



- **Asisten del Área de Movilidad el director Ignacio Alday y asesora.**
- **De UPTA Euskadi, Silvia Martínez, Secretaria General de UPTA Euskadi y Coordinadora del sector del Taxi a nivel confederal (estatal):**
Angel Hierro, representó a UPTA Euskadi para el servicio de taxis adaptados; Michel Rodrigo, representa a UPTA Euskadi como ponente técnico en temas de la APP;
Mikel González, Secretario de Organización de UPTA Euskadi y delegado de la Comisión Ejecutiva para el sector del Taxi.

La reunión dura aproximadamente 1 h. 30 minutos.

Introducción.

Se introducen los motivos de la reunión a cargo de Mikel González, que se resumen en los asuntos relacionados con la falta de transparencia entre el Ayuntamiento de Bilbao y los taxistas y la necesidad de crear una Mesa del Taxi, partiendo de que el orden del día de cualquier reunión que haya en que se traten asuntos del taxi deben ser comunicados previamente a través de un correo electrónico a todos los profesionales de Bilbao, para lo cual hay medios tecnológicos de sobra. Igualmente tras los acuerdos de dichas reuniones, deben ser comunicados a los taxistas por los mismos medios.

El director de Área afirmará desde ese momento al menos una docena de veces que no piensan informar a nadie excepto a las asociaciones representativas y que si estas no cumplen con su misión no es problema de ellos.

Afirma un innumerable número de veces también que todas las medidas que ha tomado el Ayuntamiento de Bilbao ha sido por indicación de las asociaciones más representativas o en su caso por consenso con ellas.

A las repetidas indicaciones de que estas no informan ni cuentan con la opinión de sus asociados indican que ese no es su problema, que es un problema de estas directivas con sus asociados.

Cuando les preguntamos si conocían el asunto de las consultas y como se había demostrado las falsificaciones en las consultas, presentando a los presentes Mikel González y Silvia Martínez como votantes sin ser taxistas vuelven a decirnos que eso a ellos les da igual, que ellos solo reconocen a las Juntas Directivas de RTB y TTB porque representan al 96% de los taxistas.

Cuando les hablamos de las dos reuniones que han tenido con taxistas adaptados, en la primera con representantes de asociaciones (entre ellas la de Radio Taxi Nervión que que solo tiene un socio en Bilbao, no es adaptado pero estaba en la reunión) y la segunda en enero del 2025 sin nadie de las asociaciones ni de UPTA como sindicato, nos responden de que tanto

esas reuniones como esta misma en la que estamos tienen un carácter extraordinario. Reconocen que se han reunido con nosotros por lo perseverantes que hemos sido a la hora de solicitar reuniones, lo cual quiere decir que han tenido acceso a nuestros registros y las denuncias que contenían.

Es decir, ante la posibilidad de un conflicto, de que los taxistas se movilizan se admiten reuniones «extraordinarias», aunque les ha costado unos años reunirse con UPTA Euskadi

Sin embargo, cuando acusamos al Ayuntamiento de Bilbao de someterse a la campaña “No hay Taxi” orquestada desde un sector, con nombres de accionistas que coinciden en ser las mismas personas tanto de Vocento como de empresas modelo UBER dicen no saber nada del asunto.

Cuando les decimos que si las reuniones al margen de las asociaciones RTB y TTB son extraordinarias, sea esta o las de los taxis adaptados, entonces los acuerdos a los que se pudiera llegar en estas reuniones con adaptados no son reales, que son un engaño, porque cualquier acuerdo debe pasar por el filtro de las Juntas Directivas de RTB y TTB solo dicen que (...) *nosotros no hemos dicho eso (...)*.

