



**Universitat de les
Illes Balears**

Facultad de Turismo

Memoria del Trabajo de Final de Grado

Investigación Comercial: la actual guerra entre el sector del taxi y los VTC.

Laura Moreno Ntifi

Grado de Turismo

Año académico 2018/19

DNI del alumno/a: 41540960Q

Trabajo tutelado por: Garau Vadell, Joan Baptista

Departamento: Economía de la Empresa, comercialización y la
investigación de mercados.

Palabras clave del trabajo: monopolio, licencias, cierre patronal,
ERE, decreto y legislación.

A todas las personas que han formado, forman, y formarán parte de mi vida profesional, porque sin ellas no podría experimentar ni la sabiduría ni el conocimiento.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

INTRODUCCIÓN.....	10
1. OBJETIVO DE LA INVESTIGACIÓN.....	11
2. METODOLOGÍA.....	12
3. CAPÍTULO I: LA APARICIÓN DE UBER Y EL ORIGEN DEL CONFLICTO ENTRE EL SECTOR DEL TAXI Y LOS VTC.....	13
4. CAPÍTULO II: LA APARICIÓN DE CABIFY.....	15
5. CAPÍTULO III: DIFERENCIAS ENTRE LAS DOS PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS DEL MOMENTO.....	17
6. CAPÍTULO IV: LAS LICENCIAS VTC.....	19
7. CAPÍTULO V: LA FAMOSA RATIO 1/30, EL DECRETO COLAU, Y LA PRECONTRATACIÓN CON UN PLAZO DE 15 DÍAS DESENCADENAN UNA SERIE DE CONSECUENCIAS JUDICIALES, SOCIALES, Y LABORALES.....	23
8. CAPÍTULO VI: CÓMO AFECTA LA HUELGA DEL TAXI AL TURISMO ESPAÑOL.....	25
9. CAPÍTULO VII: CONCLUSIONES.....	27
10. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	29

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

ILUSTRACIÓN 1. LICENCIAS DE TAXI EN EUROPA.....15

TABLA 1. CONCESIONES DE LICENCIAS A NIVEL ANUAL.....21

RESUMEN

La selección del tema es la investigación comercial de una empresa española. La investigación se centra en la actual y existente guerra entre el sector del taxi y las licencias VTC.

El taxi ha sido durante mucho tiempo un sector bastante protegido por la ley, el cual se ha visto amenazado del día a la mañana por la aparición de ciertas plataformas tecnológicas en el país, conocidas como Uber y Cabify. En los últimos años, las mismas han demostrado más profesionalidad, confianza y seguridad hacia los usuarios que el taxi durante toda su trayectoria.

La sociedad se ha visto involucrada desde el momento en el que empezaron a surgir enfrentamientos violentos protagonizados por los taxistas, y grandes huelgas que bloquearon la circulación en las calles.

El conflicto sorprende tanto a la multitud porque nadie sabe que hacer. Ahora mismo el país se ha visto envuelto en una situación de completo caos y descontrol, sobre todo en el ámbito político, porque ni el Estado, ni las Administraciones, saben ni que, ni cómo, ni cuando se desencadenará una situación de equilibrio entre las competencias.

ABSTRACT

The selection of the subject is the commercial investigation of a Spanish company. The investigation focuses on the current and existing war between the taxi sector and the VTC.

The taxi has been for a long time a sector quite protected by law, which has been threatened from day to day by the appearance of certain technological platforms in the country, known as Uber and Cabify. In recent years, they have shown more professionalism, confidence and safety towards users than the taxi during its entire trajectory.

The society has been involved from the moment in which violent confrontations started up involving the taxi drivers, and large strikes that blocked the circulation in the streets.

The conflict surprises the crowd so much because nobody knows what to do. Right now, the country has been surrounded by a situation of complete chaos and lack of control, especially in the political area, because neither the State, nor the Administrations, know neither what, nor how, nor when a situation of equilibrium between competences will be unleashed.

INTRODUCCIÓN

El siguiente trabajo se basa en el estudio de unos hechos que han presentado constantes cambios de situaciones hasta exactamente el mes de marzo de este año 2019. Desde marzo hasta día de hoy la situación se ha visto envuelta en un estancamiento que ha generado ciertas inquietudes, sobre todo entre los taxistas, que no han conseguido respuesta por parte de la legislación.

La elección del tema se debe a la actualidad del conflicto, y al interés que me ha generado. España se caracteriza por ser un país desarrollado, pero al mismo tiempo no avanzado debido a su poca capacidad de adaptación frente a nuevas competencias.

1. OBJETIVO DE LA INVESTIGACIÓN

El objetivo de la investigación se basa en el desarrollo de conclusiones y el descubrimiento de posibles soluciones para conseguir una futura cooperación entre ambas compañías, que podría suponer un movimiento revolucionario y altamente competitivo dentro del mercado de los servicios de transporte.

Ha sido necesario el uso de una gran cantidad de artículos periodísticos, que han abarcado tanto temas económicos, como turísticos, políticos, administrativos, y medioambientales.

El hecho de haber tenido una gran cantidad de información al alcance de mis manos ha hecho que la investigación sea más clara, pero al mismo tiempo el hecho de que cada día se comunicara una nueva noticia lo convertía en algo confuso y enredado.

2. METODOLOGÍA

El trabajo cumple con un propósito básico, que es el uso de una información objetiva que se basa en la realidad de lo que actualmente está pasando. La idea ha sido dividir el contenido en capítulos para que el mismo lector pueda tener una clara y organizada visión general.

Según Hernández, Fernández y Baptista (2003), el proceso de una investigación se basa desde un enfoque experimental hasta uno no experimental, así como cuantitativo y cualitativo.

Acorde a mi trabajo, mi investigación es explicativa, y a su vez exploratoria, debido al uso de una estructura que explica conceptos y, situaciones orientadas a unas causas sociales, económicas y políticas, mediante el análisis de un periodo largo con importantes cambios y actualizaciones y una cronología totalmente ordenada.

3. CAPÍTULO I

LA APARICIÓN DE UBER Y EL ORIGEN DEL CONFLICTO ENTRE EL SECTOR DEL TAXI Y LOS VTC.

En España hay vehículos con licencia VTC circulando en nuestras calles desde hace muchos años, pero la popularización de nuevas plataformas como Uber y Cabify han provocado un grave conflicto entre éstas y los taxistas, quedando así Madrid y Barcelona bloqueadas en varias ocasiones.

Uber apareció en Barcelona en el año 2014 con el nombre de UberPop, que actualmente es conocida como UberX. Uber permitía operar a cualquier ser conductor con su coche particular. Los taxistas no estaban preparados para hacer frente a una compañía así, entonces decidieron demandarles. Por eso mismo, la justicia de Cataluña llevó dicha demanda a las autoridades, las cuales paralizaron la plataforma y ésta tuvo que abandonar Barcelona. Según el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE), Uber era una empresa de transportes, la cual tenía que comportarse como tal y regirse de acuerdo a las normas que cada país imponía a este tipo de servicios. Por otro lado, la misma defendía que simplemente era una plataforma que servía de intermediario entre conductor y viajero, ofreciendo así su servicio a través de una aplicación vía móvil para que ambas partes se encontrasen.

