



# DIARI DE SESSIONS DEL **PLE** DEL PARLAMENT DE LES ILLES BALEARS

---

DL. PM. 770-1987

Fq.Con.núm. 33/27

XI legislatura

Any 2023

Núm. 21

## **Presidència del Sr. Gabriel Le Senne i Presedo**

Sessió celebrada dia 12 de desembre de 2023

Lloc de celebració: Seu del Parlament

### **SUMARI**

**Punt únic. Debat de presa en consideració de la Proposició de llei RGE núm. 9953/23**, presentada pel Grup Parlamentari Socialista, per a la millora de la regulació dels serveis de transport amb vehicles de fins a 9 places a les Illes Balears. . . . . [920](#)

---

EL SR. PRESIDENT:

Vamos a seguir, sin solución de continuidad, con el siguiente pleno previsto, si les parece.

**Punt únic. Debat de presa en consideració de la Proposició de llei RGE núm. 9953/23, presentada pel Grup Parlamentari Socialista, per a la millora de la regulació dels serveis de transport amb vehicles de fins a 9 places a les Illes Balears.**

El único punto del orden del día corresponde al debate de toma en consideración de la Proposición de ley RGE núm. 9953/23, del Grupo Socialista, para la mejora de la regulación de los servicios de transporte con vehículos de hasta nueve plazas en las Islas Baleares. Y, por tanto, tiene la palabra, en primer lugar, el grupo proponente, el Grupo Socialista, Sr. Negueruela, por quince minutos.

*(Alguns aplaudiments)*

EL SR. NEGUERUELA I VÁZQUEZ:

Gracias, presidente. Es un honor poder presentar hoy la primera iniciativa que trae el Grupo Socialista a esta Cámara, una ley para la regulación del sector del taxi, que, además, coincide prácticamente con que fue la última norma que aprobó el anterior Govern, aprobó una norma en favor del sector del taxi, y comienza esta legislatura con una normativa para regular el sector del taxi. Por tanto, una oposición constructiva del Partido Socialista y, además, en materia económica, uno de nuestros principales sectores y, por tanto, que hoy se tramite y se vote aquí una ley para favorecer a uno de nuestros principales sectores creemos que es un motivo de orgullo y de una oposición que lo que quiere es construir y mejorar la vida de la gente, sobre todo si se trata de pequeños empresarios y autónomos de estas islas.

Agradecer, en primer lugar, al conjunto del sector, a Biel Moragues, presidente de taxis de PYME, a Mari Carmen Moreno, taxis de *part forana*, a Toni Bauzá, el presidente de la Agrupación Empresario, Autotaxi y Autoturismo de Baleares, por su presencia y su trabajo permanente en la defensa de un sector que está en permanente actualidad en los últimos años, por los grandes cambios o las grandes irrupciones en el modelo que está sufriendo.

Agradecer de todas formas, y si me lo permiten, también, el trabajo que ha realizado el sector del taxi en nuestros peores momentos. Yo creo que todas estas leyes las deberíamos aprobar, aunque solo fuese por el enorme esfuerzo que ha hecho el sector en los últimos años, por haber estado siempre. Todo el mundo en pandemia buscaba un taxi, no buscaba otro tipo de plataformas, buscaba un servicio fiable, que el taxi se lo dio.

Y agradecer a las tres entidades por el trabajo conjunto que hicimos, tanto para la recuperación, como para la tramitación de ayudas. No he visto nunca a ninguna asociación gestionar tantas ayudas, tantos miles de ayudas como las que están aquí presentes, de común acuerdo con el Govern.

Si me lo permiten, también, agradecer el trabajo que hizo Marc Pons, como conseller de Movilidad y “Agustinet” como consejeros de Movilidad, para adaptar la norma de forma permanente, y hoy, de una forma especial, a Jaume Mateu, que fue nuestro director general y que es el que ha trabajado en redactar esta norma y, por tanto, un gran agradecimiento, Jaume Mateu, por todo el trabajo que ha realizado.

*(Alguns aplaudiments)*

También a todos los grupos, por permitir que se traiga hoy la iniciativa aquí y, por tanto, también hoy es motivo de orgullo y agradecer a todos los grupos que estemos hoy aquí debatiendo esta ley y que, por tanto, entre todos intentemos mejorarla, aprobarla y, sobre todo, que se haga lo más rápido posible. Es necesaria la ley para el sector y todos debemos ser responsables en aprobarla; tenemos que ser valientes, tenemos que ser valientes y no jugar con un sector que sufre de forma permanente cambios en su modelo, por la irrupción de empresas multinacionales que a cada cambio buscan adaptarse y, por tanto, a cada adaptación nosotros tenemos que responder con regulación y con normativa, para igualar las oportunidades de todos.

Y esa adaptación de la normativa es necesario que sea urgente, no cabe... -y en este caso yo creo que el Govern tiene que dar pasos en ese sentido-, no hay que negociar con el sector, hay que actuar y apoyar al sector, hay que regular, hay que trabajar rápido y de forma urgente. Por eso se han aprobado tantas leyes en los últimos años, porque a cada ataque que hacía una empresa monopolística había que darle una respuesta, a cada adaptación jurisprudencial hay que dar una respuesta, y eso exige que sea rápida y urgente. Porque, al final, de lo que estamos hablando es, y usando palabras que muchas veces se usan en esta cámara, es de la libertad. Yo a veces escucho hablar de libertad, en sentido amplio, y todos los que apoyan la libertad sorprende que no defiendan uno de los valores tradicionales, como es la libertad de mercado, y la libertad de mercado se basa en que haya competencia, y que las empresas puedan operar en igualdad de condiciones, y que nuestras miles de empresas, pequeñas o autónomas, puedan operar en condiciones de igualdad y puedan, por tanto, seguir ganando los recursos día a día para alimentar a sus familias.

Cuando vemos que lo que está pasando es justo lo contrario, que muchos de los que defienden la libertad están permitiendo que haya grandes monopolios a nivel mundial. Un monopolio como el de Uber, que quiere arrasar con el mercado, que quiere acaparar el mercado, que quiere llevar a que los taxistas no operen como taxistas, que operen como trabajadores suyos, que operen bajo la marca de Uber, como están haciendo en otras partes del territorio. Y a eso nosotros nos vamos a negar de forma permanente en el tiempo y vamos a trabajar para que no sea posible.

*(Alguns aplaudiments)*

Porque no hay nada más contrario a la libertad que los monopolios, los grandes monopolios en los que se está convirtiendo nuestra economía a nivel mundial, un monopolio como Uber, Cabify o el resto de plataformas. Cuatro empresas quieren controlar el transporte a nivel mundial, y eso no es

libertad, eso es intentar estrangular a las pequeñas y medianas empresas para acabar, luego, asumiéndolas como trabajadores bajo sus marcas. Y eso es algo a lo que hay que decir no, a lo que hay que trabajar de forma permanente y adaptar las normas.

Me imagino que hoy nos dirán que por qué no lo hemos hecho. Mi respuesta es: sí lo hemos hecho, lo hemos hecho en cada ley que hemos aprobado para adaptarla, en cada cambio jurisprudencial, en cada cambio de normativa europea, y lo hemos hecho con el sector de forma permanente. Y hay que seguir haciéndolo así, porque nosotros no queremos un modelo como el de la Comunidad de Madrid, no queremos que Uber irrumpa, tire los precios y luego negocie con los taxistas para incorporarlos a su empresa, o se asocie con ellos. No queremos eso en esta comunidad autónoma, donde los intereses, además, del sector turístico y de nuestra economía son tan poderosos que puede ayudar a facilitar esa irrupción, precisamente en temporada alta para maximizar los beneficios de una empresa como Uber, que es capaz, con sus algoritmos, perfectamente de hacerlo, sin dar un servicio eficaz, sin dar un servicio regulado y simplemente utilizando nuestras carreteras para ganar el mayor número de recursos posibles en el menor tiempo posible.

Nosotros no queremos eso en esta comunidad autónoma. Por eso, queremos normas rigurosas y valientes, no solo hay que tener rigor, hay que tener también valentía, la valentía de regular y decir: no queremos este modelo en nuestras islas. De la misma forma que apoyamos a los pequeños comercios ante la irrupción de grandes plataformas, de la misma forma que apoyamos a pequeños empresarios turísticos contra grandes plataformas, ojalá el sector turístico, que se manifiesta a veces contra Airbnb, también apoye a los taxistas en sus reclamaciones contra Uber, porque son las mismas, y porque estamos hablando, en el fondo, de qué modelo económico queremos a nivel mundial: un modelo donde 4, 5 o 6 empresas acaparen los principales sectores, servicios, transporte, logística, o una economía que permita a los empresarios pequeños de cada isla, de cada economía, poder compartir las ganancias, repartirlas, que contraten a trabajadores en condiciones de calidad en el empleo, y permitan a todo el mundo poder vivir de la economía que genera nuestras islas. No trasladar esa economía a megaempresas que luego lo que harán será explotar, no solo a sus trabajadores y trabajadoras sino explotar a los empresarios con los que se asocien, para imponerle sus condiciones.

Porque una vez irrumpen, primero tiran los precios, y luego lo que hacen es empezar a subirlos, según lo que su algoritmo diga para las zonas que ellos crean y a las zonas a las que quieran trasladar a gente, mermando la calidad en el servicio. Es como han irrumpido siempre.

Y luego, vemos que hay comunidades autónomas que empiezan luego a decir: ¡uy!, se nos va de las manos, como la Comunidad de Madrid, y tenemos que empezar a hacer parches. Nosotros no queremos parches, queremos rigurosidad y valentía en una legislación que no lo permita.