Conclusiones de esta introducción:

Como nos temíamos la única base argumentativa para la actuación antidemocrática, contraria al servicio público del Taxi, a cargo del Ayuntamiento de Bilbao y por tanto de los intereses de los taxistas, es saberse respaldado por las Juntas Directivas de Radio Taxi Bilbao (RTB) y Tele Taxi Bilbao (TTB). Estas son entidades privadas que a decir por los mismos responsables municipales reciben toda la información, aportan las propuestas que luego el Ayuntamiento aplica o simplemente han consensuado con ellos las medidas que creíamos eran propias tan solo del Ayuntamiento.

Pero en definitiva es un grave delito contra la salud democrática la actuación opaca del Ayuntamiento, tal como reconoce el propio director del Área cuando muy aireado nos responde (...) *claro que me reúno con las asociaciones y claro que no hacemos actas (...)*.

A esta grave situación corresponde exigir una reunión con los grupos municipales PNV y PSOE para que confirmen o nieguen lo que se ha dicho en esta reunión, y si no nos reciben comenzar a preparar movilizaciones incluso más allá del taxi para exigir luz y taquígrafos en nuestro ayuntamiento.

El cinismo y la lucha contra UBER

Hemos tenido que escuchar que las medidas tomadas por el Ayuntamiento e(n complicidad con las Directivas de RTB y TTB según ellos, tomémoslo siempre en cuenta) han sido para defender al taxi frente a UBER. En palabras de Ignacio Alday *mejorando el servicio del taxi impedimos que entre UBER*.

También según sus palabras funciona mal porque hay muchos datos que indican, desde taxistas que trabajan mal porque buscan el beneficio económico en vez de hacer buen servicio, a lo cual respondemos que es una mala costumbre de los trabajadores comer tres veces al día, hartos de la cantinela.

Silvia Martínez le ha pedido explicaciones ¡7 veces! sobre la fuente de la que salen los datos que Ignacio Alday dice tener para asegurar que es verdad que no hay taxis y que funciona mal el servicio. Finalmente sabremos que es « *porque lo digo yo* ».

Cuando dicen que hay muchas quejas sobre ello, Mikel González les informa sobre como funciona el sistema de asociaciones de comerciantes en Bilbao, sobre todo de algunas de las que sus gerentes o presidentes se han quejado de la falta de taxis, y que son subvencionadas

por el propio Ayuntamiento para que tengan sus gerentes ajenos a los comercios de los barrios y por tanto bajo el control de quien paga. No hubo respuesta, evidentemente.

Michel Rodrigo les pregunta en dos ocasiones sobre que datos se basan para deducir que funciona mal el servicio del taxi y entonces Ignacio Alday nos informa de que las Juntas Directivas de las asociaciones *representativas* les había mostrado contratos y facturas de 33 taxistas que trabajaban en otros trabajos rompiendo la exclusividad.

Ignacio Alday nos dijo que cuando reciben quejas de falta de Taxis, por ejemplo, por avería en el Metro, él les dice que lo que falta es el Metro y no Taxis, a lo cual Angel Hierro añadió que también hay una lógica explicación a que los taxistas no quieran aumentar la penuria de su trabajo acogiéndose al trabajo nocturno, como por ejemplo la insultante tarifa 5, que incrementa en ¡35 céntimos! la del diurno. “Eso no es ningún incentivo, es pura caridad insultante”, se dijo.

Hubo también un interesante cruce de información sobre las inexistentes inspecciones a las VTCs en Bilbao, que empiezan por decir Ignacio Alday que no las hay en Bilbao y por eso no se hacen inspecciones a decirnos que su Área incluso ha entregado un protocolo a la Ertzaintza para que tenga instrumentos para actuar.

Sin embargo las relaciones con este cuerpo policial nos indican una y otra vez que no tienen herramientas para inspeccionar y en su caso sancionar. De hecho es evidente, solo hay que pasear por Bilbao para ver VTCs tipo UBER haciendo servicios urbanos ante la pasividad de las policías.