Los taxistas llevan años pidiendo igualdad de condiciones entre su sector y el de los conductores de licencias VTC: por un lado, un taxista debe pagar una licencia de 150000€; sólo puede trabajar 5 días a la semana (máximo 16 horas); los coches deben ser homologados por el Ayuntamiento de Madrid; entre sus gastos se incluyen la ITV, la inspección y la activación del taxímetro anual; su cartilla municipal tiene que disponer de un carnet clase B con un año de antigüedad obligatorio y con exámenes basados en itinerarios, ordenanzas... supervisados por la Administración; la compra del coche debe ser al contado o mediante financiación; tarifas reguladas y controladas por la Administración, y aprobadas por la Comisión de Precios (Ayuntamiento, Asociación del taxi, Consumidores); todos los impuestos se quedan en España. Por otro lado, un conductor de VTC paga por su autorización 38.64€; trabaja 7 días (dos turnos, 24 horas); puede elegir cualquier coche; sus gastos incluyen sólo la ITV cada dos años; al conductor solo se le requiere el carné de conducir sin experiencia; el coche es de "renting" (incluye seguro, neumáticos, averías, mantenimiento...); las tarifas son dinámicas y controladas por una multinacional; los precios bajan y suben dependiendo de su demanda; un 25% de cada carrera va a un paraíso fiscal.

El taxi reclama los gastos que conlleva el taxímetro, pero al mismo tiempo han sido descubiertos casos en los que el mismo taxista los manipula. Esta manipulación consiste en un aparato electrónico que aumenta su velocidad a través de un dispositivo mecánico con capacidad de su modificación y su alteración, en función del

número de veces que el taxista le da a un botón situado al lado de la palanca de cambios con el dedo. Esto ha llegado a crear cierta incertidumbre entre los usuarios, mientras que un punto a favor para las VTC son las tarifas preestablecidas, las cuales han provocado parte de su éxito. No es que usen tarifas más baratas, sino que los clientes tienen el conocimiento de lo que van a pagar mucho antes de subirse al coche.

Al final, el taxi es el único sector privado que se considera más público que privado. Tienen paradas en todas nuestras calles, aeropuertos, centros comerciales, hospitales, ... ¿Pueden los videoclubs pedir que se prohíba Internet? Estamos en una sociedad cambiante cuyo futuro se basa en la evolución (sobre todo tecnológica), y donde la capacidad de adaptación es una de las habilidades más importantes que, hoy en día, una persona, o en este caso una empresa, puede tener. El taxi no ha sido capaz de adaptarse a tiempo, simplemente lucha por una nueva ley que los defienda, pero olvida que el cliente es lo más importante. El cliente, a la hora de elegir, lo que busca es inmediatez y seguridad. Por un lado, los VTC agilizan su proceso al encontrarse todos dentro de una misma aplicación. Por otro lado, las puntuaciones que establecen los propios clientes sobre los conductores transmiten fiabilidad hacia futuros consumidores.

La decisión de la corte europea llegó justo en el momento en el que los taxistas decidieron plantar cara a los conductores con licencias VTC, llevando a cabo unas votaciones en las que se preguntaba cómo debían actuar exactamente: huelga indefinida, paros selectivos, crear un equipo de profesionales sustentado por los taxistas o, directamente, tomar el camino de la insumisión fiscal.

Entiendo que el sector del taxi se está convirtiendo en un monopolio, es decir, está creando barreras de entrada hacia nuevas compañías para que no puedan operar en nuestro país. Un monopolio genera paro, retraso tecnológico, precios más altos, menor calidad, menor bienestar social... Y como todos sabemos, el taxi siempre ha sido un servicio caro, que no ha transmitido gran calidad hacia sus clientes. Sin embargo, desde que se introdujo Uber en España, el taxi ha mejorado sus servicios introduciendo nuevos métodos de pago: pago con tarjeta y pago con móvil.

4. CAPÍTULO II

LA APARICIÓN DE CABIFY

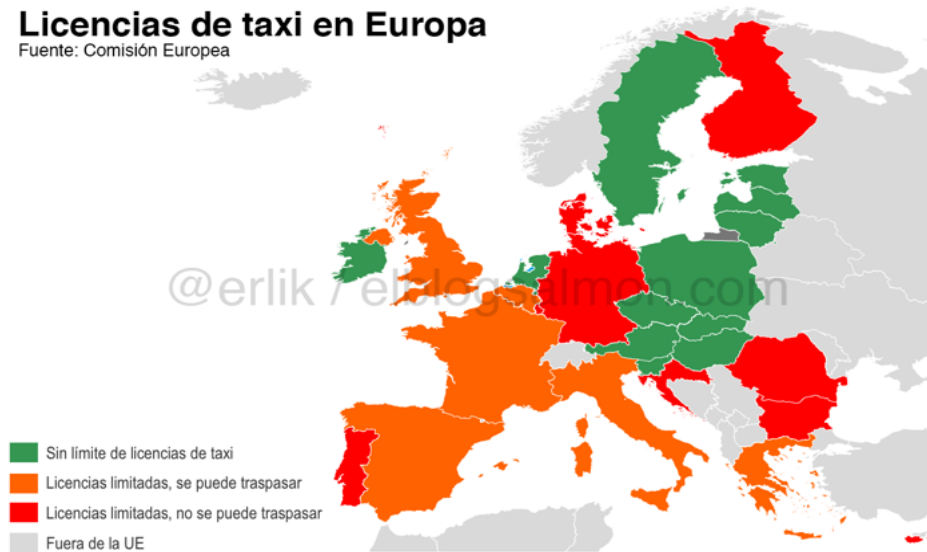
Tras el abandono de UberPop en Barcelona, nació en España una nueva plataforma para vehículos con licencias VTC, conocida como Cabify. La compañía supo desde un principio que pasos debía y no debía seguir tras la experiencia que había sufrido Uber en la ciudad. De tal modo que, aprovechó las licencias VTC que aún eran baratas y fáciles de conseguir, en comparación a las del taxi, para poder operar.

Tres años después, Uber volvió a Barcelona como UberX, con una flota de alrededor de 150 vehículos, y con un sistema similar al de Cabify, el cual estaba cogiendo mucho éxito y ya operaba en varias ciudades españolas como Madrid, Barcelona, Valencia, Alicante, Málaga y Sevilla. Cabify había introducido novedades centradas en la mejora de la gestión de los costes y en ofrecer una experiencia de usuario más funcional y sencilla.

Con el fin de poner orden, el Gobierno llevó a cabo una nueva norma en la que reclamaba la prohibición de la reventa de las licencias VTC una vez pasados los dos años de su concesión, limitando así su capacidad. Sin embargo, viendo lo que sucedía en el resto de Europa, la nueva norma de limitar las licencias VTC no tenía ningún sentido. Mientras en España se pretende reducir su número a toda costa, en algunos países no existe una limitación de este tipo y, en otros ni si quiera existe la necesidad de una licencia para ofrecer servicios de transporte con vehículo privado.

