de hace unos meses dije con claridad en nombre del Grupo Parlamentario Popular que el taxi es un servicio público esencial, con un prestigio ganado durante décadas, gracias al esfuerzo y la profesionalidad de quienes, como usted mismo ha demostrado hoy, lo prestan. Están cuando más se les necesita y nos acompañan en grandes acontecimientos de nuestro día a día. Y es por eso que nuestra misión ahora mismo, desde la Administración, es estar también con ustedes, estar con ustedes porque, como ustedes nunca nos dejan solos, nosotros tenemos también que hacer esfuerzos e intentar que esto se regule lo mejor posible.

Por eso, desde el Gobierno del presidente Fernando López Miras se ha querido reforzar su papel y darle el marco que merece, garantizando al mismo tiempo la convivencia equilibrada con las VTC, la armonía de la que usted mismo ha hablado, porque se distancia bastante del caos que pretende imponer el Partido Socialista. Es nuestra obligación, como diputados de esta Cámara, garantizar esa seguridad jurídica que bien le va a venir al sector del taxi, porque es por eso que en la Región de Murcia se ha hecho lo contrario de lo que pasó en 2018 con el Gobierno de España, con el decreto de José Luis Ábalos —sí, que ahora sale mucho en televisión—, y en vez de improvisar, se ha planificado; en vez de imponer, se ha dialogado; en vez de enfrentar, se ha buscado la convivencia, y este es el resultado de todo ello, que viene a dar una norma que protege al taxi, que garantiza su continuidad y que ofrece la estabilidad y seguridad jurídica que necesitamos.

Nada de esto sería posible sin la implicación del propio sector del taxi, y es por eso que no paro de darle las gracias, pues ha participado activamente en el diálogo y ha colaborado con el Gobierno de la Región de Murcia para que esta norma refleje sus necesidades y sus propuestas. También aquí, en esta Cámara, seguimos escuchando para seguir haciéndonos eco de sus propuestas y seguir mejorando y enriqueciendo esta norma.

Por eso, quiero darle las gracias por su disposición constructiva, que ha permitido alcanzar este consenso. Y este agradecimiento me sirve para plantearle la siguiente pregunta. ¿Qué valoración hace usted, señor López Clavijos, del esfuerzo del Gobierno regional por atender las sensibilidades del sector, reforzar en sí su papel y garantizar al mismo tiempo ese marco de convivencia equilibrado con las VTC en beneficio de los ciudadanos, que al final es a quienes nos debemos y a quienes tiene que ir este servicio dirigido?

Muchas gracias y, sin nada más, le agradezco también que haya venido a la Asamblea y le emplazo a que sigan manifestándonos sus necesidades.

SR. MARTÍNEZ NIETO (PRESIDENTE):

Muy bien, fenomenal.

Ahora ya sí que tiene usted la palabra, en un último turno para poder responder a todas las cuestiones que se le han planteado por parte de los grupos políticos y también cualquier consideración final que quiera usted hacer sobre esta interesante e importantísima materia legislativa.

SR. LÓPEZ CLAVIJOS (SECRETARIO DE LA COOPERATIVA RADIO TAXI MURCIA):

Muchas gracias, presidente.

Si les parece, voy a empezar al revés.

Bueno, la valoración justa y necesaria, que va un poco a colación con la que me hacía el Grupo Socialista, el PSOE, que se había tardado tiempo exactamente. Pero yo no es que quiera justificar a nadie, porque aunque se ha llegado tarde se está haciendo algo o se va a hacer algo. Entonces, como decía Churchill, no nos paremos a apedrear los perros o si no no vamos a llegar nunca. Entonces, lo que interesa es que tenemos un decreto, esperemos que sea un decreto que tome forma, y es por lo

que estamos aquí, por lo que estamos aquí, en Murcia, una década; en Madrid o en Barcelona llevan década y media. Entonces, ya digo, agradecer al Partido Popular y, como he dicho antes, a todos, porque todos de alguna manera, por ejemplo, nuestra compañera Toñi Abenza también nos ha ayudado mucho; tú, por ejemplo, en el sentido de cómo tenemos y de qué manera. Entonces, de lo que se trata es de que se ha llegado, se ha llegado y estamos aquí. Eso es lo que valoramos, y agradecemos.