Por tanto, lo que hay que hacer aquí es, con luz y taquígrafos, hacer enmiendas; enmiendas que trasladaremos al sector, a las principales asociaciones, para trabajarlas,

desarrollarlas y avanzar en ellas. Y no queremos que lleguemos al caso, como está pasando, que hasta se usen coches particulares serigrafiados con los nombres de una empresa a nivel mundial, como Uber. Y no hay problema en decir la marca y la empresa que es, porque opera así en todas las partes, y es bueno señalar y decir: no queremos esto, no queremos que se usen coches particulares serigrafiados, sin control ni vigilancia. Y, por tanto, lo tenemos que hacer aquí, aquí los partidos, de común acuerdo, con nuestras asociaciones para llevar la norma a que sea una de las más valientes del conjunto del Estado. Y que el Govern se dedique a vigilar y sancionar.

Si bien en estos momentos no está regulando, y la regulación la haremos desde aquí, lo que tiene que hacer el Govern es regular y vigilar, porque Uber ha irrumpido este año, con el cambio de Gobierno y, por tanto, lo que tiene que hacer ahora es vigilar y controlar cómo opera. Y es importante que nos concienciamos todos para que se actúe como toca.

Yo creo que se han actualizado las normas de muy diversas maneras, el sector exigió y el sector consiguió el Real Decreto Ley del año 2018, conocido como el Real Decreto Ley Ábalos, que trasladaba las competencias a las comunidades autónomas con distintas posibilidades: la precontratación, las licencias cómo se tenían que operar, que dan margen para hacer licencias interurbanas y urbanas y, por tanto, que daban margen a las comunidades autónomas para empezar a desarrollar la normativa. Tenemos que ver cómo se comporta la jurisprudencia.

Y a partir de ahí se han hecho innumerables normas, se han hecho normas en ese sentido, el Decreto Ley 1/2019, el Decreto Ley 8/2020, a nivel de Baleares, la Ley 2/2020 y el Decreto Ley 5/2022, además del que ya me he referido al principio, el Decreto Ley 2/2023.

Decreto Ley 2/2023, de 6 de marzo, que reconoce, por primera vez, un hecho fundamental, que los taxistas son un servicio público de interés general, -un servicio público de interés general-, y lo hacemos así porque son los que operan en todo momento, operan las 24 horas del día, conforme a una regulación estricta y exigente de los ayuntamientos. Y eso es justo para el servicio, pero es injusto que otras plataformas no operen en esas condiciones. Y la consideración de servicio público de interés general marca un antes y un después en nuestra normativa.

Además, se aprobó en este Parlamento y, por tanto, lo que cabe es desarrollarlo, creemos que también con normas de rango legal. Y, por eso planteamos esta proposición de ley, porque creemos que hay que dar un paso más, que hay que seguir avanzando en la regulación, porque vemos en una situación de peligro cómo está la situación en nuestras islas y, por tanto, hay que adoptar determinadas medidas.

Una, el ámbito insular, definir que tiene que haber un ámbito insular, cada isla, precisamente para evitar que puedan trasladarse licencias VTC de una isla a otra; que islas que no han hecho un control como el que tocaba, como puede ser en el caso de Eivissa, permitan que esas miles de licencias vengan a la isla de Mallorca. Y es cierto que la falta de control durante los últimos años, en materia de licencias en la isla de Eivissa

permiten ahora intentar a Uber trasladar esas licencias a la isla de Mallorca. Por tanto, lo que hay que hacer es que cada isla decida cuántas licencias caben en su ámbito. Y de ahí la importancia de definir el ámbito insular y, por tanto, que no haya trasvase de licencias, ya que las competencias están transferidas, por tanto, que también cada isla decida el modelo el cual cada consell regula, en el caso de Menorca y de la isla de Eivissa.

La segunda, la doble licencia, y que la licencia urbana y la licencia interurbana sea una condición exigible a todos los que quieren operar, porque eso garantizará un principio de igualdad entre VTC y el sector del taxi, porqué exigimos una licencia urbana cada vez e interurbana para operar a un sector, y no se la exigimos al resto, como puede pasar en el caso de las VTC.

Por tanto, hay que igualar esas condiciones, hay que igualar, porque, mientras despachos, lobbistas, a nivel europeo, están atacando como sea los márgenes de contratación, cuando están atacando toda y cada cuánta norma se intenta hacer para proteger al taxi, a nivel europeo, lo que hay que hacer aquí es marcar claramente mismas condiciones para que todos operen, y que los ayuntamientos den, también, y los consells, en su ámbito competencial, sean los que marquen las condiciones. Porque, al final, la gente lo que tiene que entender es que un taxista para operar se enfrenta también a unas normas administrativas exigentes, donde se les regula, donde se dice cómo tienen que operar, cuáles son las tarifas, cómo se tienen que comportar y, en cambio, parece que no lo hacemos de la misma forma para las VTC.

Por lo tanto, la doble licencia es un tema de justicia, es un tema que permitirá al conjunto del sector dar una oportunidad para que sea ordenado, cómo tiene que desarrollarse la actividad en nuestras islas. Y está claro que no todas las VTC son iguales, ni todas tienen que operar de la misma forma, hemos tenido siempre un equilibrio hasta que nuevos operadores a nivel mundial quieren romper el modelo en equilibrio que había en nuestras islas. Hay VTC, por supuesto, en manos de empresarios locales que hacen su trabajo de forma digna, cada día del año, no es de lo que estamos hablando cuando traemos esta regulación a esta Cámara.

Por supuesto, mantener la precontratación obligatoria como se establece en la normativa actual y, por tanto, no modificamos ese artículo, sino que lo redactamos igual, para que quede claro que tiene que ser una condición en nuestro caso, hasta que los tribunales, en este caso el Tribunal Constitucional, se posicione y dé su oportunidad.

Por tanto, hoy lo que traemos es una proposición de ley para trabajar, con mano extendida a todos los grupos, de la misma forma que todos han permitido debatirla aquí, creo que, más allá de los rifirrafes que podamos tener a diario, hay que hacer una cuestión de Estado la regulación del sector del taxi; lo hemos traído nosotros, pues ha sido así, podría haber sido el Govern, que podía haberlo hecho, pero lo hemos hecho nosotros. Nosotros no queremos más protagonismo que el pactarlo, el pactarlo con todos los grupos y, sobre todo, pactarlo con el sector, que vea que esta Cámara responde a sus necesidades, que vea que los grupos políticos estamos a la altura de las miles de familias que dependen del sector del taxi,

los miles de pequeños empresarios y autónomos que trabajan de sol a sol para poder llevar sus recursos a sus casas, durante temporada alta y durante temporada baja, donde siempre están, a pesar de que el negocio es menor, no como otros, que nunca están en temporada baja.

Por tanto,...

EL SR. PRESIDENT:

Vaya terminando, por favor.

EL SR. NEGUERUELA I VÁZQUEZ:

... un servicio eficaz, que siempre se ha modernizado, que siempre ha estado y que siempre ha escuchado demasiadas críticas fáciles por según quién. Para nosotros es un sector del que estamos orgullosos, frente a los grandes monopolios, nuestras pequeñas empresas; frente a nuestros grandes monopolios, nuestros autónomos y sus trabajadores, que siempre están. Todo el mundo conoce a un taxista, todo el mundo conoce su cercanía, que está siempre, que te da su teléfono y que te dice que a cualquier hora del día, si tienes un problema, siempre lo puedes llamar.

Las aplicaciones no entienden de eso, son frías, no saben lo que significa la cercanía de poder llamar a una persona, en este caso a un taxista, que está siempre, siempre te responde para dar un buen servicio.

EL SR. PRESIDENT:

Termine, por favor.

EL SR. NEGUERUELA I VÁZQUEZ:

Por ellos, por ellas, votemos a favor y trabajemos en su desarrollo.

Muchas gracias.

*(Alguns aplaudiments)*

EL SR. PRESIDENT:

Para ordenar el debate, pregunto a los grupos quienes se van a posicionar a favor.

¿El Grupo Popular, a favor?

EL SR. MATEO I HERNÁNDEZ:

Sí, a favor.

EL SR. PRESIDENT:

¿Grupo VOX?

EL SR. RODRÍGUEZ I FARRÉ:

Fijación de posiciones.

EL SR. PRESIDENT:

¿El Grupo MÉS?

LA SRA. RAMON I SALAS:

A favor.

EL SR. PRESIDENT:

Y ¿el Grupo Mixto?

LA SRA. GÓMEZ I ESTÉVEZ:

A favor.

EL SR. PRESIDENT:

Muy bien. Pues tiene la palabra el Sr. Sagreras, ah, perdón, el Sr. Mateo.

*(Alguns aplaudiments)*

EL SR. MATEO I HERNÁNDEZ:

Sr. Presidente, señoras diputadas, señores diputados. Representantes del sector del taxi, bienvenidos, un auténtico placer y un honor tenerles a ustedes hoy aquí.

También me gustaría comenzar deseando todo lo mejor y una pronta recuperación a la hija de nuestra consellera Marta Vidal.

Buenas tardes a todos. Siempre es un honor poder intervenir en el Pleno de este Parlamento y en este caso para fijar la posición del Partido Popular, en esta ocasión sobre la posible toma en consideración de la proposición de ley para la mejora de la regulación de los servicios de transporte con vehículos de hasta 9 plazas en las Illes Balears.

Pues bien, vaya por delante, y antes de entrar a debatir sobre la oportunidad y sobre el fondo de la iniciativa presentada por el Grupo Socialista, que, desde el Grupo Parlamentario Popular, consideramos oportuno que se apruebe esta toma en consideración, razón por la cual adelantamos ya nuestro voto favorable. Votaremos a favor de la toma en consideración de la proposición de ley porque entendemos que es un ejercicio de responsabilidad, porque creemos que resulta imprescindible realizar un esfuerzo en aras de alcanzar el consenso en un ámbito en que debemos contar con la inestimable colaboración del sector del taxi y de las restantes entidades y empresas implicadas.