Licencias de taxi en Europa

Fuente: Comisión Europea



Fuente: Comisión Europea / Elaboración propia

Nuestro país defiende el libre acceso a las actividades de servicios desde el año 2009 gracias a la aprobación de dos leyes: la “Ley Paraguas” y la “Ley Ómnibus”. Aunque, como comento en el capítulo anterior, la aparición de una nueva compañía ha supuesto la creación de una barrera de entrada con el fin de suspender su actividad, por el hecho de presentar unos ideales altamente competitivos. ¿Y quiénes son los primeros afectados? Los primeros afectados son los consumidores, y a nivel global nuestra economía. Además, también va de la mano del medioambiente, ya que la sociedad de cada vez es más consciente de que debemos cuidar nuestro planeta y debemos reducir aquellos productos básicos de nuestro día a día que contaminan tanto, como, por ejemplo, reducir el uso de vehículos privados mediante un aumento en el uso del transporte público, con el fin de que circulen menos vehículos por las calles. Para que suceda eso, las personas deben tener acceso a un abanico de alternativas a la hora de desplazarse, como son el bus, el metro, la bicicleta, el taxi, los VTC... Pero, aun así, los taxistas no se conforman.

En su día, la Ley Paraguas fue aprobada con el objetivo de facilitar el libre establecimiento de prestadores de servicios, así como la libre prestación de éstos simplificando los procedimientos y fomentando la calidad de los servicios. La ley Ómnibus se centraba en las modificaciones realizadas en más de 40 normas españolas con el fin de llevar a cabo todo eso. Según la ley 17/2009 ambas tenían que tener un carácter reglado, claro e inequívoco, objetivo, imparcial, transparente, proporcionado y no discriminatorio, para poder realizar dichos servicios en nuestro país; por supuesto debían darse a conocer con antelación. Si se cumplía todo eso, las Administraciones Públicas españolas no podían exigirle ninguna autorización, requisito adicional o control previo. Sólo se podía limitar la prestación de estos servicios a una sola parte del territorio español por razones de orden, seguridad, salud pública, o para garantizar la protección del medio ambiente.

5. CAPÍTULO III

DIFERENCIAS ENTRE LAS DOS PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS DEL MOMENTO.

Tanto Uber como Cabify son compañías tecnológicas que desarrollan sus actividades a través de aplicaciones digitales, con el fin de presentar soluciones (alternativas) de movilidad en aquellas ciudades de cada vez más congestionadas por el tráfico. Sin embargo, son varias las diferencias que existen entre ambas.

Uber se diferencia por el precio que ofrece, y por la tecnología avanzada y centrada en la eficiencia, es decir, tiene la opción de buscar un conductor que está por la zona terminando un viaje, reforzar con conductores aquellas zonas con mucha demanda, o la posibilidad de dividir la tarifa en función de la cantidad de gente que realice el viaje para que cada uno pague su parte. Sin embargo, Cabify apuesta por ser diferente y personal gracias a la “Big Data”, porque puede conocer los gustos y las necesidades de todos sus consumidores, además de ofrecer soluciones personalizadas para cada situación y cliente.

Uber pretende aumentar más su oferta mediante servicios de mensajería (UberRush, no operativo en España), un servicio en el que varios usuarios que se dirigen al mismo destino puedan compartir coche y gastos (UberPool no es viable en España debido al escaso número de licencias disponibles), servicios de comida a domicilio (UberEats), o un servicio exclusivo llevado a cabo por vehículos eléctricos de alta gama (UberOne). Mientras, Cabify se basa en la mejora de su personalización. Podemos encontrar opciones como los vehículos adaptados para desplazar personas con movilidad reducida y con silla de ruedas (CabifyAccess), vehículos con silla infantil para que puedan viajar los padres con sus hijos pequeños (CabifyBaby), vehículos para

empresas (CabifyExecutive), vehículos eléctricos (CabifyElectric), y furgonetas para viajar en grupo (CabifyGroup).

El servicio más económico de Uber cobra 0.20 euros por minuto y 1,15 euros por kilómetro. Cabify cobra 1.65 euros por kilómetro los 20 primeros kilómetros y 1.05 a partir del 21. También existen costes adicionales dependiendo de la demanda. La tarifa mínima en ambos servicios es de 5.5 euros.

Uber está presente en 82 países diferentes. Por otro lado, Cabify se ha centrado más en expandirse dentro de un mismo país, por lo que está presente en más de 10 países y 35 ciudades de Latinoamérica, España y Portugal. La sede mundial de Uber se encuentra en San Francisco (Estados Unidos), y ha elegido Madrid como sede europea. En Madrid también encontramos el centro principal de Cabify, ya que es una empresa 100% española.

Claramente el taxi es competencia directa de empresas como Uber o Cabify, pero entre las últimas también existe una cierta rivalidad. Por ejemplo, el hecho de poder descargar películas de internet y verlas en casa provoca una disminución de ventas en el mercado del cine. Aunque entre los mismos cines también existe una disputa. Por eso, desde mi punto de vista, Cabify realiza una estrategia mucho más inteligente que la de Uber al usar la "Big Data". El uso de la Big Data se basa en la combinación de variedad, velocidad y volumen de la información. De tal modo que, puede obtener un profundo conocimiento del comportamiento de los clientes y mejorar así su experiencia. Conocer al cliente significa conocer sus gustos, y conocer sus gustos permite proporcionar un servicio que iguale o supere unas expectativas. Por mucho que la nueva tecnología pueda sorprender al usuario, existe la posibilidad de que no vaya acorde a él personalmente, y no le impacte tanto el servicio como debería.

6. CAPÍTULO IV

LAS LICENCIAS VTC

3.1 ¿Qué es realmente una licencia VTC?

Una licencia VTC es una autorización de alquiler de vehículos con conductor, que tiene el permiso para prestar los servicios que realizan actualmente empresas como Cabify o Uber.

3.2 ¿Quién podía conseguir la licencia y cuáles eran los requisitos?

I. ALTA DE NUEVAS AUTORIZACIONES

Según el artículo 43 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) y Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la Sección 2ª del Capítulo IV del Título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor del Reglamento de la LOTT, el futuro titular tenía que cumplir los siguientes requisitos:

- Tener nacionalidad española o la de algún otro Estado miembro de la Unión Europea o, en caso contrario, contar con las autorizaciones exigidas por la legislación reguladora del régimen general de extranjería para la realización de la actividad profesional de transportista en nombre propio.
- Cuando no se tratara de una persona física, tener personalidad jurídica propia e independiente de la de aquellas personas que, en su caso, la integrasen.

- En ningún supuesto podían otorgarse autorizaciones de forma conjunta a más de una persona ni a comunidades de bienes. Tampoco se otorgaban autorizaciones a personas jurídicas sin ánimo de lucro.
- Tratándose de personas jurídicas, la realización de transporte público debía formar parte de su objeto social de forma expresa.
- Los vehículos adscritos a las autorizaciones debían ser turismos (capacidad máxima de nueve plazas incluido el conductor), un motor con una potencia igual o superior a 12 caballos de vapor fiscales (CVF), así como una longitud mínima exterior, y una medida de extremo a extremo del vehículo igual o superior a 4,60 metros. No era necesario el cumplimiento de las exigencias de potencia fiscal ni longitud mínima exterior cuando el vehículo utilizara cualquier fuente de energía alternativa. El uso o servicio de los vehículos que figuraba en el permiso de circulación debía ser “alquiler con conductor (ACC)” en el caso de que fueran en propiedad o arrendamiento financiero (leasing), y debía ser “alquiler sin conductor (ASC)” en el caso de que fueran en arrendamiento ordinario.
- La antigüedad máxima de los vehículos era de diez años contados desde su primera matriculación. No obstante, no existía limitación en cuanto a la antigüedad cuando tenían una potencia fiscal igual o superior a 28 CVF o se trataba de vehículos históricos.
- Los vehículos tenían que estar domiciliados en la Comunidad Autónoma y debían cumplir las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social exigidas por la legislación vigente, disponer de dirección y firma electrónica, así como del equipo informático necesario para documentar a distancia el contrato y otras formalidades mercantiles con sus clientes y disponer de un domicilio situado en España en el que se conservaran, a disposición de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre, los documentos relativos a su gestión y funcionamiento.

