



Des del Sindicat del Taxi de Catalunya i davant la situació creada arran de l'adjudicació de 436 noves autoritzacions VTC's creiem molt interessant que es comenci a treballar en els punts que a continuació passem a detallar:

S'hauria de delimitar el camp d'actuació de les VTC's. Des del nostre sindicat venim denunciant que actualment les llicències VTC's han perdut la raó per la qual es van crear en el seu moment i estan passant a fer de taxi amb el conseqüent perjudici per competència deslleial que aquest fet suposa per el sector del taxi.

Creiem que en l'actual situació medi ambiental, en la qual es busca la minimització de les dades de la creixent pèrdua de qualitat de l'aire en diverses zones del país, per donar respostes als requeriments de la EU (Àrea metropolitana de Barcelona; Vallès; Baix Llobregat), l'adjudicació de més llicències VTC's no faria més que empitjorar les coses d'una forma alarmant. Restem pendents dels respectius informes medi ambientals que hem sol·licitat tant a la Generalitat com a l'AMB en aquest sentit.

Els serveis que realitzen han de ser contractats prèviament, en aquest sentit demanem que hi hagi un temps entre la contractació prèvia del servei i la realització d'aquest, la immediatesa ha de ser una diferència entre el servei de taxi i el de VTC.

Els conductors de les VTC's han de tenir una capacitació a l'igual que actualment tenen la majoria de taxistes de Catalunya mitjançant una credencial.

Entenem que, igual que els taxistes, els conductors VTC's han d'acreditar un coneixement de les dues llengües oficials, el català i el castellà. Opinem que no estaria gens malament que en aquest coneixement s'hi afegís, també, l'anglès donada la importància que te per a Catalunya en aquests moments el turisme estranger.

No es tampoc de rebut que la Comunitat Europea demani que el 5% de les autoritzacions de taxi estiguin preparades per a persones amb mobilitat reduïda i en el cas de les VTC's aquest tipus de servei no existeixi. Ens consta que la Generalitat està treballant perquè aquest % s'incrementi fins al 20%. Doncs, demanem que el 20% de les llicències VTC estiguin preparades per a persones amb mobilitat reduïda, els adjudicatariis o demandants de 5 o més autoritzacions se'ls ha d'exigir el que és un dret fonamental de les persones: l'accés als serveis que autoritza l'administració.

Un dels problemes en que ens trobem en l'actualitat a la ciutat de Barcelona, que és on operen majoritàriament aquestes VTC's, mitjançant aplicacions per a la demanda de servei, és que degut a la demanda existent fins i tot paren a la gent per el carrer sense haver estat sol·licitades via app. Aquest fet és inadmissible.

En aquests moments s'hauria de paralitzar l'adjudicació de noves VT per a llicències de nova creació, sabent com sabem que encara estem pendents de 2973 autoritzacions de VTC's i que serà el Tribunal Suprem qui dictaminarà si s'adjudiquen o no. En aquelles poblacions on existeixi més oferta que demanda de servei de taxi o fins i tot no existeixi aquest servei, demanem a la Generalitat mitjançant el Departament de Territori i Sostenibilitat, que promogui l'aplicació de l'article 23 de la Llei del Taxi de Catalunya, 19/2003, de 4 de Juliol, que diu el següent:

Article 23.

Coordinació intermunicipal

El departament competent en matèria de transports pot establir àrees territorials de prestació conjunta o altres fórmules de coordinació intermunicipal en les zones on hi ha interacció o influència recíproca entre serveis de transport de diferents municipis, de manera que l'ordenació adequada dels serveis transcendeixi els interessos de cada un dels municipis compresos en l'àrea, de conformitat amb les condicions que es determinin per reglament. En el procediment d'establiment de les dites àrees és preceptiva la participació dels ens locals que la integrin i del Consell Català del Taxi.

Transmissió de les autoritzacions.

El Sindicat del Taxi de Catalunya entén que respecte a les transmissions de les VTC's i per tal d'evitar una especulació que ja ha estat denunciada tant al Síndic de Greuges com a la Fiscalia, per part nostra i per part d'altres sindicats i associacions a altres estaments, s'hauria d'adaptar les autoritzacions de les transmissions a les ja existents en el sector del taxi.

Posem com exemple el que dictamina en aquest sentit el Reglament Metropolità del Taxi de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, en el seu article 22, apartat 2), subapartat 2.1), que diu el següent:

La persona que ha transmès una llicència de taxi no pot ésser titular d'una altra llicència fins transcorreguts dos anys des de la seva última transmissió.

Entenem que on diu persona en el cas que ens ocupa ha de ser física o jurídica, i buscar les fórmules adients perquè enganyant a l'administració no sigui possible aquesta especulació.

Posada en marxa de l'autorització.

Un cop el jutge hagi dictaminat sentència, (és a dir, en cas que aquesta sigui favorable als demandants de les autoritzacions), l'administració ha de cridar als demandants i donar-los un temps, que podria ser com el taxi, per posar en marxa les autoritzacions.

