

LVT

La Voz del Taxi

Dionisio Gracia Fajardo,
presidente del STAB,
vicepresidente de FEDETAXI
y presidente de Honor
de la UNALT

**“El taxi lo componemos
80.000 familias que lucharemos
hasta el final por nuestro trabajo”**

“Contamos con una excelente flota de taxis”

Dionisio Gracia Fajardo, presidente del STAB, vicepresidente de FEDETAXI y presidente de Honor de la UNALT, un hombre al que respeta todo el sector del taxi, muestra en esta entrevista su agradecimiento a las administraciones por la colaboración que ofrecen al gremio en su lucha contra la piratería, y su admiración por la el magnífico servicio que ofrece el taxi en España.

La Voz del Taxi.- El taxi pirata sigue siendo uno de los principales enemigos del sector del taxi ¿De qué manera se está luchando contra esta importante lacra? ¿Está siendo suficientemente efectiva en este sentido la Plataforma contra el Intrusismo?

Dionisio Gracia Fajardo.- Por supuesto que el llamado taxi-pirata es uno de nuestros mayores enemigos, y digo el llamado taxi-pirata porque ese término no lo considero del todo acertado, ya que esos coches sí que es cierto que son piratas, pero en absoluto taxis, por lo tanto el término taxi-pirata no es nada acertado, preferiría denominarlos coches pirata. Pues bien, estos transportes piratas son uno de nuestros

mayores y más antiguos problemas, a los que ahora se han añadido las organizaciones Uber y Cabify. Desde el STAB, luchamos constantemente contra esta lacra que sufrimos en el sector del taxi. Nuestros afiliados con nos traen constantemente datos de los coches pirata que detectan y los lugares en los que operan. Nosotros, desde el sindicato, lo ponemos en conocimiento de la autoridad competente, y ésta actúa con una celeridad ejemplar. No hace mucho días, recibimos un aviso, sobre las 12,00h., de uno de nuestros socios sobre la actuación de un coche pirata; pues no eran las 19,00h. cuando ese coche pirata entraba en depósito municipal. En otra ocasión, nos llegó un aviso de

la Estación del Norte y en la Meridiana fue localizado por la Guardia Urbana... y coche al depósito con 500€ de sanción. Respecto a la Plataforma ya lo creo que está siendo efectiva; estamos muy unidos y llegaremos hasta donde sea preciso en la lucha por nuestros derechos. Hay que decir alto y claro que en España contamos con excelentes profesionales del taxi y una flota de taxis que ha conseguido que en una publicación europea se afirme que el sector del taxi español lidera la UE.

LVT.- ¿De qué manera está respondiendo la Administración -tanto comunitario como estatal- ante esta situación?



Dionisio Gracia Fajardo, presidente del STAB, vicepresidente de FEDETAXI y presidente de Honor de la UNALT



"Los transportes piratas son uno de nuestros mayores y más antiguos problemas, a los que ahora se han añadido las organizaciones Uber y Cabify."

que estamos, día a día, mejorando todos y cada unos de nuestros servicios. Estamos preocupados por mejorar constantemente para ofrecer una excelente servicio a nuestros clientes. Ahora bien, es cierto que nos queda mucho por hacer, y que debemos estar atentos a las novedades tecnológicas que van saliendo, porque despiertan en ese sentido, es cierto que podría traer consecuencias negativas.

No quiero dejar de recordar que contamos con una excelente flota de taxis; que tenemos unas emisoras de radiotelefono que ofrecen un buen servicio. De cara al futuro habrá novedades de todo tipo porque vamos a modernizar el sector.

A todo esto hay que añadir que nos regimos por nuestras leyes, por nuestros reglamentos, que no hemos elevado nuestras tarifas.

LVT.- ¿Está abocado el sector del taxi a aliarse con alguno de sus competidores actuales para poder sobrevivir?

DGF.- La pregunta es delicada. A ver, nosotros estamos convencidos de que lo que estamos haciendo es bueno para el sector, pero en caso alguno rechazamos un diálogo que sirva para mejorar el gremio del taxi, sería de tonos no aceptar ideas que puedan ser positivas para mejorar nuestro trabajo. Hay que dialogar hasta con el diablo, pero siempre dejando claro que nosotros somos 90.000 familias que luchamos hasta el final por nuestro trabajo. Tenemos en cuenta que nuestros 'competidores' emplean sus muchos millones de euros no sólo en el sector del taxi, sino también en otras inversiones; que deben legalizar a todos sus trabajadores y que deben formarles para poder ofertar una excelente profesionalidad, y no como está ocurriendo en el caso de Uber. Y no olvidemos que no hace mucho tiempo, Uber recibía una denuncia de sus propios trabajadores.