De hecho, ya desde el Govern de las Illes Balears, se está trabajando en un proceso de negociación permanente con los agentes participantes y con otras administraciones públicas afectadas por la normativa objeto de aplicación. De hecho, esta normativa que está preparando el Govern está en fase de elaboración y negociación, no se trata de una normativa o regulación cerrada, y precisamente uno de los objetivos compartidos, y una de las razones por las que el Ejecutivo autonómico asume el reto de preparar esta normativa, tiene que

ver con la necesidad de contar con una regulación que pueda evitar la concesión de una avalancha de nuevas licencias VTC. Estamos hablando de más de 10.000 solicitudes recibidas en este año 2023, que podrían tener que concederse a partir de una eventual sentencia judicial, en ese sentido.

Y es en este momento cuando merece la pena recapitular, echar la mirada atrás y tratar de explicar de manera clara el problema ante el que nos encontramos. Por todos es bien sabido, y lo ha señalado bien el diputado Negueruela, que el taxi supone una concesión administrativa de la gestión de un servicio público, como es el transporte urbano de pasajeros, que busca mejorar la movilidad sin crear problemas de congestión de tráfico, la concesión de esa licencia de taxi, gestionada por los ayuntamientos, que limita su número para evitar precisamente esa congestión, supone que, a cambio de una cantidad en pago de la licencia por parte del o la taxista, este o esta puedan recoger a clientes en paradas habilitadas para ello, así como deambular por las calles en busca de esos mismos clientes, pudiendo parar a recogerlos cuando así lo soliciten; un o una taxista que, además, debe cumplir con todo un conjunto de estrictos requisitos: licencia, taxímetros homologados, tarifas a cobrar por trayecto, apariencia externa de los vehículos, hojas de reclamaciones, etc. Y que debe contar con las condiciones legales mínimas de capacitación profesional, honorabilidad y capacidad económica.

La importancia de esta actividad en nuestra economía está fuera de toda duda. De hecho, cabe recordar que la consellera de Vivienda, Territorio y Movilidad, Marta Vidal, aseguró ya en la reunión mantenida el pasado 3 de agosto, que el sector del taxi es esencial para una comunidad autónoma como Baleares, cuyo motor económico es el turismo, y mostró ya su interés en conseguir una normativa adecuada que regule las necesidades del sector y que garantice, además, una mayor eficacia del servicio público para los ciudadanos de todas las islas.

Pero sí, junto a este sector por todos reconocido, y ya asentado como modalidad de transporte de viajeros, contamos también con novedosas empresas que irrumpieron en este escenario de la mano del desarrollo de las tecnologías de la información y de la comunicación, Internet, las aplicaciones informáticas, las herramientas de geolocalización y las plataformas de pago telemáticas, es cierto; primero en los Estados Unidos y luego a lo largo y ancho de todo el planeta, en España, aproximadamente, entre 2013 y 2014.

En un primer momento, su actuación se amparaba en considerarse a sí mismas como meras plataformas digitales que intermediaban entre dos particulares: el usuario del servicio y el conductor. Y si la empresa tenía sede en la Unión Europea, se le aplicaría el régimen jurídico del servicio de la sociedad de la información propia de la Unión Europea.

Atendiendo a estas circunstancias, los conductores no debían pasar una prueba especial, ni pagar u obtener una licencia, sino que, simplemente, acreditaban estar en posesión de un permiso de conducción, un automóvil a su disposición, con ciertas características mínimas, contar con la aplicación de la empresa, firmar digitalmente un contrato de adhesión con condiciones generales, recibir un buscador de calles con geolocalizador y empezar a operar, acudiendo en búsqueda del

solicitante del servicio, cobrar un precio indicado y fijado, por anticipado, y dejarse evaluar por los pasajeros.

No obstante, la doctrina del Tribunal Superior de Justicia de la Unión Europea dejó claro que nos hallábamos realmente ante auténticas empresas de transporte, este fue el primer gran paso. Así quedó, quedó establecido que un servicio, y cito textualmente: un servicio de intermediación, que tiene por objeto conectar, mediante una aplicación para teléfonos inteligentes, a cambio de una remuneración, a conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo con personas que desean efectuar un desplazamiento urbano, está indisolublemente vinculado a un servicio de transporte, y así ha de calificarse.

Y sí, la aparición de esta nueva modalidad y la desregulación en la que pretendió inicialmente realizar su actividad, entró en conflicto con el modelo reglamentado del taxi, y desde un primer momento, así como con las normas laborales de protección de consumidores, entre otras.

Y avanzando en la problemática, una vez quedó claro que se trataba de una actividad llevada a cabo en el ámbito de los transportes, esos nuevos participantes comenzaron a ofrecer solo conductores contratados laboralmente por parte de empresas con licencias VTC. El alquiler de vehículos de turismo con conductor, el VTC, era y es una actividad ya regulada por la Ley de ordenación de transportes terrestres y por el reglamento; difiere del servicio de taxi, regulado por normas autonómicas y ordenanzas municipales, en que la prestación del servicio será previa contratación.

Sin tener en cuenta la limitación de licencias, la normativa de los VTC ofrecía ciertas ventajas: era normativa nacional, permitía el uso del vehículo en territorio de una comunidad autónoma e incluso de una comunidad autónoma a otra. Además, era una normativa con una laguna que podía ser aprovechada, la solicitud del usuario a través de su móvil es un contrato, un *smart contract*, realizado previamente a la prestación del servicio, con un precio previamente pactado y pagado por el pasajero, por lo que encajaba perfectamente en la norma de los VTC, que en aquel momento no exigía plazo de precontratación.

Y no olvidemos la ventaja principal, como servicio de transporte los VTC requieren de licencia, pero esta es mucho más barata que la del taxi. A estas ventajas de las licencias VTC frente a las del taxi, se añadió que la jurisprudencia del Tribunal Supremo consideró, de manera muy reiterada, válidas las licencias VTC solicitadas a partir de la entrada en vigor de las leyes ómnibus.

A partir de ahí nos encontramos con muy diversas modificaciones legislativas, tanto en el ámbito estatal como en el autonómico, que no han logrado dar fin a este conflicto, ni han sentado las bases de una pacífica y definitiva coexistencia de estas modalidades de transporte que nos encontramos en la actualidad. Así las cosas, hoy proseguimos este complicado camino, y votaremos a favor de la toma en consideración de la iniciativa aquí presentada, sin entrar a debatir sobre el fondo, una proposición de ley que, dicho sea de paso, pueda ser tildada de oportunista.

Lo que queda claro, tras lo ya apuntado, es que se debe seguir trabajando y que desde el Govern ya se está elaborando una nueva normativa sobre esta materia, de hecho, desde hace semanas se está llevando a cabo una importante negociación con el sector y con las administraciones implicadas, para introducir mejoras en sostenibilidad y movilidad, tanto el transporte público como en los concretos sectores del taxi y VTC.

Y si nos referimos a la concreta regulación sobre la que se está trabajando, ni qué decir tiene que deberá tener en cuenta y adaptarse a los dictados de las sentencias judiciales que van viendo la luz y que marcan el camino a seguir, tanto a nivel nacional, como en el ámbito de la Unión Europea.

En ese sentido, el Govern ya ha comunicado que no se modificará el término de los 30 minutos de antelación requeridos para la contratación de los VTC, al menos hasta que se haga público el pronunciamiento del Tribunal Constitucional sobre esta concreta medida, introducida en Balears por el Real Decreto Ley 1/2019, de 22 de febrero. Y es que, efectivamente, estamos pendientes de la resolución de la cuestión de constitucionalidad planteada por el Tribunal Supremo sobre ese real decreto ley mencionado, y no podemos obviar que el mismo Tribunal Supremo ya declaró la nulidad de un artículo similar en el caso de la normativa del País Vasco.

Por tanto, desde el Govern de las Illes Balears debe trabajarse teniendo en cuenta todos y cada uno de los intereses en juego, apostando por la negociación y por lograr el consenso, pero con todas las precauciones. Pues, nos hayamos ante una materia muy compleja en la que convergen distintas normas de distintos ámbitos territoriales y sentencias judiciales que, de manera inevitable, delimitan el concreto escenario en que va a desarrollarse esta actividad.

De hecho, sin ir más lejos, en Illes Balears deberemos adaptar la normativa a la reciente sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, sobre el reglamento municipal de servicios VTC en el área metropolitana de Barcelona, en que el tribunal señala que la limitación de las licencias de servicios VTC a 1 por cada 30 de servicios de taxi, no parece idónea para garantizar la consecución de los objetivos de la buena gestión del transporte, del tráfico y del espacio público, así como de protección del medio ambiente.

El alto tribunal considera que esta medida atenta contra la libre competencia, si no se basa -si no se basa- en criterios objetivos, no discriminatorios y, por supuesto, no arbitrarios. Y este debe ser el camino a seguir.

Por lo tanto, en Illes Balears se nos antoja imprescindible trabajar en una normativa que pueda evitar la concesión de un excesivo número de licencias VTC, y para lograr este objetivo precisamos de una regulación cimentada en razones de interés general, teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, movilidad y gestión del tráfico, como límites esenciales de esta actividad.

Y para acabar, no quería dejar de referirme a la oportunidad, y muy brevemente, al fondo de la propuesta presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Para empezar, llama la atención que justifica la presentación de esta iniciativa en la urgencia que supondría la inminencia de una nueva regulación, que podría provocar efectos desfavorables en el sector. Pero lo cierto es que esta proposición de ley parece responder más a un objetivo oportunista y partidista del Grupo Socialista, buscando más bien una nueva razón para crispar y generar algo de polémica.