3.3 ¿Cómo se conseguían las licencias VTC?

Actualmente no es posible el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor debido a la situación de desequilibrio entre el número de éstas y el de las de transporte público de viajeros en vehículos de turismo -auto taxi-. (Artículo 181.2 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT)). Aunque, era bastante más sencillo y barato que hacerse con una licencia de taxi. Para conseguir las últimas bastaba con, presentar una solicitud a través de la página web, tener domicilio fiscal en España y, haber nacido aquí o en algún Estado miembro de la Unión Europea. Junto a la solicitud había que anexar copias de los documentos requeridos.

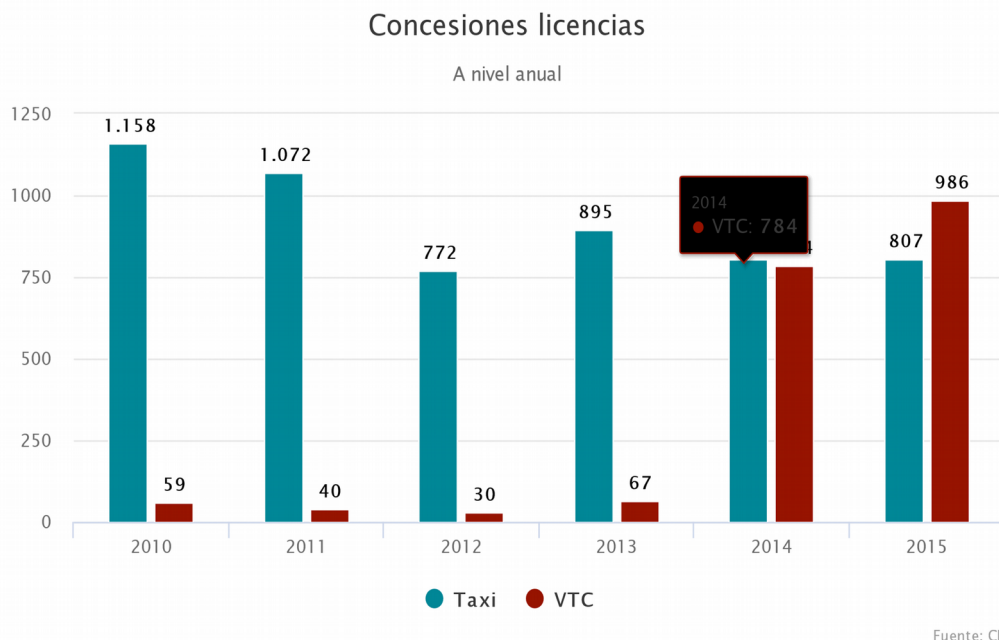
I. INFORMACIÓN GENERAL PARA TODOS LOS TRÁMITES

La Dirección General de Transportes, siempre que el solicitante expresara su consentimiento, consultaba los datos dependientes de la Dirección General de Tráfico (DGT), Tesorería General de la Seguridad Social (TGSS), Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT), Instituto Nacional de Estadística (INE), Registro

Mercantil y demás registros que resultasen necesarios para acreditar el cumplimiento de los requisitos exigidos. En el caso de que los interesados no prestaran su consentimiento, debían adjuntar la documentación que acreditaba el cumplimiento de dichos requisitos.

3.4 Licencias concedidas entre el año 2010 y el año 2015.

Un estudio elaborado por la Comisión Europea hizo un recuento de las licencias concedidas a nivel anual, tanto de taxi como de VTC. Sin duda, la diferencia fue grande debido a que las segundas aumentaron considerablemente, mientras que las primeras fueron disminuyendo.



Según la CNMC (Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia), entre el 1982 y 2016, el número de licencias de taxi bajaron un 5%, y en 2016 ya casi no se vendían nuevas licencias debido a las tasas que imponía el ayuntamiento. De mientras, el precio medio de venta entre particulares era de 131000€ en Barcelona, mucho menos que en San Sebastián y Madrid.

Echándole un vistazo a la gráfica, podemos comprobar que entre el año 2012 y el año 2014 la concesión de licencias del taxi estaba totalmente parada, lo que justifica por qué su precio de venta aumentaba más y más con el tiempo. ¿Por qué? Porque como he comentado antes, casi no se vendían licencias nuevas. Aquellos que querían ser taxistas le compraban la licencia a cualquier otro taxista que se jubilara, lo cual costaba entre particulares más de 100000€. Había mucha demanda y poca oferta, lo que todos sabemos que significa subida de precios. Por esa razón, en el año 2014, los conductores de Uber aprovecharon la situación y empezaron a vender sus licencias a

precios baratísimos, llegando a ser accesibles para casi todo el mundo y reduciendo así, el valor de las licencias del taxi. Entonces, en el año 2015, el número de éstos ya había aumentado tanto que dejó al taxi por debajo en tan solo un año.

Los taxistas siempre dirán que hay desigualdad entre ambas compañías, pero España es un mercado libre, y así como en su día el taxi no quiso comprar nuevas licencias con tasas del ayuntamiento y mostró más interés en comprar a particulares (lo que condujo a la subida de sus precios), el consumidor es y será libre de elegir qué servicio quiere y querrá usar. Si un consumidor decide comprar una casa por 500000€ pensando en “ahora o nunca, que luego será más cara”, pero el año que viene dicho precio se reduce a la mitad, ¿Existe injusticia alguna? Es crucial entender que el libre mercado juega en función de la libre oferta y la libre demanda del momento. Simplemente hay que aceptar que en este mundo no estamos solos y siempre tendremos nuevas competencias a enfrentar.

3.5 Las licencias de los VTC en comparación a las licencias de los taxistas.

Para obtener una licencia de taxi se exigía que el solicitante no tuviera enfermedades mentales ni físicas que afectasen a la conducción, que no contase con antecedentes penales y que cumpliera con todas las condiciones de las autoridades de tráfico. Además, debía tener el graduado escolar y, si se cumplían todos estos puntos, el aspirante tenía que superar un examen escrito. Sin embargo, aquellos que preferían obtener una licencia VTC no tenían que superar ninguno de estos pasos. La Administración no le pedía un certificado de los antecedentes penales, ni comprobaba si se habían conseguido superar los estudios mínimos para conseguir el graduado escolar.