A lo que me decía su señoría de Izquierda Unida, lo que decía de los servicios interurbanos y del ventajismo con el que juegan. En Ulea, claro, no hay VTC; bueno, no hay VTC, porque ellos pueden pedir autorizaciones allí, y allí nadie se las va, seguramente, a denegar, ¿pero qué van a hacer esas VTC? Se van a venir a la puerta del Corte Inglés, que, si me lo permiten, es donde está la molla. Se van a venir a la feria, se van a venir a los toros, van a ir a la feria de Lorca. Nosotros trabajamos en nuestro ámbito municipal y así estamos desde los siglos de los siglos. Estas VTC juegan a caballo ganador. Ahora empieza la feria de Albacete, hermosísima, pues se irán allí; cuando termine la feria de Murcia se irán a la feria de Albacete, porque ellos, como se les da esa potestad. Sí que es cierto que ahora, con esta regulación los están subiendo a las grúas, pero van un poco con impunidad. Evidentemente yo no mando, pero yo es que subía a 50 porque seguro que no son del municipio de Murcia.

Nosotros aquí hemos detectado, porque hay una página que es estatal que metes la matrícula y se ve de dónde es esa VTC. Aquí ha llegado a haber VTC de Tossa de Mar; ha habido hasta de Teruel. Claro, allí en Teruel, allí poco hay, pero las piden allí y se las traen para acá. Y hasta ahora han actuado con impunidad. Por eso no paramos de repetirlo. El titular que usted me pedía: regulación, regulación.

Somos muy conscientes de que no tenemos patente de corso, que hay gente que puede querer ese tipo de transporte. Yo sé que a lo mejor esto es tirar piedras en mi tejado; o sea, yo tampoco soy radical. Yo entiendo que puede haberlas, pero vamos a regularlas, porque a ver si a mí me están quitando carriles, bueno, tenemos los carriles bus, que ahí, la verdad, eso para los taxis es una trampa, porque en los giros llevamos los coches las puertas hechas polvo, pero esas VTC que entran a hacer servicios urbanos, que tengan un título habilitante de transporte urbano previo un estudio que diga: pues mira, puede haber 50 aquí. Ya digo, yo creo que lo que estoy diciendo no es disparatado ni estoy queriendo ser el único aquí. Como he dicho, no queremos ser un monopolio, pero no que tengamos aquí VTC de Tossa de Mar, de Teruel, de Albacete, de Molina, de Ulea, aquí, en la puerta del Corte Inglés, porque eso viene a colación, porque esto digamos que, a lo mejor me van a disculpar si no les contesto uno a uno, pero es que al final es todo un conjunto.

Usted me decía que se había afectado al trabajo, a que en el taxi fuese..., pues todo lo contrario, porque eso nos conlleva la facturación, claro que nos ha bajado la facturación. ¿Eso a qué nos lleva? A hacer huelga a la japonesa: echar más horas con todo lo que eso conlleva.

Y le voy a decir una cosa. Referente a lo que dice de cómo va el funcionamiento de las VTC, le puedo decir que contratos leoninos. De hecho, muchos conductores de VTC se han venido al taxi, los tenemos trabajando en el taxi, muchos están en el taxi. Todo esto que le he dicho antes no eran palabras de Internet, que todo eso hay que tomarlo con pinzas. Nos cuentan que incluso despedirlo porque ha estado diez minutos parado y ha entrado al aseo, porque tiene sus necesidades fisiológicas, y entonces eso le ha costado un despido. Ellos, lo que he dicho, el señor del algoritmo, por hacer así la chanza, los tiene controladísimos y ellos no pueden parar, tienen que estar dando vueltas, dando vueltas. Por eso nosotros muchas veces nos endemoniamos. Y yo les digo: no, si es que es el mismo, lo que pasa es que como no puede parar, pues pasa 50 veces por el mismo sitio. Entonces, ese es su funcionamiento, su *modus operandi*.

Entonces, ha bajado la calidad en el taxi porque, ya digo, porque para mantener el estado del bienestar hay que pagar impuestos, cosa que me parece estupenda, pero para eso yo tengo que hacer

muchas carreras y estar a las cinco y media en la calle para acercar a los señores al AVE, y como yo, todos mis compañeros. Entonces, eso conlleva que se ha trastocado, digamos, la seguridad de los conductores; como he dicho, y no quiero entrar en bucle, el tema de los conductores de VTC, lo que están haciendo es que si no rentan, pues a la calle, y así funcionan ellos. Ese es su *modus operandi*. Entonces, por supuesto, claro que nos han trastocado

Lo que le decía, lo que me estaba diciendo el Grupo Parlamentario Vox, el tema de, por ejemplo, hacer una boda. En esos vehículos hay taxistas que hacen bodas. Con el taxi hay taxistas que hacen bodas, no les importa, porque es gente de fuera que no conoce a nadie y no tiene..., y claro que las hacen. Y las VTC antes y la VTC tradicionales, que están con nosotros. Yo, ya le digo, he seguido a empresas de las más representativas en Murcia y eran taxistas.