A esto también hay una cínica respuesta respecto a qué el Área de Movilidad *no son la Policía Municipal*, jugada de cambiar la pelota de campo tras lo cual resaltamos una incongruencia:

Se comprometen a solicitar a la Policía Municipal que intensifique la vigilancia nocturna para evitar incidentes en paradas pero ningún compromiso, solo excusas, para concretar las inspecciones respecto a las empresa UBER o similares.

Nos dejan claro, eso si, que la APP es una herramienta para luchar contra UBER en su terreno, mejorando el servicio, cuestión que quedará en evidencia inmediatamente. Y así entramos en la siguiente parte de la reunión donde Michel Rodrigo ocupa un lugar destacado.

La realidad de la APP paso a paso

Es importante ratificar las numerosas veces que en este terreno también nos han repetido que todo se ha hecho por indicación o pleno acuerdo con las directivas de RTB y TTB y que si estas no informan a sus socios no es cosa del Ayuntamiento de Bilbao. Es decir, nos confirman no que las leyes obliguen a estas directivas a prestar todo su apoyo a dicha APP sino que hay acuerdo político o de otro tipo con el Ayuntamiento.

En las sucesivas e incisivas preguntas de Michel Rodrigo y Angel Hierro nos van desgranando cosas que o sabíamos o intuíamos, principalmente que la función de esta APP no es comercial sino de control de los taxistas, que según reconoce el propio Ignacio Alday van a estar mucho más controlados y podrán ser más fácilmente sancionados si seleccionan los avisos en función de su rentabilidad.

Veamos más cuestiones que salen en la conversación:

1. La APP no va a mejorar económicamente a los taxistas, entre otras cosas porque va a ser el precio de la carrera que estipule esta APP la que mandará sobre el taxímetro, incluso cuando este establezca un precio superior al de la APP.

2. No hay medio de cobrar un porcentaje del viaje en caso de servicio fallido, ya que no incorpora sistema de cobro a través de tarjeta de crédito al descargar la aplicación, cosa que incluso UBER si utiliza.

3. Su uso va a ser obligatorio, su sistema de geolocalización va a ser permanente llegue el cliente a través de la APP o de otro sistema (emisora, manilla, parada, etc.). No hay respuesta cuando establecemos la contradicción de que para defender al taxi de UBER va a haber muchas más sanciones a los taxistas que a las VTCs de UBER, que no van a ser inspeccionadas, según nos permite deducir el desarrollo de la conversación.

4. Angel Hierro informa al Ayuntamiento de que en la visita al Parlamento Vasco con motivo de una sesión de control la Consejera del ramo estableció todo era perfecto respecto a las inspecciones a las VTCs, y sin embargo en Bilbao no las hay.

« *Si lo dice la Consejera* », es la respuesta de Ignacio Alday.

Se pide a Ignacio Alday que especifique qué datos realmente necesita o quiere recopilar de nuestros servidores, so quiere diferenciar cuando el Taxi está libre, cuando está ocupado ocupado por un servicio de la APP, ocupado de manilla, ocupado por la emisora, etc., porque hay una diferencia importante entre ceder los datos privados de geolocalización al estar ocupado si el servicio es de la app, en el que el usuario acepta el tratamiento de datos, y cuando no.

Cuando no es un servicio de la aplicación no podemos dar esa geolocalización y tampoco consideramos que sea necesaria para el funcionamiento de la APP.

Los únicos datos necesarios para el funcionamiento real son la geolocalización cuando el taxi esta libre, todos los demás datos que pretenden recopilar (trayectos, horarios, etc.) no son inherentes al funcionamiento de una aplicación si la razón de ser de dicha APP fuera la que nos indicaron al comienzo, hace ya dos años o más.

Contrastamos informes de abogados y les comunicamos que hemos consultado a la agencia de protección de datos, que será la que tenga que pronunciarse en este asunto, y al parecer existe un estudio contratado por el propio Ayuntamiento a un catedrático de la Universidad de Madrid, que en UPTA desconocemos.