Al principio, empresas como Uber y Cabify llegaron a España con sueldos llamativos que se acercaban a los 3000 euros mensuales, por eso muchos trabajadores decidieron optar por estas licencias, porque aseguraban trabajo y estabilidad. Pero luego cambiaron las condiciones, las cuales se basaban en que las compañías solo se harían cargo del pago por los servicios, mientras Uber se llevaba el 25% de la comisión de los ingresos y Cabify el 20%. Además, te acababan pagando menos si mostrabas baja productividad o baja disponibilidad. De tal manera, aseguraban tu dependencia para recibir un buen sueldo. Dicho esto, un conductor de VTC cobra alrededor de unos 1100 euros netos al mes.

Según los taxistas, los conductores de las competencias ganan dinero, porque si la licencia VTC les cuesta unos 45000 euros, la pueden amortizar en unos dos años y a partir de ese momento ya se puede ganar dinero. En comparación, un taxista con licencia gana unos 2130 euros limpios en un mes normal, aunque varía dependiendo de otros factores como la actividad del mes, el coche que usen, los kilómetros que se hagan, el precio del seguro, días libres, horas trabajadas... En cuanto a un taxista sin licencia, el 65% de su recaudación va al titular de su licencia, que a cambio éste le

paga una serie de costes como el mantenimiento, el seguro, etc., y aun así gana unos 1200 euros al mes netos. Si eres taxista sin licencia, cobras menos.

Hay que destacar que, las condiciones que hay actualmente para los conductores de licencias VTC no son las más adecuadas. Los sueldos no se deben basar en la productividad que lleven a cabo los conductores, ni la disponibilidad que muestren. Una solución podría ser el uso de recompensas para valorar a todos aquellos conductores que realicen un trabajo extra, independientemente de un sueldo base y acorde a unas horas base. Visto de otra manera, no se puede pagar a un camarero en función de si desempeña mejor o no su trabajo, por eso todos tienen un sueldo base. Aquellos que realizan horas extras es porque quieren trabajar más, y lo hacen a cambio de un aumento en su sueldo.

7. CAPÍTULO V

LA FAMOSA RATIO 1/30, EL DECRETO COLAU, Y LA PRECONTRATACIÓN CON UN PLAZO DE 15 DÍAS DESENCADENAN UNA SERIE DE CONSECUENCIAS JUDICIALES, SOCIALES, Y LABORALES.

La situación entre el taxi y VTC estaba en el "limbo", hasta que en el año 2015 el Tribunal Supremo se mostró a favor de los taxis y mantuvo la famosa proporción de 30 taxis por cada licencia VTC, la cual estaba inactiva desde que se liberalizó el sector en el 2009 (capítulo 2: Ley Paraguas y Ley Ómnibus). ¿Qué significaba todo esto? Barcelona limitaba a su antojo el número de éstas y las reducía dificultando mucho su existencia. Aunque para el taxi, conceder una licencia VTC por cada 30 de taxi todavía no era suficiente, ya que quería que esta normativa se aplicara también a las miles que ya se habían vendido anteriormente.

Según el último recuento oficial de licencias de VTC y taxi, tras la ratio legal de 1/30 (una VTC por cada 30 taxis), las primeras sumaban más de 11.200 en toda España, de las que 5.277 pertenecían a Madrid y 1.926 a Barcelona. Sin embargo, el taxi concentraba 65.539 en todo el territorio, más de 15.500 en Madrid. Según estos datos, el número de licencias de taxi en España era aproximadamente seis veces más alto que el de VTC.

Todo apuntaba a que los taxistas iban a ganar esta lucha, sobre todo con la aparición del conocido Decreto Colau, el cual fue aprobado por el [Área Metropolitana de Barcelona \(AMB\)](#). Pero finalmente, su suspensión por parte del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (TSJC) provocó los paros y los bloqueos en las calles. El Decreto Colau era como si de repente el Ayuntamiento decidiera que el número de bares en nuestro país fuera excesivo y mandara a reducirlos a la mitad. Muchísimas personas se quedarían sin trabajo, además de arruinadas, ya que seguramente habrían llevado

a cabo reformas en sus locales, habrían pagado permisos, y habrían invertido en muchas otras cosas. Entonces, la paralización de esta aprobación se debía a que el TSJC consideraba que el AMB había actuado por cuenta propia, y no tenía las competencias suficientes para pedir una licencia extra a los vehículos VTC, insistiendo en que esa era una responsabilidad que pertenecía solamente al Estado y al Ministerio. Además, se intuía que el decreto Colau podría tener grandes consecuencias como la disminución de vehículos, tanto de Uber como de Cabify, en un 66%.

El Gobierno finalmente se interpuso e implantó un real decreto que proporcionaba a las comunidades autónomas el poder de regular la actividad de los VTC en sus respectivos territorios, con una posible implantación de segundas licencias autonómicas para poder controlar la famosa proporción que ya he mencionado al principio del apartado; e incluyó también la fijación de un plazo mínimo de antelación de 15 minutos para la precontratación de un servicio VTC, el cual no era del todo suficiente para los taxistas, pues ellos reclamaban mucho más tiempo, y que se impusiera por ley y no mediante ordenanzas municipales. La misma norma establecía que no podrían circular por las vías públicas en busca de sus nuevos clientes, y además se les prohibía tener activada la geolocalización antes de que el usuario contratara el servicio. Dichas medidas, provocaron que Uber y Cabify abandonaran la comunidad catalana a principios de año.

Esta situación desencadenó una serie de consecuencias laborales, judiciales y sociales. En primer lugar, se hicieron públicos en Barcelona los despidos. Las tres compañías dueñas de las licencias con las que operaban Uber y Cabify fueron las principales afectadas: "Vector Ronda", "Mooves Cars", y "Auro" tenían el 50% de las licencias de toda la comunidad, mientras el otro 50% pertenecía a autónomos y a pequeñas empresas que iban por el mismo camino. "Mooves Cars" fue la primera en abandonar, anunciando un ERE inmediato de 726 personas (expediente de regulación de empleo: procedimiento mediante el cual una empresa en una mala situación económica busca obtener autorización para suspender o despedir trabajadores). "Vector Ronda" prosiguió con 1200 empleados, y "Auro" con 750. Además, no sólo fueron despedidos los conductores, también administrativos y mecánicos. La mayoría de estas personas, antes del boom VTC, eran simples personas sin trabajo que tomaron esto como una oportunidad de tener al fin un trabajo estable.

En segundo lugar, dichas empresas pretenden demandar al gobierno catalán, tanto por las indemnizaciones que tiene que afrontar para despedir a sus empleados, como por la pérdida de ingresos al tener que cerrar sus negocios. También quieren ayudar a los empleados despedidos a presentar sus demandas contra la Administración. El importe reclamado podría alcanzar los 1100 millones de euros.

En tercer lugar, se reducen nuestras posibilidades a la hora de querer movernos por la ciudad con vehículos alternativos. El hecho de obligar a los ciudadanos a no poder

usar más estas plataformas, cuyas se han popularizado gracias a ellos, va a provocar una disminución del bienestar social importante.

A sorpresa de todos, Cabify volvió a principios de marzo de este año a la comunidad catalana adaptando su plataforma a la normativa de la precontratación que tanto le había dañado. En vez de operar como agencia de viajes (intermediario entre el prestador del servicio y el cliente) lo haría como empresa de transporte, garantizando a aquellos que ya viajaban con ella el poder seguir haciéndolo tras aceptar las nuevas condiciones: un contrato de transporte por un año entre el cliente y la compañía; una flota de sólo unos 300 coches, que advertía y reconocía que podía provocar demoras en momentos de alta demanda; y una nueva regulación de los 15 minutos, pero con un truco legal en el que sólo lo exigiría en el primer servicio del cliente y no en todos los demás.

