

MOCIÓ EN DEFENSA DEL SECTOR DEL TAXI, CONTRA L'INTRUSISME I LA DESREGULACIÓ

el sector del taxi, sector actiu i necessari del transport públic, porta uns anys patint problemes conjunturals a causa del moment de crisi econòmica que travessem i el descens consegüent del seu ús. Aquesta situació es veu agreujada tant per l'intrusisme que pateix el sector com per la utilització d'algunes noves i mal anomenades aplicacions d'economia col·laborativa.

Les taxistes han vingut regulades tradicionalment per unes normatives amb origen a les seves ciutats o àrees metropolitanes. Així, han de complir normes per poder participar al sector, preus i condicions de competència. Això permet poder gaudir d'un servei que no únicament treballa quan considera que hi pot haver més feina sinó quan els ho permeten les regulacions d'aplicació. Alhora, això permet que grans nuclis intercanviadors de transports (aeroports, ports, estacions de tren, etc.) gaudeixin d'un servei de taxi gairebé immediat. Pel que fa a les taxistes també suposa veure com es reparteix la feina, si bé en ocasions això també pot suposar una limitació als ingressos.

En definitiva, la regulació del sector permet l'existència d'un bon servei públic de transport gestionat pel taxi alhora que limita la competència deslleial i els nivells d'autoexplotació que no són compatibles amb la vida digna. Pel que fa a l'àrea metropolitana de Barcelona, parlem de 10.522 llicències de les quals 9.374 són titularitat d'autònoms que només en tenen una, 547 són titularitat d'autònoms amb més d'una llicència i 601 llicències són titularitat d'empreses. D'aquestes llicències, el 87% dels taxis de Catalunya, treballen dins de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, dins la qual es troba l'Hospitalet de Llobregat.

Igualment, l'activitat del taxi es veu clarament regulada, seguint criteris de cerca d'equilibri en la circulació, per l'ocupació de la via pública i la previsió per controlar les emissions nocives que provoquen contaminació atmosfèrica. D'aquesta manera, en un dia feiner, el nombre màxim de llicències de taxi que poden treballar a l'AMB és de 8.418. La meitat del total de les llicències, als caps de setmana i festius.

Si bé les taxistes porten dècades demanant a l'administració la millora de la regulació vigent, no hi ha hagut cap tipus de demanda social per desregular el sector o introduir nous operadors per fer activitats de transport de persones per carretera. Desgraciadament les institucions de la Unió Europea i les seves recomanacions han servit com a excusa per a iniciar durant gairebé una dècada, un procés de desregulació. L'any 2009 es van desregular parcialment, per part de l'estat espanyol, els serveis professionals, fet que va permetre el desenvolupament dels VTC (vehicles amb conductor). Tal va ser la desregulació del sector que el mateix va procedir a recuperar expressament la limitació d'una llicència VTC, per cada 30 de taxi.

Durant els darrers anys, a banda de l'existència incontrolada d'activitats sota el paraigües dels VTC, s'ha procedit a una destacada via d'intrusisme, a través de plataformes telemàtiques sota l'aparença d'economia col·laborativa. Formalment són

aplicacions de mòbil que posen en contacte titulars de vehicles i passatge, però a la pràctica esdevenen activitats de transport i relacions laborals no reconegudes. Evidentment, aquestes activitats no donen un servei universal, continuïtat ni compleixen les obligacions del servei públic del taxi sinó que actuen amb realitat d'oferta i demanda. Això provoca no només que per a uns serveis no respectin els preus mínims de l'activitat regulada, sinó que quan existeix un excés de demanda, els preus siguin abusius. A banda, les condicions de les treballadores que realitzen aquestes activitats són substancialment inferiors a les que gaudeixen les taxistes, ja siguin assalariades o autònomes.

Fruit d'aquesta desregulació, hi ha 2.971 noves llicències VTC pendents de resolució judicial per a poder operar al territori català. La potencial entrada d'aquestes gairebé 3.000 llicències comportarà inevitablement un impacte sobre: l'augment del trànsit rodat, l'augment de la contaminació de les emissions, i una elevada pressió sobre l'ocupació de la via pública, donada a més la manca de zones habilitades per a prestar el servei o de parades pròpies. I és que amb aquestes 3.000 llicències es trencaria clarament l'equilibri preexistent i es crearia un escenari amb 1 autorització VTC per cada 3 taxis. 10 vegades més que la ràtio establerta per llei.