Comunicado del STAB - FEDERACIÓ CATALANA en relación a la situación del taxi

La aprobación del artículo 21 de la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la ley sobre el libre acce-

so a las actividades de servicios y su ejercicio «LEY ÓMNIBUS», modifica de manera sustantiva el régimen jurídico del sector de los vehículos de alquiler con conductor (más conocidos como taxis de lujo), considerando esta actividad como un transporte discrecional de viajeros, hecho que conlleva que la actividad del arrendamiento de vehículos con conductor quede, en parte, vinculada a la del sector del taxi.

El modelo de taxi que propone el nuevo redactado de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), vinculando la prestación de servicios entre los sectores del taxi y el de alquiler de vehículos con conductor, manteniendo la regulación del servicio del taxi y liberalizando la actividad de los taxis de lujo, comportará la desaparición del modelo de taxi actual y su sustitución por un modelo de taxi tercermundista, plenamente desregularizado y sin ningún tipo de control por parte de las administraciones locales.

La supresión de los artículos 49 y 50 de la LOTT, que posibilitaban a las administraciones competentes a establecer contingentes en base a la relación entre la oferta y la demanda, y mantener la actual contingenciación del número de vehículos de alquiler con conductor (VTC) en una autorización de taxi de lujo (VTC) por cada treinta licencias de taxi (VT), comportará la concesión de un número ilimitado de nuevas autorizaciones de VTC, tal como han reconocido diversas instituciones tales como el Defensor del Pueblo, la «Autoritat Catalana de la Competència» la Comisión Nacional de la Competencia, el Consejo de Estado, el propio Ayuntamiento de Barcelona y los Tribunales de Justicia.

Entendemos que algunos faltaron a la verdad cuando afirmaron que: «no existen cambios de importancia en el sector de alquiler de vehículos con conductor», puesto que dicha tesis entra en franca contradicción con lo expuesto con anterioridad, así como con la doctrina de diversas Salas del Contencioso Administrativo de los Tribunales Superiores de Justicia (como por ejemplo, el de Madrid), siguiendo a su vez la doctrina del Tribunal Supremo, que en relación a la

cuantificación referida en el apartado anterior, en su última Sentencia de fecha 7 de julio de 2009 (Recurso 1035/2008) considera que la cobertura legal del artículo 14 de la Orden Ministerial, y de su Disposición Adicional, queda amparada por la existencia de los artículos 49 y 50 de la LOTT, que son, los que ahora, a través del artículo 21 de la Ley Ómnibus, han quedado derogados y con la reciente sentencia del Tribunal Supremo que liberaliza este tipo de actividad.

La supresión de los artículos 49, 50 i 135 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres comporta los siguientes efectos: liberalización de la actividad de alquiler de vehículos con conductor; incremento incontrolado del número de autorizaciones de VTC; pérdida de las obligaciones inherentes a la actividad de alquiler de vehículos con conductor y la aparición de una nueva flota de taxis incontrolada y paralela a la actual; cuestiones que comportaran una pérdida evidente de la calidad del servicio y del prestigio de Catalunya como punto de referencia internacional en materia de ferias, congresos, conferencias y destino turístico, además de una notable distorsión entre la oferta y la demanda existente y la posible aparición de conflictos sociales de difícil resolución.

Por todo ello, con el objetivo que la actividad de alquiler de vehículos con conductor vuelva a estar regulada, y que se pueda mantener la actual contingenciación de una autorización de VTC por cada treinta licencias de VT, y que las administraciones competentes en la materia puedan tomar las medidas necesarias para evitar disfunciones entre modelos de transporte de pasajeros similares como son el servicio de taxi convencional y el de alquiler de vehículos con conductor, proponemos desde F.C.T.

1. Que el Govern Català traslade al Ministerio de Fomento y al Congreso de los Diputados la necesidad de proceder a efectuar los cambios normativos necesarios para volver a la situación anterior a la modificación de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), llevada a cabo a través del artículo 21 de la Ley

Ómnibus, recuperando la vigencia de los artículos 49, 50 y 135 de dicho texto legal, de manera que quede sin efecto la desregularización del sector de vehículos de alquiler con conductor.