8. CAPÍTULO VI

CÓMO AFECTA LA HUELGA DEL TAXI AL TURISMO ESPAÑOL

Los taxistas han desarrollado diversas huelgas, entre las más destacadas: la huelga de 48 horas los días 25 y 26 de julio de 2018, la huelga convocada entre el 18 y el 24 de enero de 2019 (ambas en la capital catalana), y una huelga indefinida que afectaba las entradas de Fitur, la mayor feria de turismo internacional que se celebraba en la capital madrileña del 23 al 27 de enero, y del Mobile World Congress, la gran cita de la tecnología y la telefonía que tenía lugar en la comunidad catalana del 25 al 28 de febrero. Pero ¿contra quién convocaban huelga los taxistas?

La racionalidad económica de una huelga se basa en que los empleados reclamen a sus dueños, ya sea para cobrar más, para obtener mejores condiciones laborales, ... En el caso de una fábrica de coches, los trabajadores proclaman una huelga contra los propietarios para llevar a cabo la paralización de la empresa durante un cierto tiempo, con el fin de dañarles a ellos e indirectamente a los clientes, proveedores y toda la cadena que forma parte. Entonces, para que la empresa no sufra esos daños, los de arriba finalmente acaban cediendo. Pero en el caso de los taxistas, ellos son sus propios jefes. Siguiendo el ejemplo anterior, es como si el propietario paralizase su propia fábrica. Por lo que más bien esto no es una huelga, sino un cierre patronal.

Un cierre patronal es una medida de acción directa que consiste en la paralización total o parcial de las actividades de uno o varios establecimientos o actividades económicas, por decisión del empresario o patrón, el cual puede estar dirigido contra

los trabajadores, para evadir sus peticiones laborales, o contra el Estado, como expresión de descontento contra determinado gobierno.

El negocio de los taxis lucha por obtener una nueva ley a su favor, porque siempre ha funcionado gracias a una legislación que les favorecía. Sin embargo, el negocio de las VTC funciona (o funcionaba) porque el usuario, o mejor dicho el cliente, lo ha elegido. Ese viene a ser el gran problema del taxi. Siempre ha vivido centrado en el legislador, mientras tendría que estar centrado en sus clientes, quienes podrían ser en todo caso los salvadores del sector. De todos modos, se ha llegado a un punto en el que los taxistas se han obsesionado y consideran única competencia a los VTC, simplemente por el hecho de hacer lo mismo que ellos. Pero, dándole un giro a la situación y mirándolo desde una perspectiva diferente, podría decir qué, la verdadera competencia del taxi viene a ser cualquier otra alternativa de transporte que pueda estar al alcance de los consumidores. Por ejemplo, el bloqueo que llevaron a cabo los taxistas en Madrid hacia el aeropuerto de Barajas, o en Barcelona bloqueando la Gran Vía, ese mismo día seguramente perdieron a miles de clientes, quienes acabaron descubriendo alternativas como son el metro, o incluso el uso de un aparcamiento. Por eso mismo, el taxi debería empezar a considerar a los VTC como aliados, para poder convencer a la gente de no tener más coches privados, o de que, a la hora de pensar en un transporte alternativo, el primer pensamiento del cliente no sea el metro ni el bus, sino un vehículo con conductor.

La "famosa" huelga del taxi no está generando nada bueno, ni para nosotros, ni al final para ellos. Todo esto está desencadenando una grave consecuencia de cara a nuestra economía. La primera huelga destacada se extendió por todo el país, y fue en pleno mes de julio, es decir, en plena temporada alta donde el turismo y el consumo se vieron involucrados y afectados. Los bloqueos se protagonizaron en aeropuertos y en calles principales, e impidieron la movilización de miles de turistas hacia sus hoteles, o la llegada de éstos a la ciudad, donde el único objetivo que tenían era consumir. Además, la feria internacional del turismo supuso la presencia de 253000 participantes con un impacto económico en la capital de más de 325 millones de euros, quienes la mayoría eran extranjeros y tuvieron que enfrentarse a no poder usar taxis tanto en el aeropuerto de Barajas como en la estación de Chamartín.

Hay que tener en cuenta que el turismo en España supone el 15% del PIB, lo cual aporta miles de millones de euros a nuestra economía anualmente. Todos somos conscientes de que es uno de los sectores más importantes, el que genera más ingresos, y el cual viene agarrado de la mano del comercio y de una cierta imagen, cuya se ha dañado debido a todas las agresiones causadas que han alarmado a nuestros turistas. Desde volcar coches, hasta incluso acosarles y lanzarles piedras. Un factor crucial que incita a la gente a querer viajar a un país o a otro es la seguridad, y ahora mismo esta polémica no es muy atractiva de cara al turismo. Todo eso genera una situación vergonzosa, y deja al país en total y absoluta evidencia. Además, tras el atentado terrorista en Las Ramblas el año pasado, y los movimientos independentistas que hubo a lo largo del año, los comerciantes tenían intención de recuperar la mayor

parte de sus ingresos el verano pasado, que no pudo ser debido a la interrupción y el fastidio que supuso la guerra entre el taxi y los conductores VTC.

CAPÍTULO VII

CONCLUSIONES

Pasan y pasan los meses y el Estado no propone ninguna solución. Si no se ha llegado a ninguna solución es porque no interesa mucho llegar a ella, ya sea por algún motivo u otro en el cual no me voy a centrar. Tras tanta información estudiada, mi única finalidad es dar con alguna posibilidad para que ambas compañías alcancen un punto de equilibrio, de tal manera que puedan convivir en la sociedad sin ningún tipo de conflicto violento, ya que al final todos acabamos salpicados y afecta a la imagen de nuestro país. Aunque me posiciono a favor de los VTC, no creo que sea necesaria la exterminación del sector amarillo. Yo sí creo en que el futuro de ambos sectores sea una alianza.

Para empezar, el sector del taxi está a tiempo de poder salvarse. Nadie se ha metido con ellos por querer luchar por sus derechos, ya que se supone que estamos en un país totalmente avanzado en cuanto a la libertad de expresión. Las riñas contra los taxistas empezaron en el momento en el que éstos hicieron uso de la violencia para poder defenderse; además de desencadenar una serie de consecuencias sociales que ya he expuesto anteriormente. Si ya el taxi estaba en declive, ya sea por el mal servicio prestado, la dejadez y su mala calidad, sus actos han agravado más aún la situación. Y es una pena que afecte a aquellos taxistas que se dedican única y exclusivamente a ejercer su trabajo de manera profesional y pacífica. El sector está poniendo en contra al único que realmente podría salvarle, al consumidor, porque al final son quienes pagarán por sus servicios, y no la Administración, quien le ha estado

alimentando todo este tiempo y le ha hecho creerse dueño de las carreteras, sin preocupación ninguna por lo que pueda venir y con poca capacidad de adaptación a posibles avances.