Lo único que resulta más que evidente es que no se hicieron bien las cosas en su momento, tras ocho años, en los que no diré, Sr. Negueruela, que no se haya hecho nada, pero tras ocho años en que no se ha sabido dar una respuesta clara a esta problemática, ahora presenta una propuesta, sin tener los datos que permiten aplicar las limitaciones a la libertad de establecimiento de los VTC, de acuerdo con los estrictos criterios de la Unión Europea y de los diversos pronunciamientos judiciales, y presenta la proposición ahora, cuando sabe que el actual Gobierno está trabajando en una normativa sobre la materia.

Y sí, es ahora, desde el Govern de las Illes Balears, desde donde se trabaja para proteger nuestro territorio, para proteger el sector del taxi y para evitar una nada deseable avalancha de licencias VTC.

De hecho, desde el Govern se está actuando con responsabilidad, se están recopilando datos, se está evaluando toda la información y se está analizando la futura norma, importantísimo, con la Abogacía de la comunidad autónoma, para que el texto no entre en conflicto con los procedimientos judiciales pendientes de resolución. Este es, creemos, sin duda, el camino a seguir.

*(Alguns aplaudiments)*

Y en cuanto al fondo, la proposición del Grupo Parlamentario Socialista no aporta nada nuevo en lo que a esa norma en preparación se refiere, pues trata las mismas cuestiones, además de otras que también resultan esenciales para la protección del sector del taxi y la mejora de su competitividad.

En relación a las licencias urbanas e interurbanas, no hay diferencias sustanciales en relación a lo que está estudiando el Govern. Y del mismo modo, las áreas de prestación conjunta serán una realidad, pero entendemos que no en los términos propuestos por el Grupo Socialista, sino en otros que entendemos más adecuadas al reparto o adecuados al reparto competencial en materia de transportes.

Por tanto, y para finalizar, aun cuestionando los motivos que han llevado al Grupo Parlamentario Socialista a presentar esta proposición de ley, por vía de urgencia, cuando hace unos meses, el anterior Govern promulgó el real decreto ley al que he hecho referencia, al 2/2003, con un conjunto de medidas parche, adoptadas con prisa y sin tener en cuenta precisamente el sector del taxi, votaremos a favor de la toma en consideración.

Nos jugamos todos mucho, sectores implicados, administraciones, ciudadanos y trabajadores. Y el Govern de las Illes Balears asume el reto, y todo debate que en última

instancia culmine en la obtención de un resultado positivo y en una normativa que pueda poner fin a la problemática que se ha venido generando en este concreto ámbito del transporte, será siempre bienvenido.

Muchísimas gracias.

*(Alguns aplaudiments)*

EL SR. PRESIDENT:

Gracias. Sr. Rosa, tiene la palabra.

EL SR. ROSA I GASPAR:

Moltíssimes gràcies, Sr. President, senyors diputats. En primer lloc, voldria donar la benvinguda als representants del sector del taxi i agrair-los no només la seva presència, sinó la feina que fan dia a dia, crec que ho ha comentat el Sr. Negueruela a la seva intervenció, molts de nosaltres acudim al taxi quan en tenim necessitat, i és important que nosaltres, com a representants del poble de les Illes Balears, també acudim a la resposta que espera el sector del taxi, ara que és el sector que necessita de nosaltres.

En aquest sentit, com hem indicat, el nostre grup parlamentari donarà suport a la presa en consideració d'aquesta proposició de llei. Es tracta d'un text breu, que no arriba a tres pàgines, entre l'exposició de motius i l'articulat, però que és de vital importància per al sector del taxi.

Les Illes Balears són 2.500 llicències de taxi, i darrere d'aquestes no només hi ha un cotxe, sinó que hi ha persones i famílies que en depenen econòmicament; parlem d'autònoms i de petites i mitjanes empreses. En aquest parlament moltes vegades ens omplim la boca de parlar d'autònoms i de la franja dels autònoms, però és amb proposicions com aquesta que els hem de defensar.

Perquè la proposició de llei que avui venim a debatre el que planteja, precisament, és combatre una situació de competència deslleial, constant, que vivim en el sector del taxi, però que es viu també a molts altres sectors de la nostra economia.

Té, per tant, aquesta proposició de llei, vocació de donar resposta a l'emergència d'un sector, com és el del VTC, el de vehicles de lloguer amb conductor, que, a l'empara de diversos buits legals, ha acabat subvertint la distinció que fa la norma entre sector de vehicles de lloguer amb conductor i el sector del taxi, i ha donat lloc a una dualitat entre un sector que està regulat i que presta un servei públic, i un sector liberalitzat i sense controls, que competeixen entre ells.

Per tant, quan es parla de lliure mercat, quan es parla de llibertats, hauríem de plantejar-nos si és lliure mercat de forma efectiva que uns hagin de complir i els altres no.

Certament, com deia, aquesta situació no és única del sector del taxi o del món de la mobilitat, la veiem a molts altres sectors, ho veiem en el lloguer de vacances, en el repartiment de menjar a domicili, etc., l'entrada de grans plataformes, amb milions d'euros al darrera i una aparença de modernitat, pel fet

de tenir aplicacions mòbils, fan servir, o el que fan, precisament, és emmascarar la realitat que hi ha darrera, que és un model de negoci que es basa exclusivament en botar-se totes i cadascuna de les normatives, sense respecte als drets laborals, sense respecte a la normativa sectorial, sense complir un règim de llicències, òbviament, tampoc acomplint els règims sancionadors.

Així és com s'acaba desvirtuant per complet aquesta distinció entre dues figures que tenien sentit quan es varen crear. I en el cas d'avui parlem, concretament, de dues figures, que és la de l'autotaxi i la del lloguer de vehicles amb conductor. Perquè si a la pràctica, un vehicle de lloguer amb conductor acaba fent el mateix que fa un taxi, amb l'única diferència que és la forma de contractació, potser ens haurem de demanar per què els vehicles de lloguer amb conductor no han de complir els mateixos requisits que han de complir el sector del taxi.

Perquè si els permetem això, el que permetem és, bàsicament, una competència deslleial. I no és només que permetem una competència deslleial, sinó que, com a poders públics, el que fem és estafar el sector del taxi, estafar el sector del taxi perquè li imposam unes restriccions i li fem acomplir una llei i unes ordenances municipals, i l'obligam a passar un examen i a tenir uns coneixements mínims i a tenir una tipologia tipologia de vehicles concrets, i a tenir unes tarifes concretes, i a tenir una normativa, etc., a nivell de consum; és a dir, ho comentàvem, a comprar una llicència, a tenir unes normes de descans, que són el normal a qualsevol democràcia; és a dir que és complir unes normes, i mentrestant unes altres, que són els VTC, fan el que faria el taxi, però botant-se qualsevol normativa: pagar un preu irrisori per la llicència, sense cap tipus de control per part de l'administració. I prova d'això és que les denúncies que s'han fet arribar per part de la Federació de Transports de Balears a la Conselleria de Mobilitat encara no sabem si han donat lloc a inici d'inspecció o de procediments sancionadors o no.

Perquè, és clar, quan les poques normes que tens, ni tan sols s'acompleixen, és clar, aquí és preocupant. I és preocupant perquè Uber el que vol és fer de taxi, i em sembla súper legítim que hi hagi una empresa que es digui Uber que vulgui fer de taxi, però, aleshores, el que ha de fer és acomplir les normes que compleix el sector del taxi. Perquè, si no, com deia, fomentam la competència deslleial i estafam el sector del taxi, que sí compleix!

Sigui com sigui, aquesta proposició de llei és extremadament rellevant, i ho és, en primer lloc, perquè dimana del Parlament, neix al Parlament i, per tant, dels representants de la sobirania popular de les Illes Balears, amb un missatge clar: que no tot val, encara que siguis l'empresa més grossa del món i tenguis tants recursos com vulguis i tants d'advocats com vulguis, la llei s'ha d'acomplir; també les ordenances municipals, encara que siguin les del poble més petit de les Illes Balears. I si no els agraden, ho tenen fàcil: n'hi ha prou que es presentin a les eleccions i modifiquin la llei.

Per tant, és d'agrair avui la iniciativa que debatem. I ho és, sobretot, perquè pretén resoldre un problema, però pretén resoldre'l sobretot un problema que és urgent, que és urgent, és

urgent perquè fins ara els que volen subvertir aquest model de mobilitat que tenim implantat, s'erigeixen com a poders fàctics i qüestionen sistemàticament totes i cadascuna de les normes que han intentat posar fre precisament a aquesta competència deslleial, i és urgent perquè tenim una espasa de Dàmocles sobre el sector; és urgent, perquè el Govern, maldament digui el Sr. Mateo, que treballa en una normativa, davant la urgència hagués, ara sí, hagués pogut proposar un decret llei, no l'hem vist actuar en aquesta qüestió. I, de fet, tota l'actuació que hem vist del Govern ha estat més aviat un poc com la cançó de Ricky Martin, "*un pasito pa'lante y un pasito pa'trás*".

I agraeix que vulguin acceptar la tramitació d'aquesta proposició no de llei, tota vegada que tota la resta de grups parlamentaris hem dit que volíem donar-li suport, és a dir, mostra una valentia i un coratge inaudit. Però, sigui com sigui, jo crec que és important i és important que ens posem d'acord, precisament amb aturar els subterfugis que utilitza Uber i la resta de plataformes similars, per qüestionar el model que tenim i posar en risc, precisament, les 2.500 famílies i petites i mitjanes empreses que hi ha darrera de les llicències de taxi que tenim a les Illes Balears.

Aquesta proposició de llei ho fa de tres maneres principalment: en primer lloc, adequant les llicències de VTC a les necessitats dels territoris i no únicament a les necessitats que tenguí l'empresa o les percepcions de lucre que tenguí l'empresa, parlem d'un servei públic i, per tant, es regula en base a les necessitats del territori. En aquest sentit, sabem que la competència de les llicències interurbanes corresponen a l'Estat i que la jurisprudència ja ha validat l'obligació o la doble exigència de llicències per operar. Per tant, molt intel·ligentment, aquesta proposició llei planteja l'obligació d'obtenir una llicència urbana i de forma prèvia a la llicència interurbana.