2. Fomentar acuerdos con entidades asociativas del mismo nivel que la FCT, como ELITE TAXI, empresas legales de VTC's y todas aquellas que deseen sumarse por poner un ejemplo, con el fin de igualar posturas en defensa de ambos sectores evitando el intrusismo y las malas prácticas.

3. Efectuar un seguimiento detallado de la evolución de las impugnaciones judiciales si tenemos tiempo aún, llevadas a cabo por terceros contra la modificación del ROTT, publicada en el BOE el pasado 5 de agosto de 2010.

4. Instar a la Generalitat de Catalunya a regular la actividad de las VTC, dejando en manos del Estado únicamente la competencia en materia de desplazamientos extra-autonómicos, ello posibilitaría un mayor control y la fijación de elementos identificativos.

Por otra parte, instaremos a un mayor control de la actividad de los vehículos de transporte discrecional de más de 9 plazas que han quedado plenamente liberalizados tras la entrada en vigor de la citada normativa, hasta el punto de no tener control alguno sobre el origen y el destino del servicio (ver el nuevo redactado del artículo 91 de la LOTT). Esta situación ha provocado un incremento del número de furgonetas y microbuses que operan en los puertos, aeropuertos y complejos hoteleros.

Por todo ello, creemos conveniente, apoyar el primer paro del próximo día 26 de abril en Barcelona, y que comenzará en Pza. Catalunya hasta Delegación de Gobierno de 11 a 15 horas, entregando documento de solicitud de reunión urgente con máximo responsable en la materia.

Equipo de
Comunicación de Federación
Catalana del Taxi

DGF.- En este aspecto quiero ser muy claro y, por lo tanto, muy agradecido. Las administraciones están actuando diligentemente y atendiendo todas nuestras solicitudes. En lo que se refiere a la Administración estatal, FEDETA-XI, organización en la que estamos unidos la gran mayoría de los taxis de España, está recibiendo grandes apoyos. No podría ser de otra manera, ya que la razón está claramente de nuestra parte, y las leyes nos protegen.

En lo que se refiere a las administraciones comunitaria y municipal, soy testigo directo, ya que no faltó a reunión alguna que se organice desde La Consejería de Transportes y desde el Ayuntamiento de Barcelona, y en esas reuniones estamos los sindicalistas, el Instituto Metropolitano, la Guardia Urbana, los Mossos d'Esquadra, las asociaciones de consumidores, etc. y ahí están los datos de las denuncias que se llevan a efecto. Es cierto que los enemigos son fuertes, tanto en Europa como en España; no obstante, tenemos sentencias ganadas y así seguiremos hasta que se haga justicia.

LVT.- ¿Creó usted que el término de economía colaborativa puede llegar a confundir al usuario del taxi?

DGF.- Naturalmente que confunde al usuario del taxi, y nos hace daño porque además los usuarios del taxi tienen que saber que el taxi y el taxista conforman una empresa como cualquier otra. Tenemos que pagar el IVA, el IRPF, los

autónomos y a los asalariados, quien los tenga al igual que cualquier otra empresa. A eso hay que añadir el impuesto de sociedades, el seguro por servicio público que tiene su recargo en las compañías de seguros, pagar las revisiones en las ITV's...

Si hablamos estrictamente de los profesionales del taxi, para ejercer esta profesión es necesario obtener el carné de BTP y el de taxista, que hoy en día no está al alcance de cualquiera, ya que el nivel de exigencia en la preparación es muy elevado.

Para poner un ejemplo de la excelente profesionalidad de los taxistas de España voy a exponer dos pruebas contrastadas de su labor:

1) En nuestro sindicato no llega queja alguna de los usuarios.

2) He estado durante años en la Cadená COPE una vez a la semana contestando preguntas de los ciudadanos y no ha habido ninguna queja en las llamadas.

LVT.- ¿Considera que el sector del taxi sigue situado sobre una infraestructura que puede resultar obsoleta para los tiempos actuales, y que es urgente dar un paso hacia adelante en la modernización del sector?

DGF.- Que duda cabe de que todo es mejorable, y en ello estamos. No diría yo que el sector del taxi está sobre la base de una estructura obsoleta, ya