Desde mi punto de vista, la venta y reventa de todas las licencias del taxi han sido un completo descontrol, y al final ellos mismos han provocado la subida de sus propios precios. Deberían existir unos fondos para estas empresas proveedoras de licencias, las cuales deberían ser vendidas a conductores, cuyos en el momento de su jubilación estuvieran obligados a devolverl, siempre y cuando, a través del uso de estos fondos, pudieran recuperar su dinero invertido. Y así, sucesivamente. Además, otro problema de los taxistas es que nunca han garantizado cuanto pagar por el viaje. Esa incertidumbre, y a veces la desconfianza, ha hecho que con el tiempo las personas se decanten más por otro tipo de servicios. En este caso, la misma Administración, que es la que se encarga de proporcionar los precios, debería empezar a regular su coste por distancia, y no por tiempo. De esta manera, el usuario ya podría realizar sus propios cálculos y tener una idea de lo que va a pagar por su trayecto.

Vivimos en medio de aquello que conocimos y lo que nos queda por conocer. El miedo a la novedad y el ser derrotado es lo que provoca conflictos, y es lo que le ha pasado al taxi. Somos protagonistas de revoluciones que están cambiando nuestra forma de vivir, de pensar, maneras de trabajar, y maneras de vivir del trabajo. El mercado es más competitivo que nunca y no para de cambiar y avanzar. Podemos posicionarnos a favor del taxi y mostrar solidaridad, pero al final es una guerra que ellos solos no podrán ganar, porque su verdadero rival no es Uber ni Cabify, su verdadero rival es la poca capacidad de adaptación que tienen frente a lo que está por venir. Por eso mismo, pienso que la única estrategia que le queda para poder sobrevivir en el mercado es la unión con plataformas como las de Uber y Cabify.

La estrategia que hay que llevar a cabo no es averiguar cómo vencer a una empresa por ofrecer el mismo servicio o producto que tú, sino averiguar de qué manera se puede convencer al usuario para que utilice tus servicios, a pesar de que haya miles de vehículos alternativos a los que se pueda acceder para poder llegar al destino, como son el bus o el metro. Saber fidelizar a los clientes, y que, a pesar de las ventajas del resto, siempre te sigan eligiendo a ti. El tema de la fidelización es un tema muy común y presente, por eso repito que, es el sector del taxi el que ha estado mal acostumbrado todo este tiempo. Como podemos ver, hay miles de hoteles en España, de los cuales cien se han ido a la quiebra, pero el resto se siguen manteniendo debido a la fidelización de clientes que han conseguido a través de la elaboración de diversas estrategias.

En conclusión, el sector del taxi y los VTC deberían plantearse la opción de crear una alianza entre ambos, mediante un estudio de mercado, averiguando que tipo de clientes podrían interesarse, y lo más importante, dando un primer paso hacia la reconciliación, con el objetivo de promover el liderazgo por parte de los servicios de vehículos con conductor.

Para poder verlo un poco más claro, voy a especificar un poco más mi idea: imaginemos que el sector del taxi y los VTC decidieran aliarse, dando lugar a una nueva plataforma tecnológica llamada “Better2gether”. “Better2gether” tendría el objetivo de unir fortalezas y combatir debilidades. Podrían insistir en el mercado de los coches eléctricos, ya que se consideran de cada vez más futuristas y el país invierte mucho en ellos. La nueva plataforma podría introducir una nueva flota de vehículos eléctricos para poder llevar a cabo sus servicios. Como segunda estrategia, invertiría en convertir parte de la plataforma en una sección de “Community”. “Community” es un departamento de hotel que está cogiendo más y más auge con el tiempo, porque es una manera de unir de manera indirecta-directa al hotel con los clientes antes y después de su estancia, y al final, siempre están comunicados. Como tercera estrategia, utilizaría un sistema de micro pagos dentro del mismo vehículo. La realización de pequeños pagos extras por la complementación de “mini” servicios: uso del Wi-fi, la consumición de agua (que ya se lleva a cabo en los VTC, pero gratis), la consumición de pequeños snacks, el uso de baterías portátiles para poder cargar móviles, tablets, ordenadores portátiles... “Better2gether” podría ser la solución a la actual guerra del taxi contra los vehículos de turismo con conductor.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Anguera de Sojo, Iván. (2019). Calvet amenaza con aprobar el decreto del taxi sin negociación si no se desalojan las calles. *Economía. El Independiente*.

<https://www.elindependiente.com/politica/2019/01/22/calvet-amenaza-con-aprobar-el-decreto-sin-negociacion-si-no-se-desalojen/>

Cid, Guille. (2019). Las VTC ya preparan despidos masivos en Cataluña: más de 2.600 la semana que viene. *Tecnología. El Confidencial*.

https://www.elconfidencial.com/tecnologia/2019-01-25/moovecars-vtc-despidos-cataluna-taxi_1783630/

Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. (2019). INFORME ECONÓMICO SOBRE LAS RESTRICCIONES A LA COMPETENCIA INCLUIDAS EN EL REAL DECRETO 1057/2015 Y EN LA ORDEN FOM/2799/2015, EN MATERIA DE VEHÍCULOS DE ALQUILER CON CONDUCTOR – UM/085/15 Y ACUMULADOS. *CNMC: Subdirección de análisis económico*.

<https://www.cnmc.es/file/107176/download>

Comunidad de Madrid. (2019). Autorización de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC). *Madrid.org*.

[http://www.madrid.org/cs/Satellite?
c=CM_Tramite_FA&cid=1109168967756&definicion=Autorizacion%20Licencia
%20Permiso
%20Carne&pagename=ComunidadMadrid/Estructura&tipoServicio=CM_Tramite_FA](http://www.madrid.org/cs/Satellite?c=CM_Tramite_FA&cid=1109168967756&definicion=Autorizacion%20Licencia%20Permiso%20Carne&pagename=ComunidadMadrid/Estructura&tipoServicio=CM_Tramite_FA)

Díaz-Ambrona Medrano, Luis. (2019). Normativa sobre licencias VTC. *Socio LEAN Abogados*.

<https://www.leanabogados.com/administrativo/taxi-o-vtc-quien-tiene-la-ley/>

El Independiente. (2019). Cataluña frena a Uber y Cabify, pero los taxistas convocan huelga indefinida. *Economía*.

<https://www.elindependiente.com/economia/2019/01/18/cataluna-frena-uber-cabify-los-taxistas-convocan-huelga-indefinida/>

El Independiente. (2018). Crece la guerra del taxi: la huelga se extiende por toda España. *Economía*.

<https://www.elindependiente.com/economia/2018/07/28/guerra-tax-huelga-indefinida-barcelona-espontanea-madrid/>

El Independiente. (2018). El Govern exige el traspaso de competencias “ante la dejadez” del Gobierno en el conflicto del taxi. *Economía*.

<https://www.elindependiente.com/economia/2018/07/28/govern-exige-traspaso-competencias-ante-la-dejadez-del-gobierno-conflicto-del-taxi/>

El Independiente. (2018). Fomento dará a las CCAA todo el poder sobre las VTC... pero dentro de 3 o 5 años. *Economía*.

<https://www.elindependiente.com/economia/2018/09/27/fomento-vtc-tres-cinco-anos/>

El Independiente. (2019). Las VTC pedirán indemnizaciones de 1.100 millones si Cataluña aprueba la ley ‘antiUber’. *Economía*.