D'aquesta manera, permetem que siguin els poders públics d'aquí que decideixin determinin les necessitats de vehicles de lloguer amb conductor que necessita cadascú.

I això es fa també en obligar que la radicació, o, vull dir, que la prestació dels serveis que hagi de fer aquesta empresa es faci allà on el vehicle té una autorització. Per tant, que siguin el Consell d'Eivissa, el de Menorca i el de Formentera, i el Govern balear, en el cas de Mallorca, els qui prestin, donin aquestes autoritzacions en funció de les necessitats de cada territori. Perquè no tendria cap sentit que una empresa obtingués llicències per part del Consell d'Eivissa i operés a Mallorca, a Menorca o a Formentera gràcies a la deixadesa o a la voluntat, potencialment és una voluntat del consell, d'aquest consell; és a dir, l'autorització per operar ha d'estar vinculada al lloc on operes. Al meu parer, és una qüestió purament lògica, no només de com, de quina és l'arquitectura competencial que tenim a les Illes Balears, sinó també de lleialtat institucional.

En segon lloc, aquesta proposició llei garanteix o pretén garantir que el vehicles amb llicències atorgades en altres comunitats autònomes siguin deslocalitzats de manera efectiva, que és una qüestió que també és preocupant, que puguin arribar vehicles d'altres territoris, i, per tant, és desitjable que es faci amb la màxima celeritat.

I, en tercer lloc, aquesta proposició de llei pretén acabar amb la competència deslleial del sector dels VTC respecte dels taxis, en mantenir els 30 minuts que ara sí, ara no, aquest govern no tenia clar si volia mantenir. Content que el Sr. Mateo, hagi dit, hagi expressat que ara sí el Partit Popular hi està a favor i, per tant, massa bé.

Som conscients que no és una proposició de llei perfecte i que té marge de millora, de fet, un dels elements que creiem que és indispensable per resoldre la situació és la qüestió de la demanda estacional del servei de transport discrecional i, en aquest sentit, esperem que durant la tramitació parlamentària es puguin fer esmenes per pal·liar la situació, per poder requerir que les llicències de temporada tinguin un caràcter temporal i siguin intransmissibles.

Al mateix temps, un altre element que creiem que és indispensable per evitar la competència deslleial entre els dos sectors és la limitació del nombre de llicències per a cada persona física o jurídica, una limitació que a dia d'avui sí que pateix el sector del taxi, però que no s'aplica al sector dels VTC. Per tant, no té sentit que li diguem a qui presta un servei públic: vostè només pot tenir tres llicències per persona física o jurídica, però una única empresa pot ser titular de tantes llicències de VTC com vulgui. Per tant, això és incompreensible i, certament, erosiona aquest lliure mercat del qual alguns tant parlen.

Per tant, aquesta serà una de les línies de feina que nosaltres durem durant la tramitació parlamentària.

I ho dic perquè crec que és incompreensible, però només es pot entendre si hi ha una vocació de substituir un sector per l'altra, perquè si no hi ha aquesta vocació no s'entén aquesta barra lliure a unes empreses que no tenen cap arrelament al territori, que no deixen els ingressos al territori, que es boten sistemàticament totes i cadascuna de les normatives que poden, que, a més a més, no acompleixen la normativa laboral. Per tant, i que, a més a més, posen en risc aquelles que sí que tenen arrelament en el territori, perquè no és que diguis, bé, són empreses noves que no afecten ningú, sinó que afecten i posen en risc la mera existència d'aquestes dues 2.500 llicències de taxi que existeixen.

En aquest sentit, aquestes i altres qüestions que creiem que són importants han quedat fora de la proposició llei, però creiem o esperam que es puguin incorporar durant els debats, vull dir, durant la tramitació parlamentària.

També una altra de les qüestions que consideram important és si el cotxe o el vehicle mitjançant el qual es presta el servei ha de ser propietat o no, hem sabut que hi ha casos que fins i tot són vehicles de lloguer..., i és clar, resulta certament perniciosos respecte de les obligacions que ha de complir el sector del taxi.

En qualsevol cas i, malgrat aquestes mancances, veiem amb bons ulls la proposició de llei, agraïm la feina feta pel Partit Socialista, per la persona que segurament l'ha redactada, el Sr. Mateo, i esperem que es pugui aprovar en el termini més aviat possible, perquè, com bé deïem, la urgència la tenim a sobre, les sentències judicials arribaran aviat i el risc per a les 2.500 famílies hi és.

Nosaltres, des de MÉS per Mallorca, no ens resignam a una Mallorca en la que el sector del taxi hagi desaparegut i l'única prestació de transport sigui, més enllà del transport públic, sigui a través d'aplicacions mòbils de les quals no coneixem ni els titulars, ni els propietaris, ni paguin impostos aquí, no volum aquesta Mallorca i, per tant, apostam per un model diferent. De la mateixa manera que no volem una Mallorca en la que desaparegui el comerç tradicional i no volem una Mallorca en la que desapareguin els barris, i que tot sigui per a grans empreses.

Creiem que si som qui som i tenim la societat que tenim és, precisament, entre altres coses, per la suma de molts i aquests molts són les petites i mitjanes empreses, són els particulars. I el risc que tenim a sobre és que tot això desaparegui.

No només és de justícia per al sector, un sector que està malmès per la competència deslleial, sinó perquè és urgent; esperem que es pugui aprovar per unanimitat i que es pugui tramitar la llei el més aviat possible

Moltíssimes gràcies.

*(Alguns aplaudiments)*

EL SR. PRESIDENT:

*Moltes gràcies.* Por el Grupo Mixto, sí, Sra. Gómez, tiene la palabra, entonces, por siete minutos y medio.

LA SRA. GÓMEZ I ESTÉVEZ:

Gràcies, Sr. President. Bé, el primer de tot, des d'Unides Podem, benvinguts a la casa de tots. Nosaltres, òbviament, votarem a favor d'aquesta modificació normativa que es proposa per part del Partit Socialista.

La política no es pot fer d'esquena als perjudicats de l'economia desregulada i neoliberal, que és un poc el que succeeix si no hi posam fre. I avui, amb la presència aquí del sector, en aquest parlament, doncs nosaltres creiem que, bé, volem felicitar el Partit Socialista, crec que ha estat una molt bona iniciativa, crec que arriba a temps, abans que hi hagi més perjudicis.

I vull recordar que en el Consell Insular de Menorca, supòs que avui no hi ha taxistes menorquins per aquí, però que quan vam ser allà, des d'Unides Podem, vam insistir moltíssim en no aprovar segons quins reglaments que el sector apressava en perjudici dels taxis. Les lleis i les regulacions existeixen, precisament, per revertir aquestes situacions en què la competència no és virtuosa, sinó que és imperfecta i sobretot desigual, i perjudicial per a les economies locals.

No podem oblidar que Uber, Cabify, són multinacionals i ja tenim experiències a altres països del que passa quan el sector del taxi intenta competir contra tot en contra, aprofitant, a més, aquesta situació nova per botar-se les normatives que sí han de complir els taxistes, a més d'oferir el servei a un preu més baix i fer que la gent deixi d'utilitzar el taxi tradicional, perquè haurem de reconèixer que la gent es mou ràpidament per un tema de preu, és el primer instint, fins al punt que arriba

un moment que la dinàmica és tan potent que Uber i Cabify, o les empreses que es dediquen a aquest sistema, quan han aconseguit que ningú no agafi els taxis, és quan ells puguen els preus, és directament el crim perfecte.

I després, quan desapareix el taxis i el sector, doncs aquestes empreses, ja amb el control absolut del mercat, òbviament, generen una situació de monopoli o de càrtel, és igual, al final sempre serà en perjudici dels consumidors i de les consumidoras que hauran de veure com se'ls imposen preus abusius.

I és per tot açò que aquesta modificació de projecte de llei és tan important avui i, perquè és clar, conjugam aquests dos models, i hem d'intentar protegir sempre la part més dèbil, i Unides Podem ho té claríssim i li ha tengut sempre. I, bé, fins i tot l'economia... ja Uber ha aconseguit que li posem nom a aquest tipus de sistemes econòmics, "uberitzar" l'economia.

I, bé, no hem volgut presentar cap tipus d'esmenes perquè hem pensat avui l'important era que açò arranqués i que arranqués per unanimitat, i volem que aquest punt, bé, que sigui a través de les declaracions i sobretot Unides Podem sempre ha estat i seguirà defensant els serveis públics, el servei del taxi és un servei públic, és molt important, i estam molt contents que partits que habitualment juguen a la mà lliure del mercat, avui s'avenguin a enfortir aquest servei públic de taxi i vulguin evitar que desregulacions forànies el deixin malmès.

Moltes gràcies.

(*Alguns aplaudiments*)

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies. Sr. Castells, tiene la palabra.

EL SR. CASTELLS I BARÓ:

Moltes gràcies, Sr. President. Parlaré des d'aquí perquè ja que avui tenim un públic, cosa que no sempre tenim, doncs des d'aquí, almenys, puc adreçar-m'hi millor.

Els ha dit que no hi havia, segurament, ha dit la Sra. Gómez, que no hi havia taxistes de Menorca, jo també som diputat per Menorca, però vostès sí que saben que els diputats de Menorca i els d'Eivissa som uns grans usuaris del taxi, del taxi de Palma, segur que vostès moltes vegades ens han portat aquí, som pocs, perquè som 13 i 13, però som uns usuaris intensius i, per tant, la veritat és que, per la part personal que toca, vull agrair, evidentment, el servei que donen el qual, evidentment, a Palma i a Mallorca és molt important, però a Menorca també és molt important, és importantíssim, és un servei que realment cobreix unes necessitats importantíssimes per cobrir diversos àmbits de la mobilitat que de vegades no hi pensem, fins i tot en persones que tenen dificultats per desplaçar-se o, evidentment, tot el sector del turisme, que no cal que digui res sobre això.