Luego me hacía otra cuestión en los temas interurbanos. Ellos se pasan de una ciudad a otra y ya está. Y nosotros los taxis tenemos... ¿Por qué? Porque si no sería una selva. Y esto era algo que les quería decir cuando me decía que algunos compañeros le están trabajando a Uber. Sí, es cierto. A nosotros Uber, allí en Radio Taxi, allí en la sala que tenemos, Uber vino, se sentó allí con nosotros y entonces nos ofrecieron trabajar con ellos. Nosotros le dijimos: tenemos 300 socios, si hacemos eso mañana estamos en la Glorieta, allí, en la picota. Ellos lo que nos ofrecían era de los servicios que hiciésemos el primer año un 10 %, el segundo año un 20 %, y ya, cuando tuviesen nuestra cartera de clientes y tuviesen la chincheta, entonces ya, seguramente, dirían: ahora vas a trabajar para mí, ahora vas a ser mi esclavo. Entonces, les dijimos que no.

Luego hubo otra. El señor Felipe Aramburu, que creo que es el representante en España de Uber, hizo unas declaraciones, no sé si fue en Onda Regional. A mí me llamaron y yo escuché sus declaraciones, y la verdad es que no quise hacer, porque no quise meterme; aunque soy comedido, pero a veces la sangre..., y, entonces, no quise hacer declaraciones, y digo, mira, no quiero meterme en ningún charco. Le preguntaban por la convivencia, ¿cómo ha sido la convivencia?, porque ellos empezaron el 4 de octubre, el día de mi santo, por eso me acuerdo. Ellos empezaron en Murcia y decía el director: no, la convivencia... Y yo le quería decir: ¿qué se pensaba, que éramos salvajes?, ¿que íbamos a ir con flechas? Pues bueno, están ahí y, entonces, esperemos que ustedes, que son los que legislan y son los que tienen que preservar al ciudadano de esas maliciosas y esas sinvergonzonerías, si me lo permiten, de tarifas dinámicas. Son ustedes los que tienen que ponerle coto a eso.

Me decía densidad, densidad, descarbonización de la ciudad. Pues en Palma de Mallorca, en Zaragoza..., sí que es cierto que en Murcia estamos siendo un ejemplo y le damos gracias a la Administración, a toda la Administración porque estamos siendo un ejemplo y nos están llamando. Y cuando han venido representantes de Madrid, la verdad es que siempre nos dicen que el diálogo fluido que tenemos con todos los grupos políticos que es merecedor de alabanza.

Entonces, no quiero repetirme, pero es regular, y al taxi ponerlo en valor. Son tarifas reguladas; hay una seguridad para el cliente y una tranquilidad para ustedes. Claro, y me dice: le trabajan a Uber. Si todos los taxis le trabajásemos a Uber, cuando algún cliente llamase a Radio Taxi estaríamos todos trabajándole a Uber y dándole su comisión; no habría nadie para llevar a la viejecita de Cetina al centro de salud de San Juan, porque estaríamos todos en Uber —no quiero meterme en un charco— con esas tarifas dinámicas, según hiciese el tiempo en Murcia, según fuese la festividad que fuese. Molina cuesta de 15 a 18 euros; Uber 52 euros. Y de estas, ya digo, les podría aburrir. Y ustedes, ahora que tengo la oportunidad, no deben permitirlo, ¡no deben permitirlo!, o acotar y tener muy controlado eso.

Gracias.

SR. MARTÍNEZ NIETO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor López Clavijos.

La verdad es que creo que sus aportaciones, aparte de ese apasionamiento que ha transmitido, yo creo que son muy importantes. Deja reflexiones para que esta comisión haga bien su trabajo legislativo. Por tanto, yo le agradezco mucho, en nombre del Parlamento Regional y de esta comisión legislativa, le agradezco su presencia y sus palabras, y también le transmito la felicitación y el agradecimiento a todos los taxistas de la Región de Murcia por ese trabajo tan ejemplar, tanto en la pandemia como en el día a día, y por esa amabilidad que tienen con los clientes, que son muchas veces los mejores embajadores y los mejores presentadores de nuestra tierra a los viajeros, ese trabajo de los taxistas. Por tanto, gracias a todos ellos en su nombre. Bienvenido a esta Asamblea. Confiamos en poderle tener en otras ocasiones que sea necesario.

Se levanta la sesión.