Respecto a cobrar el importe prefijado por la app se les reitera la ilegalidad del procedimiento y se les comunica también que se ha realizado una consulta a industria(control metrológico) pidiéndoles permiso para cobrar la tarifa mediante una app sin control metrológico ni revisiones como es el caso de la APP municipal, estando a la espera de su contestación.

También se le indica que en los servicios interurbanos sí se pueden pactar precios por debajo de tarifa, pero como la palabra indica un pacto es un acuerdo entre el usuario y el taxista, no una imposición obligada.

También se le consulta por la posible situación en la que nos entre un servicio alejado de nuestra posición y no rentable económicamente, y su respuesta es que tenemos obligación de aceptarlo e ir al servicio hasta su recogida sin poner la tarifa, a lo que se le contesta que eso también puede ser ilegal, ya que la ley establece que debemos tener un beneficio. Al parecer a través de la APP y la normativa de uso y podemos llegar a tener que trabajar gratis.

Se les pregunta también por el protocolo de funcionamiento y régimen sancionador de la app si no se atienden los servicios y nos remiten a la ordenanza:

- La desatención de las solicitudes de los usuarios y el abandono de los viajeros sin rendir el servicio para el que fuera requerido, salvo que concurra alguna de las circunstancias previstas en los artículos 4 y 14.

4- la justificación de la devolución de un servicio tras conocer las características del mismo deberá quedar registrada bien a través de la aplicación oficial del Ayuntamiento de Bilbao cuando la solicitud del mismo se haga por este medio o a través de la emisora correspondiente en caso contrario.

En este artículo de la ordenanza municipal, esta tipificado como falta grave con multas de hasta 1382,33€ y/o retirada del título habilitante por un máximo de 6 meses.<

Ante la falta de respuestas a numerosas preguntas sobre el funcionamiento de la APP establecidas por Michel Rodrigo anunciamos que presentaremos esa misma batería de preguntas a través de registro para que sean respondidas sin excusa.

Otros temas

Según Ignacio Alday y su asesora hay otras cuestiones a discusión en su área de antes de esta reunión o las habrá de las que han aparecido en ella, como posibles variaciones en las tarifas, la posibilidad de sancionar a usuarios, cambios de turno con comienzo a las 22 h. (propuesta suya), combinación de descansos entre pares e impares (propuesta suya), etc.

Conclusiones de este segundo espacio:

A la salida de la propia reunión, y en la preparación de este informe que hacemos público los participantes en esta reunión estamos de acuerdo en que es necesario prepararse para la movilización del sector del taxi y con ellos toda la sociedad si queremos que este servicio público siga existiendo a medio o largo plazo, con lo que ello supone de posibles pérdidas de puestos de trabajo para la ciudad y el conjunto de la sociedad.

Movilizarnos con la intención de provocar un cambio de orientación política en las instituciones en general, y que en esa difícil situación Bilbao marca el camino debido a su tamaño en la Comunidad Autónoma Vasca y el nefasto control que los dirigentes de las mayoritarias empresas/asociaciones RTB y TTB ejercen de la representación oficial, la Federación Vasca del Taxi, cómplices necesarios durante años de la política contraria al servicio público del taxi arrastrada por los sucesivos Ayuntamientos y demás instituciones.

Como miembros de la Unión de Profesionales y Autónomos de Euskadi (UPTA Euskadi) pondremos en antecedentes de la gravedad de la situación descubierta en esta reunión a nuestros compañeros vascos como los de todo el estado español, porque vamos a necesitar apoyarnos unos a otros para poder mantener no solo nuestro puesto de trabajo, sino también un digno nivel de vida.

Instamos a toda la sociedad a dar la alarma, hoy por hoy el Ayuntamiento de Bilbao y su gobierno municipal no garantizan a nuestro entender el futuro del sector del Taxi tal como es concebido, un Servicio Público.