Per tant, vagi per endavant aquesta importància del sector del taxi.

I, després, abans d'entrar en els aspectes concrets d'aquesta proposició de llei, jo crec que realment ha estat oportú aquest debat perquè ens situa davant grans debats de l'actualitat, tot el tema de l'economia de les plataformes i els efectes que tenen a les nostres vides, i com aquest miratge del pràctic que és per a l'usuari tenir-ho tot a un clic. I després resulta que, és clar, aquell fet queda desconnectat d'unes conseqüències que té a llarg termini, i poso l'exemple de la distribució, per anar a un sector totalment diferent, l'empresa, evidentment, Amazon, i ho dic sense cap mena de problema, resulta que, al final, allò acaba tenint un efecte en la desertització de les ciutats, és clar, tothom ho compra tot a Amazon, perquè és tan pràctic, i la gent no pensa que aquella cosa tan fàcil, tan meravellosa, té unes conseqüències que tal vegada, al final, seran pitjors que la facilitat que els dona aquell clic.

I aquesta reflexió em porta a la segona reflexió, que crec que és molt important, d'una cosa que en parlem molt en aquest parlament, que és la polaritat entre regulació i liberalisme. I en aquests moments tenim una majoria que s'han apoderat d'aquest terme el qual, evidentment, té unes connotacions tan positives, i que jo també el vull fer meu, que és el de la llibertat, -la llibertat, la llibertat- i la llibertat el que vol dir és camp qui pugui, el que es deia en el primer liberalisme el *laissez faire, laissez passer*, i que ens porta al que deia jo d'uns resultats a llarg termini que acaben essent molt pitjors que els beneficis que crea.

Jo no em considero que sigui una persona partidària de l'intervencionisme excessiu de l'Estat, però jo crec que és evident l'exemple del taxi, en comparació amb els VTC, ens posa de manifest clarament que les activitats econòmiques han d'estar regulades, han d'estar regulades perquè el mercat i, sobretot, amb l'efecte disruptiu que han tingut les noves tecnologies, ens porten a una situació en què la falta de regulació no aporta cap llibertat, el contrari, porta a una dependència i porta a una esclavitud d'uns models econòmics que poden portar els treballadors a l'esclavitud o a formes de semiesclavitud. Tampoc no vull exagerar, no vull dramatitzar, però vostès ja m'entenen.

Per tant, crec que aquest debat va molt més enllà que parlar del sector del taxi i dels VTC i ens connecta amb uns debats molt importants del tipus de societat que volem, i nosaltres estam a favor de la regulació i denunciem els discursos fàcils i els discursos manipuladors sobre la llibertat, que vol dir absència total de regulació, la llei de la selva i la llei del més fort. I crec que aquest debat l'hem de tenir molt present, no només a la política que avui discutim, sinó a altres polítiques que es debaten en aquest parlament.

Crec que la proposició de llei, i passant als aspectes concrets que ens proposa el Grup Socialista, avui té elements molt positius els quals nosaltres compartim, nosaltres creiem que s'ha de regular, que hi ha d'haver un marc jurídic regulador d'aquest sector, no es pot permetre que aquest sector -i quan parlo del sector parlo del lloguer de vehicles amb conductor-faci competència deslleial al taxi i, per tant, crec que, evidentment avui votarem a favor de la presa en consideració d'aquesta llei, però després s'haurà de tramitar, i crec que hauré de fer un treball molt rigorós, evidentment, de parlar amb el sector, per posar més condicions i més condicionants,

no només el de la reserva prèvia, 30 minuts, al sector dels VTC.

Em semblen coses interessants i és evident que nosaltres compartim absolutament, com és el tema de l'àmbit insular, la possibilitat de definir les zones de prestació conjunta, i altres mesures de millora i modernització que, dit de pas, també són reflexions que hauríem de fer per al sector del taxi, per ajudar, perquè, evidentment, tot i la situació que jo he denunciat anteriorment, és obvi que no podem posar-nos una bena als ulls, el món avança, la tecnologia avança i, evidentment, i el sector del taxi ho ha fet perfectament a Palma, i jo sóc usuari de l'aplicació que tenen, doncs que, escolti, no té res a envejar a qualsevol altra plataforma, però hem d'ajudar el sector del taxi, evidentment, a ser conscient d'aquestes dificultats i a poder competir, perquè és aquest comerç de proximitat que jo deia que les grans plataformes ens poden deixar de tenir.

Jo crec que a aquestes condicions que hem de posar al sector de les VTC hi hem d'afegir criteris de sostenibilitat, cotxes que, per exemple, siguin de baixes emissions; hem de garantir, de totes totes, que els treballadors dels VTC siguin treballadors donats d'alta, que no siguin falsos autònoms, això s'ha de garantir. I també, evidentment, estic totalment a favor, o el nostre grup defensarà la limitació de llicències per cada titular, perquè nosaltres estam a favor del petit comerç, ja siguin botigues o ja siguin taxis.

I, per tant, i això ho he de dir als senyors de la dreta, perquè estam a favor de limitacions per garantir que en aquestes illes hi hagi petits empresaris i que posem barreres a grans monopolis que l'únic que fan és acabar perjudicant els drets del consumidor.

Per tant, votarem a favor i esperam, durant la tramitació d'aquesta proposició, que puguin millorar i ampliar aquesta regulació que avui se'ns proposa.

Gràcies, Sr. President.

*(Alguns aplaudiments)*

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias. A continuación, es el turno de réplica del Grupo Socialista, Sr. Negueruela, tiene la palabra.

EL SR. NEGUERUELA I VÁZQUEZ:

Gracias, Sr. Presidente. Gracias a todos los intervinientes. Me imagino que luego VOX fijará también posición, pero es cierto que hoy yo creo que es un día para estar contentos por haber conseguido que todos los grupos demos apoyo y salga esta proposición de ley.

Yo he sido bastante claro y moderado en mi exposición, pero sí aclararé determinados conceptos, porque creo que es necesario, sobre todo al Sr. Mateo, el Sr. Mateo ha dicho que hemos sido oportunistas, electoralistas y que buscamos un clima de crispación. Nada más lejos de la realidad, nosotros reaccionamos cuando vemos un titular de un medio que dice "el Govern eliminará la media hora de precontratación de un Uber

y cualquier VTC", el 28, y al día siguiente es cuando registramos esta proposición de ley...

*(Alguns aplaudiments)*

..., al día siguiente es cuando registramos esta proposición de ley, porque no queríamos esto. Y desde este titular a hoy, el Govern ha dicho que no, porque es un gobierno que reacciona a la presión, y quería negociar con los dos sectores para ponderar.

Por tanto, seamos honestos, nosotros, cuando vimos esto nos alarmamos, como el sector, y dijimos: pues presentemos una ley para que esto no se pueda hacer, porque no había que negociar con el sector, hay que apoyar, -Sr. Mateo, le estoy...- hay que apoyar al sector, no hay que negociar con ellos. Ellos ya han sufrido mucho estos años, hay que apoyarlos, trabajar con ellos, frente a las grandes plataformas.

¿Sabe qué diferencia hay de las pasadas elecciones a estas? La única diferencia, Sr. Mateo, ¿cuál es la diferencia principal desde las elecciones a ahora? ¿Me la puede responder? ¿Se la respondo? Que Uber está aquí, y no sé por qué Uber está aquí. Yo lo que sé es que durante ocho años Uber no puso un taxi en esta isla y ahora sí, y ahora sí...

*(Alguns aplaudiments)*

..., y ahora sí, Sr. Mateo. Y ustedes, en vez de regular, porque lo vamos a hacer aquí, ahora vamos a regular aquí, todos, con luz y taquígrafos, explicándoles a ellos cada enmienda, no negociándola según cómo y llamando a según quién, no, negociándola aquí con ellos, cada enmienda. Ustedes díganle al Govern que se encargue de inspeccionar a Uber cada día, porque llevamos seis meses y no hemos visto muchas actuaciones al respecto.

*(Alguns aplaudiments)*

Sr. Mateo, Sra. Durán, sí, estaba explicándole al Sr. Mateo, si tienen la educación para que pueda dirigirme a él, gracias.

*(Remor de veus)*

Nosotros no hemos dicho, no estamos dispuestos a que nos arruinen la vida, hay que tomar decisiones ya. El anteproyecto ha sido de una lentitud descomunal, Uber no está cumpliendo y el Govern no está sancionando. Estas tres frases no las ha dicho el Partido Socialista, las han dicho los taxistas, reclamando al Govern que se actúe, se regule y se trabaje.

*(Alguns aplaudiments)*

Y ante estas declaraciones de los taxistas, presentamos y registramos la proposición de ley. Por tanto, no es electoralista, estamos en la oposición, ¿qué electoralismo en los primeros meses de la oposición?

*(Remor de veus)*

¿Oportunistas? No. ¿Oportunos? Sí, porque es necesario y urgente hacerlo ya.

*(Alguns aplaudiments)*

Y uno cuando apoya algo, lo apoya, ¡ya está! Si van a votar que sí, al menos no pongan..., no digan que ahora lo harán ustedes mejor. Bueno, pues hagan enmiendas, mejoren el texto, por supuesto, con ellos, trabajaremos con ellos en mejorar el texto, con ustedes, mano extendida en todo momento.

Hice una intervención primera, sin ninguna crítica al Partido Popular, ustedes han criticado a la oposición por registrar una ley, después de haber visto un titular que decía que el Govern eliminará la media hora, más el resto de titulares que puede ver. Por tanto, lo que hace la oposición es responder, ¿por qué? Porque el Partido Popular no tiene mayoría absoluta. Y claro, eso es algo que a lo mejor tienen también que asumir y, por tanto, este Parlamento es decisivo a la hora de tomar según qué decisiones y proteger a nuestros principales sectores económicos.