<https://www.elindependiente.com/economia/2019/01/10/las-vtc-pediran-indemnizaciones-de-1-100-millones-si-cataluna-aprueba-la-ley-antiuber/>

El Independiente (2019). Los taxistas ponen en jaque a Madrid e inician su tercera semana de huelga. *Economía*.

<https://www.elindependiente.com/economia/2019/02/04/los-taxistas-ponen-en-jaque-a-madrid-e-inician-su-tercera-semana-de-huelga/>

El Independiente. (2019). Uber y Cabify, obligadas a registrar todos sus viajes desde el 1 de marzo. *Economía*.

<https://www.elindependiente.com/economia/2019/02/17/uber-cabify-obligadas-registrar-todos-viajes-desde-1-marzo/>

El Periódico. (2019). Cuatro consecuencias de la marcha de Uber y Cabify de Barcelona. *Sociedad. Edición Cataluña*.

<https://www.elperiodico.com/es/sociedad/20190131/consecuencias-marcha-uber-cabify-barcelona-7278230>

Eurojuris, España. (2010). Aprobación Ley Paraguas y Ley Ómnibus. *Arpa A&C, S.L. Abogados*.

<https://www.asociacion-eurojuris.es/aprobacion-ley-paraguas-y-ley-omnibus/>

Ferrer, Jesús. (2010). Conceptos Básicos de la Metodología de la Investigación. *I.U.T.A. SECCIÓN 02 DE HIGIENE Y SEGURIDAD INDUSTRIAL. Tema Sencillo. Con la tecnología de Blogger*.

<http://metodologia02.blogspot.com/p/operacionalizacion-de-variables.html>

Gobierno de España. (2019). [Trámites y gestiones personales](https://www.mjusticia.gob.es/cs/Satellite/Portal/es/servicios-ciudadano/tramites-gestiones-personales/recurso-potestativo-reposicion). *El Ministerio de Justicia: Ciudadanos*.

<https://www.mjusticia.gob.es/cs/Satellite/Portal/es/servicios-ciudadano/tramites-gestiones-personales/recurso-potestativo-reposicion>

Martínez Martín Antonio. (2018). Colau da al taxi una gran victoria y condena a Uber y Cabify a echar a 1.300 conductores. *Economía. El Independiente*.

<https://www.elindependiente.com/economia/2018/06/26/colau-taxi-cabify-uber-echar-conductores/>

Martínez Martín, Antonio. (2018). El taxi denunciará a Uber y Cabify por su “huelga a la japonesa” ilegal al regalar viajes. *Economía. El Independiente*.

<https://www.elindependiente.com/economia/2018/09/25/cabify-uber-huelga-japonesa-ilegal/>

Martínez Martín Antonio. (2018). El taxi gana la batalla: el Supremo avala limitar las licencias de Uber y Cabify. *Economía. El Independiente*.

<https://www.elindependiente.com/economia/2018/06/04/taxi-licencias-uber-cabify/>

Martínez Martín Antonio. (2017). Graduado escolar o antecedentes penales: las exigencias al taxi que no se hacen a los VTC. *Economía. El Independiente*.

<https://www.elindependiente.com/economia/2017/06/02/graduado-escolar-o-antecedentes-penales-las-exigencias-al-taxi-que-no-se-hacen-a-los-vtc/>

Martínez Martín Antonio. (2018). La Justicia tumba el decreto Colau contra Uber y Cabify y el Taxi amenaza con paros. *Economía. El Independiente*.

<https://www.elindependiente.com/economia/2018/07/19/decreto-colau-cabify-uber-taxi/>

Martínez Martín Antonio. (2017). La UE da la razón al taxi y sentencia que Uber es un servicio de transporte. *Economía. El Independiente*.

<https://www.elindependiente.com/economia/2017/12/20/la-ue-da-la-razon-al-taxi-y-sentencia-que-uber-servicio-transporte/>

Martínez Martín, Antonio. (2018). Todas las claves para entender la guerra del taxi contra Uber y Cabify. *Economía. El Independiente*.

<https://www.elindependiente.com/economia/2018/07/30/guerra-taxi-uber-cabify/>

Martínez Martín Antonio. (2018). Uber cumple su gran objetivo y ya está disponible en Barcelona. *Economía, El Independiente*.

<https://www.elindependiente.com/economia/2018/03/13/uber-disponible-barcelona/>

Martínez Martín Antonio. (2018). Uber lleva al Gobierno a los tribunales por las trabas a la venta de licencias de sus chóferes. *Economía. El Independiente*.

<https://www.elindependiente.com/economia/2018/03/06/uber-lleva-al-gobierno-los-tribunales-las-trabas-la-venta-licencias-choferes/>

Martínez Martín Antonio. (2018). Uber ultima su vuelta a Barcelona y el sector del Taxi amenaza: "Bienvenidos al infierno". *Economía. El Independiente*.

<https://www.elindependiente.com/economia/2018/03/06/uber-ultima-su-vuelta-a-barcelona-tres-anos-despues-y-pone-en-pie-de-guerra-al-taxi/>

Masainaba, A. (2019). El pelotazo del taxi: licencias de 500 euros que se revenden a 135.000. *Economía. La Razón*.

<https://www.larazon.es/economia/el-pelotazo-del-taxi-licencias-de-500-euros-que-se-revenden-a-135-000-HB21648492>

Miguel Trula, Esther. (2018). Taxi vs Uber y Cabify: salarios de trabajadores en uno y otro lado para entender la guerra. *Magnet*.

<https://magnet.xataka.com/en-diez-minutos/taxi-vs-uber-cabify-salarios-trabajadores-uno-otro-lado-para-entender-guerra>

Page, David. (2019). Cabify reta a la Generalitat y vuelve a Barcelona sorteando las restricciones legales. *Economía. El Independiente*.

<https://www.elindependiente.com/economia/2019/03/06/cabify-vuelve-barcelona-solo-dos-meses-despues-marcha-golpe-legal-al-vtc/>

Page, David. (2019). El taxi aviva su guerra: amenaza con bloquear Fitur en Madrid y el MWC en Barcelona. *Economía. El Independiente*.

<https://www.elindependiente.com/economia/2019/01/09/taxi-aviva-guerra-amenaza-bloquear-fitur-madrid-mwc-barcelona/>

Page, David. (2019). Las trabas de Colau contra Uber y Cabify cuestan 15 millones al año a los clientes. *Economía. El Independiente*.

<https://www.elindependiente.com/economia/2019/01/29/la-cnmc-alerta-los-barceloneses-pagan-75-millones-de-mas-al-ano-por-la-regulacion-de-taxi-y-vtc/>

Pérez Ávila, Fernando. (2018). La Policía Local descubre un sistema para trucar taxímetros en los taxis. *Diario de Sevilla*.

https://www.diariodesevilla.es/sevilla/Policia-Local-investiga-manipulacion-taximetros_0_1218478786.html

Piergiorgio M. Sandri. (2016). Cinco cosas que tal vez no sabes sobre Uber. *Economía. La Vanguardia*.

<https://www.lavanguardia.com/economia/20160330/40757041926/uber-transporte-preguntas-respuestas.html>

Wikipedia. (2019). Expediente de regulación de empleo. *Estatuto de los Trabajadores*.

https://es.wikipedia.org/wiki/Expediente_de_regulación_de_empleo