Davant d'aquesta realitat de competència deslleial i desregulació no controlada el sector del taxi no ha tingut més alternatives que la convocatòria de vagues i mobilitzacions. Les peticions de les taxistes perquè no s'enfonsi el *modus vivendi* de 100.000 famílies a l'estat espanyol i de l'existència del servei públic de taxi com l'hem conegut fins ara, passa pel desenvolupament normatiu de l'article 181.3 del Reglament de la LOTT (una llicència VTC per cada 30 de taxi) i l'actuació de l'administració davant de l'intrusisme que suposa l'existència d'aplicacions com Uber amb un control actiu i un regim de sancions real i efectiu, adreçat a vetllar pel compliment del marc legal actual, com ara, amb el control de les distintius als vehicles VTC, amb el control de la documentació que validi la contractació prèvia, tant amb les dades del conductor, com del possible passatger o passatgers; amb el control de possibles irregularitats a la captació activa per part de les vehicles VTC i amb el control, també, de l'àmbit territorial on es presta el servei i la zona on el vehicle té validada legalment la seva activitat.

Segons recull l'institut Metropolità del Taxi, en la seva 'Iniciativa de Reglament dels Serveis Urbans de Transport Discrecional de Viatgers que realitzen els Vehicles de Turisme de lloguer amb Conductor': "els ajuntaments on treballin habitualment aquestes VTC, poden veure saturada la via pública sense cap capacitat per regular o restringir el nombre de vehicles que treballen a la ciutat, perdent control efectiu de l'espai públic i la mobilitat de les ciutats metropolitanes. Aquest increment, contribuiria a agreujar els problemes de mobilitat a l'àrea metropolitana de Barcelona".

Aquesta afectació, serà especialment greu, si es compleix l'extrapolació dels serveis del taxi a l'àmbit dels vehicles amb autorització VTC. És a dir, de les 2.971 noves autoritzacions VTC, unes 2.585 es preveu treballin a l'àmbit metropolità.

Atès que el decret llei de la Generalitat publicat al DOGC el passat 3 d'agost de 2017, recull mesures urgents com ara la no possibilitat de transmetre llicències passats dos anys des del seu atorgament, la creació d'un registre electrònic dels serveis d'empreses que gestionen llicències VTC, l'obligatorietat de portar visible un distintiu acreditatiu als vehicles, per a impedir la captació al carrer dels clients, entre d'altres mesures i quanties assignades a les sancions per incompliments.

Per tots aquests motius, els grups municipals ERC i CUP-Poble Actiu de l'Hospitalet de Llobregat proposen al Ple l'adopció dels següents:

ACORDS

Primer.- Instar a l'Àrea Metropolitana de Barcelona a la regulació urgent i adient de les condicions, procediments, requerits i règim sancionador per a subjectar a autorització o llicència prèvia l'exercici de l'activitat en l'àmbit metropolità dels serveis urbans realitzats per les VTC, transport discrecional de viatgers en vehicles de turisme de lloguer amb conductor amb especial incidència sobre els trajectes urbans.

Segon.- Instar a totes les administracions competents –Institut Metropolità del Taxi, Departament de Territori i Sostenibilitat i Ministerio de Fomento– que facin efectives les actuacions necessàries per donar compliment a la limitació d'una llicència de VTC per cada 30 llicències de taxi i que persegueixin l'intrusisme professional d'aplicacions digitals que generen aquest servei.

Tercer.- Instar als responsables municipals de l'Ajuntament de l'Hospitalet a vetllar per la correcta aplicació a la ciutat, de les mesures urgents contemplades al nou Decret Llei de la Generalitat de Catalunya d'agost de 2017 per ordenar els serveis de transport de viatgers emparats per autoritzacions de vehicles de transport amb conductor (VTC). Especialment, en aquests punts dins de l'abast de les competències municipals del cos de la Guàrdia Urbana com pot ser la vigilància sobre la correcta identificació d'aquests vehicles, exigir la confirmació de la contractació prèvia del servei amb el full de ruta i les dades del passatger i el conductor; i la constant supervisió als punts crítics de recollida de passatgers reservats per als taxis a la ciutat, per a evitar la captació no permesa per part de les vehicles amb llicència VTC, entre d'altres mesures.

Quart.- No realitzar com a Ajuntament cap gestió que pugui suposar l'ús de l'aplicació Uber, Cabify i d'altres plataformes de transport de lloguer de vehicle amb conductor/a, en detriment dels serveis del taxi, en un compromís de les administracions amb el transport públic que representa precisament el taxi en aquest tipus de serveis.

Cinquè.- Instar al Govern local de l'Hospitalet de Llobregat a estudiar la proposta de Élite Taxi, sense cost per l'erari públic municipal, per la implantació de marquesines, parades i d'altres elements arquitectònics informatius i adreçats a millorar el confort de les usuàries del taxi i també de les

treballadores del sector, millorar la connectivitat i operativitat d'aquest servei de transport públic.

Cinquè.- Comunicar aquests acords a la Asociación Professional Élite Taxi, a l'Agrupació Taxi Companys, a la Asociación Empresarial del Taxi, als representants dels conductors no titulars de llicència (Alberto Álvarez Vega i Saad Mukhtar Tarar), a l'Institut Metropolità del Taxi, al Departament de Territori i Sostenibilitat i al Ministerio de Fomento.