El taxi es uno de nuestros principales sectores económicos, y sí vamos a estar con ellos, porque en ocho años no vimos Uber, y ahora vemos Uber. Y lo que usted dice de que les preocupa, que hay que hacer informes, a nosotros lo que nos preocupa es que cada vez que dicen que hay que hacer informes, estudiar, evaluar todo el conjunto, luego, claro, dirán que mientras tanto, habrán tenido que dar licencias VTC y, al final de todo, la Abogacía les dirá: bueno, ahora cuidado con regular porque habrá que indemnizar, y entonces ya tendremos el problema, que a eso es a lo que nos quieren llevar el Partido Popular diciendo estudios, estudios, estudios...

*(Alguns aplaudiments)*

..., y luego, cuando haya que actuar, dirán cuidado, porque va a haber que indemnizar. Porque esto de vamos a pedir informes a todo el mundo para ver, no, señores, urgencia. No lo dice el Partido Socialista, no es el Partido Socialista el que pide urgencia, el Partido Socialista pedirá que esta ley se tramite, habilitando el mes de enero, porque no necesitamos quedarnos en nuestras casas sin trabajar, vamos a pedir el mes de enero para trabajar los diputados con los taxistas, en que se habilite el mes de enero. Esperemos que el Partido Popular, y en eso me podría contestar usted, si estará dispuesto a habilitar el mes de enero para que trabajemos aquí en esta cámara en el mes de enero y la ley se pueda aprobar en febrero.

*(Alguns aplaudiments)*

Es lo que quiere el sector, no vernos en casa, no vernos de vacaciones, vernos trabajar en el futuro del sector.

Le pido a usted que sean valientes, que trabajen codo a codo, que en enero nos veamos aquí, que cojamos al sector y, sobre todo, que demos un paso al frente, porque el Decreto Ley 2/2023, que usted dijo que no se ha pactado, pregúnteles a ellos si se pacto el Decreto Ley 2/2023 con ellos. ¡Pues claro que sí! ¿Cómo puede decir que no, si está aquí el director general, que pactó con ellos el decreto ley?

EL SR. PRESIDENT:

Vaya terminando.

EL SR. NEGUERUELA I VÁZQUEZ:

Eso no tiene que decirlo hoy, hoy es un día de acuerdo, Sr. Mateo, aunque gobiernen y aunque se vote esta ley que ha presentado el Partido Socialista, estén contentos, porque salimos de aquí con unanimidad, no critique al Partido Socialista, que ha venido aquí a trabajar, a plantear una ley en positivo, a unir esfuerzos y a sacar una ley para el bien del taxi. Trabajemos.

Y le hago un ofrecimiento más, trabajemos en incorporar a esta ley una regulación ambiciosa de las plataformas en esta ley; que esta ley sea una de las leyes que también regule las plataformas, que es lo que se empieza a hacer en otras comunidades autónomas. Seamos valientes, ambiciosos en esa regulación, y trabajemos con ellos. Nosotros no vamos a negociar...

EL SR. PRESIDENT:

Termine por favor.

EL SR. NEGUERUELA I VÁZQUEZ:

..., vamos a incorporar lo que nos pidan, para que este sector siga siendo esencial, y evitemos la proliferación de Uber y otras plataformas, que hasta hace seis meses no estaban en esta comunidad autónoma.

Muchísimas gracias a todos...

*(Alguns aplaudiments)*

EL SR. PRESIDENT:

Sr. Mateo, tiene la palabra.

*(Alguns aplaudiments)*

EL SR. MATEO I HERNÁNDEZ:

Sr. Presidente. Bueno, muchas gracias a todos aquellos comparecientes que han hablado en este debate.

Simplemente, de forma muy breve y contestando, Sr. Negueruela, vuelvo a insistir, le he dicho que, efectivamente, que creía que era un debate que lo había presentado de forma oportunista y buscando la polémica, es que de hecho,...

*(Remor de veus)*

... -permítame-, ha utilizado no cinco, sino seis de los cinco minutos, se ha pasado uno más, y ha dicho más veces, "Sr. Mateo" que "taxi".

*(Remor de veus, algunes rialles i alguns aplaudiments)*

Entonces, a mi usted no me va a encontrar por ahí. Y en ese sentido, yo le querría decir, bueno, no sé también si un artículo del *Última Hora* tiene valor de BOE, BOIB, o lo que sea, tampoco entro en eso, pero sí que lo que quería decir es que apoyar, apoyar, sí que es también negociar, por supuesto que sí,

y desde el Grupo Popular entendemos que así apoyamos el sector del taxi, dejándoles oír, escuchándoles, saber sus demandas, qué es lo que quieren, cómo podemos dinamizar el sector y cómo podemos crear un escenario seguro para todos. Y, por supuesto, se incluye la negociación.

*(Algunes aplaudiments)*

Y luego, me gustaría hacer una mención al Sr. Castells, porque es que no puedo estar más de acuerdo, pero es que no puedo estar más de acuerdo,...

*(Se sent una veu de fons inintel·ligible)*

... -basta, no siga, no puedo estar más de acuerdo-, lo digo porque, efectivamente, partimos de una base todos, creemos, no es que tengamos que creer, es que hay un principio de libertad de empresa en el artículo 30 de la Constitución que tenemos que respetar. Pero es cierto también y totalmente de acuerdo, que estamos en un estado de derecho, y también muy de acuerdo que no creemos en el intervencionismo del Estado, usted lo ha dicho, totalmente de acuerdo. Y también de acuerdo en que eso no significa que quepa una total liberalización, totalmente de acuerdo.

Y en esas estamos, hay que regular, hay que poner límites y hay que sancionar, por supuesto que sí. De hecho, construir un escenario seguro para todos significa eso, negociarlo, hablarlo entre todos los sectores, todas las administraciones que se ven afectadas y, finalmente, obtener una regulación que, por fin, dé lugar a un escenario seguro para todos. Para nosotros este es el punto de vista.

Y por eso la labor, hablando de urgencia, esta labor, toda labor lleva su tiempo y es un sector, vuelvo a insistir, lo hemos dicho, es un sector muy complejo y, efectivamente, ¿que puede haber actuaciones que sean contrarias a la libre competencia, o de competencia desleal? Por supuesto que sí. Pero del mismo modo, hay que tener en cuenta la normativa comunitaria, la normativa nacional y también las sentencias de los órganos jurisdiccionales, ¡más faltaría! Y dentro de ese ámbito, en última instancia, lo que nosotros hacemos es, fíjese, yo he utilizado únicamente 30 segundos para referirme a usted, porque lo que tenemos que hacer entre todos aquí, es dar una respuesta al sector.

*(Algunes aplaudiments)*

Esto es lo que tenemos que hacer nosotros aquí, es lo único.

En última instancia, por supuesto, la mando tendida del Grupo Popular desde el primer día, para lo que haga falta, y la tendemos para todos los grupos del arco parlamentario y para el sector, porque, al final, lo que redunde en beneficio de esta normativa, será, sin duda, redundará en beneficio de todo el sector y en beneficio de nuestra economía y de la sociedad de las Illes Balears, sin duda alguna.

Y también quería hacer una referencia a mi querido Ferran Rosa, -me ha gustado la referencia del "pasito pa'lante y el pasito pa'trás"- no creo que se ajuste a la realidad, bueno, son puntos de vista; al final, nosotros creemos que se está

trabajando desde el Govern en una normativa, se está negociando, se está yendo hacia adelante, pero en última instancia -y con eso termino-, lo que creo que nos encantaría a todos es poder "bailar pegados", ¿no?

*(Algunes rialles)*

Así, que muchísimas gracias por todo.

*(Algunes aplaudiments)*

EL SR. PRESIDENT:

Sr. Rosa, tiene la palabra.

EL SR. ROSA I GASPAR:

Moltíssimes gràcies, Sr. President. Sr. Mateo, jo no sé si acabarem ballant o no acabarem ballant, en tot cas, el que esper és que a finals de gener tenguem una normativa aprovada per aquest Parlament, perquè s'hagi habilitat el mes de gener com a mes hàbil...

*(Algunes aplaudiments)*

... i que puguem donar una resposta a les necessitats del sector del taxi.

Seré breu en aquesta contrarèplica. Poques vegades succeeix que aquesta cambra, molt probablement voti per unanimitat, a falta que s'expressi el Grup VOX, però, pel que sabem, molt probablement acabi també donant suport a la presa en consideració, i en aquest sentit, és d'agrair al Grup Socialista que hagi dut aquesta proposta avui, perquè és avui que hem de tirar endavant o començar la tramitació d'una proposició de llei que és urgent per al sector; que, a més a més de ser urgent per al sector, és fonamental per al model de societat o el model de país que volem, i ho comentava el Sr. Castells, quin model de negocis volem, i si volem un model de negoci on les grans plataformes facin i desfacin, sense complir cap tipus de normativa, mentre els petits empresaris pateixen dia a dia per arribar a finals de mes i aguantar la seva empresa i la seva activitat, o volem un model econòmic on les normes siguin les mateixes per a tothom, perquè crec que això no només és el que demana la societat, sinó el que diu la Constitució que hauria de ser, que la llei fos igual per a tots. I, per desgràcia, en aquest sector, en aquesta situació concreta no és el cas, i tenim una situació molt clara de competència deslleial.

A mi, Sr. Mateo, em sembla perfecte que la Sra. Vidal i la conselleria hagin començat a treballar un altre text, però ara tenim l'oportunitat, aquesta, d'iniciar ja des d'avui la tramitació parlamentària d'una proposició de llei i, per tant, no hem d'enredar la troca. El que hem de fer és aprovar, el més aviat possible, aquesta proposició de llei perquè esdevingui llei i sigui ferma i, per tant, evitem que el dia de demà, quan hi hagi sentències que caiguin sobre les diferents normatives..., el potencial risc que pugui succeir per al sector del taxi, perquè el risc d'una legalització massiva de llicències de VTC i una..., diguéssim, invasió d'Uber a cadascuna de les nostres illes hi és, i és un risc no només que haurem de patir a cadascuna de les

nostres illes, sinó que és un risc per a la pròpia existència d'un sector econòmic, com és el sector del taxi.

Per tant, davant *el cada cosa lleva su tiempo*, la realitat és que avui s'ha d'aprovar això i el mes de gener s'hauria de declarar hàbil per poder tramitar aquesta llei. Per tant, en aquest sentit, vull donar les gràcies una vegada més al sector del taxi per sobreviure, perquè no és fàcil, per ser aquí amb nosaltres els que han pogut entrar, i els que són fora seguint les intervencions, i esperam que es pugui aprovar aquesta llei el més aviat possible.

Moltíssimes gràcies.

(*Alguns aplaudiments*)

EL SR. PRESIDENT:

Sra. Gómez, tiene la palabra.

LA SRA. GÓMEZ I ESTÉVEZ:

Sí, molt breument, Sr. President, perquè ja és com a redundant, però simplement enviar un darrer missatge, que a l'economia li podem predicar la justícia social, i açò per descomptat va en contra de tots els intents de competència deslleial que ens arriben de per totes bandes.

Molta sort, la sort vostra serà la sort de tots i de totes, perquè som totes i tots els que empram el vostre servei, servei públic que hem de defensar fins a les darreres conseqüències.

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Finalmente, para fijar posiciones, tiene la palabra el Grupo VOX, Sr. Rodríguez, por diez minutos.

EL SR. RODRÍGUEZ I FARRÉ:

Gracias, Sr. Presidente. Me sumo a la bienvenida a los representantes del sector del taxi que están aquí representados y que representan a los cientos de personas que están ahí fuera, también trabajadores del taxi, que representan a miles de familias que viven de este sector.

Nosotros sí somos un partido de estado y como somos un partido de estado por eso no nos importa de dónde parte la iniciativa cuando es una iniciativa necesaria. Ha dicho el Sr. Mateo, me refiero a usted, que era una iniciativa tal vez oportunista, oportunista tiene dos sentidos: uno negativo y uno positivo, que es aprovechar la oportunidad. Yo creo que estamos aprovechando una oportunidad y la necesidad de establecer la regulación de este sector.

Evidentemente, nosotros no compartimos el cien por cien de cómo se ha presentado este proyecto de ley, pero -también, como se ha dicho aquí- esperamos poderlo mejorar cuando se tramite, pero vamos a estar a favor de su tramitación, y por motivos muy diferentes a algunos que se han expresado hoy aquí, se ha hablado en contra de las multinacionales, nosotros

no estamos en contra de las multinacionales, Endesa es una multinacional, El Corte Inglés es una multinacional, Mercadona, Inditex, Telefónica, Mapfre, Repsol, no tenemos nada en contra de las multinacionales, muchas de ellas españolas y muy exitosas, no tenemos nada en contra de las multinacionales.

Pero lo que hay que hacer es regular, porque lo que le hemos de dar al sector del taxi es seguridad jurídica, saber cuáles son las reglas del juego, y todos tienen que tener las mismas reglas del juego para jugar. Por eso estamos a favor de la regulación y en contra de las prohibiciones, y en esto tengo que decir: bienvenido el Partido Socialista a la regulación y al no a la prohibición a los que nos ha tenido hasta ahora tan acostumbrados.

El servicio que presta el taxi, por supuesto, es un servicio público y además es un servicio público esencial, y es cierto que en los últimos tiempos el sector del taxi no ha tenido a lo mejor muy buena prensa. Yo lo he hablado con ellos, porque también nos hemos reunido con el sector, y es verdad que hay en la ciudadanía una cierta percepción de que cuando necesitas un taxi no lo encuentras, y eso es lo que están aprovechando, precisamente, compañías como Uber o Cabify para hacernos ver que hay una necesidad de aumentar de manera exponencial el número de este tipo de transporte.

Pero, en el fondo, no es cierto, o sea aquí el problema que hay, por una parte, se puede solucionar mediante las licencias temporales bien aplicadas; también mediante cambios profundos en el sistema por el cual los conductores de estos taxis pueden obtener el permiso para tener el número necesario de trabajadores que puedan manejar estos taxis.

Por otra parte, lo que no podemos pretender del sector del taxi, aunque sea un servicio público, es que sustituyan al transporte público. Es responsabilidad de los poderes públicos, es responsabilidad de los ayuntamientos, es responsabilidad de esta comunidad dar un servicio de transporte público de calidad y suficiente, ampliar las frecuencias, ampliar los horarios, ampliar las zonas y las paradas, porque no podemos pretender que los taxis que hay en nuestra ciudad, los taxis que hay en nuestros pueblos cubran esa necesidad o esa carencia de un transporte público eficaz, porque, claro, hay horas o momentos en los que es imposible encontrar un taxi. Es muy difícil encontrar un taxi cuando uno sale de marcha por la noche, y sale de una discoteca a las cinco de la mañana o a las seis de la mañana, donde realmente es complicado encontrar un taxi, igual que lo es, cuando se hace un macroconcierto, el desplazamiento hacia esos macroconciertos, ¿pero esto es culpa del sector del taxi? Creemos que no, creemos que es culpa de un transporte público que todavía no ha alcanzado los niveles de eficacia necesarios.

Por eso, nosotros vamos a apoyar esta regulación, esta necesaria regulación que además es evidente que hemos de respetar la jurisprudencia que van a dictar o que han dictado hasta ahora los diferentes tribunales, el Constitucional, el Supremo, también estamos pendientes de una sentencia, pero hay que intentar poner todos los límites que podamos para que cuando cae un candado tengamos otro de reserva y otro más, porque si no realmente destruiremos un sector que..., -y en eso

hago también más palabras que se han dicho aquí- unos trabajadores, unos autónomos, unos pequeños empresarios que están arraigados en nuestra sociedad, en nuestra comunidad, en nuestra tierra, en nuestra ciudad, en nuestros pueblos, y por eso estamos obligados moralmente a protegerlos y a proteger a esas miles de familias que dependen del sector del taxi para vivir.

También pensamos que hay que hablar con el sector, por supuesto, y hay que exponerle al sector que tiene que autorregularse también, en el sentido de que la ciudadanía pierda esa mala percepción que tiene a veces del sector, no puede ser que todos los taxis de Palma estén en el aeropuerto de Palma en temporada alta, algunos tendrán que estar en el aeropuerto y otros tendrán que dar servicio a la ciudad. Pero yo estoy absolutamente convencido de que el sector es capaz de autorregularse, y de proponernos normas o regulaciones que permitan el que los ciudadanos que necesitan ese servicio de taxi, que es, por ejemplo, tan necesario para nuestros mayores que acuden, gracias al taxi, al PAC, a Son Espases, a los diferentes hospitales, a ver a sus hijos..., es, ya digo, prestan un servicio que muchas veces es impagable y lo hacen con un taxímetro que tiene una regulación, que se les dice cuánto pueden cobrar por su carrera.

Mientras que Uber no tiene ningún tipo de regulación, puede cobrar exactamente lo que les dé la gana, como muy bien se ha dicho también, muchas veces revientan los precios y luego ha pasado en algunas ciudades, como en Los Ángeles, que después de haber desaparecido el sector del taxi se ha tenido que volver a reintroducir porque Uber había reventado los precios, los había llevado a unos niveles altísimos porque había hecho una práctica ya monopolística en realidad.

Somos conscientes de todos esos problemas y, por supuesto, los tenemos que hablar con el sector, que tampoco se trata de darle al sector absolutamente todo lo que pide porque no se le puede dar todo a todo el mundo. Nosotros en esto somos muy claros, si algo nos caracterizamos en VOX es que nosotros no vamos con medias tintas, nosotros decimos la verdad, no se puede dar a todo el mundo todo lo que pide, pero sí hay reivindicaciones y demandas muy justas de este sector que nosotros apoyamos sin ningún tipo de reserva.

Y ya para terminar este debate, por supuesto anunciar que nuestro voto será favorable a la tramitación. También destacar que ha sido gracias al apoyo que hemos dado que se ha podido tramitar de esta manera tan rápida y ha podido llegar a esta sesión plenaria este proyecto, de lo cual nos sentimos absolutamente orgullosos y satisfechos. Y, a partir de aquí, pues como ha dicho el Sr. Negueruela, nos arremangaremos, nos pondremos a trabajar con los diferentes grupos parlamentarios y con el sector, para dar a este proyecto, que en algunas cuestiones, ya digo, no estamos plenamente de acuerdo, la forma más favorable, porque se lo merece el sector, se lo merecen las cientos de personas que están allí fuera hoy, tranquila y pacíficamente manifestándose, y las miles de familias que dependen del sector del taxi para sacar adelante a sus hijos, su trabajo, pagar sus hipotecas y pagar sus impuestos, gracias a los cuales tenemos servicios públicos y todos cobramos el sueldo.

Muchas gracias, Sr. Presidente.

*(Alguns aplaudiments)*

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias. Pues pregunto si la Cámara toma o no en consideración la Proposición de ley RGE núm. 9953/23, para la mejora de la regulación de los servicios de transporte con vehículos de hasta nueve plazas en Baleares. Votamos.

Muy bien, pues se aprueba por 55 votos a favor.

Y se levanta la sesión.

*(Aplaudiments)*



**DIARI DE SESSIONS**

**DEL**

**PARLAMENT**

**DE LES**

**ILLES BALEARS**

---