Tornem a posar com exemple el que diu en aquest sentit el Reglament Metropolità de l'AMB:

Article 17. Condicions essencials necessàries per a l'explotació de llicències

L'explotació de les llicències queda sotmesa al compliment de les condicions següents:

1) El titular de la llicència haurà de començar a prestar el servei amb el vehicle aplicat a ella en el termini de 10 dies naturals comptats des de la data d'obtenció de la titularitat d'aquesta. En el supòsit de no poder complir amb aquest requisit per força major, el titular, abans de vèncer el termini referit, haurà de sol·licitar una pròrroga a l'EMT que podrà autoritzar-la per una sola vegada per un termini màxim de 10 dies naturals.

El sector del taxi s'ha de modernitzar.

La Llei del Taxi de Catalunya 19/2003, de 4 de juliol, ha quedat clarament desfasada per els canvis en la mobilitat en vehicles de fins a nou places en aquests catorze anys des de la seva aprovació.

En aquests moments és del tot necessari per tal de poder competir amb les noves formes de transport que alguns dels articles de la llei que no es posen en pràctica més que en situacions molt concretes s'obren a la possibilitat de deixar a criteri dels professionals la seva utilització.

Parlariem per exemple de:

Pagament per places.

L'article 21.

Contractació del servei.

- 1. Els serveis de taxi s'han de dur a terme, com a norma general, mitjançant la contractació global de la capacitat total del vehicle. Això no obstant, els ens competents poden determinar les condicions en les quals es pot fer la contractació dels dits serveis per plaça, amb pagament individual, amb l'informe previ del Consell Català del Taxi, quan sigui motivat per la manca de transport públic col·lectiu.*

En aquests moments aquest article ens priva de poder competir amb les diferents formes de transport existent i que constitueixen una clara competència per el sector. Tot i existir transport públic hem de poder competir, sempre i quant les tarifes aplicades no resultin superiors a les establertes per les administracions competents, entenem que informant les diferents Comissions Territorials i amb la seva aprovació n'hi hauria d'haver prou.

Telèfon i app públics.

L'article 30.

Incorporació de noves tecnologies.

- 1. Les administracions competents en la matèria han de promoure, amb la col·laboració de les associacions més representatives del sector, la implantació progressiva de les innovacions tecnològiques més indicades per tal de millorar les condicions de prestació i seguretat dels serveis de taxi, tant pel que fa als mitjans de contractació i pagament com als sistemes de posicionament dels vehicles entre altres.*
- 2. Les administracions competent en la matèria han d'incentivar, mitjançant les formules més adequades, les inversions en noves tecnologies i l'adquisició dels equipaments corresponents, als efectes de les disposicions de l'apartat 1.*

En aquest sentit, des del Sindicat del Taxi de Catalunya venim demanant ja fa molt de temps un número de telèfon únic per tots els taxis de Catalunya de forma que qualsevol persona, des d'arreu del territori, podria disposar del servei de taxi amb facilitat.

Des de l'aprovació de la Llei les coses han canviat molt respecte a les comunicacions, és per això que creiem del tot necessari una app de demanda de taxis que proporcioni cobertura a tot el territori i on s'hi puguin adherir tots els taxistes de Catalunya.

9 places.

L'article 20.

Vehicles.

- 1. Els vehicles a què fan referència les llicències i les autoritzacions han de complir els requisits que determinin les normes de desenvolupament d'aquesta Llei quant a les condicions genèriques de seguretat, capacitat, confort i prestacions adequades al servei a què estan adscrits, sens perjudici del que pugui determinar el departament competent en matèria de transports pel que fa a les condicions exigibles als vehicles.*
- 3. Es pot autoritzar que el vehicle tingui una capacitat de fins a nou places, inclosa la de la persona que condueix, excepcionalment i atenent circumstàncies relacionades amb les prestacions i les característiques del vehicle, l'accessibilitat que té per persones de mobilitat reduïda i les característiques de la zona geogràfica i del servei mateix.*

Creiem que les administracions competents tenen massa limitat el sector a l'hora d'homologar vehicles per el servei de taxi en els seus respectius municipis. Per això, sol·licitem a la Generalitat que faci d'intermediari en aquest sentit i ens ajudi a aconseguir que **complint unes certes dimensions qualsevol vehicle pugui prestar el servei, igual que la nostra competència directa.**

En relació a la capacitat de fins a nou places, sol·licitem la seva intermediació per tal de que els ajuntaments autoritzin aquesta ampliació de places de forma automàtica davant la demanda dels taxistes (sol·licitant a cada ajuntament que no posin traves en aquest sentit), per tal de poder donar un millor servei a l'usuari i poder, d'aquesta forma, augmentar el nostre fons de comerç i la nostra competitivitat.

Transport Sanitari.

Un dels cavalls de batalla d'aquest sindicat ha estat històricament el transport sanitari no urgent. El sector del taxi ha vist com aquest transport ha anat minvant any rere any amb la conseqüent pèrdua de recursos econòmics. La Llei del Taxi de Catalunya 19/2003, de 4 de juliol en el seu article 24 diu:

Altres condicions de prestació dels serveis.

- 5. En el marc de la normativa sanitària i per als desplaçaments d'usuaris de la sanitat pública que no requereixin complir condicions específiques relacionades amb les prestacions, l'equipament del vehicle o la qualificació del personal, és admissible servir-se de recursos propis del servei de taxi.*

El que sol·licitem és que el marc normatiu sanitari inclogui el taxi com a transport sanitari no urgent. Tan sols amb aquesta modificació i tal com hem demostrat amb l'estudi que vam realitzar al



febrer de l'any 2011, el taxi és competitiu davant d'altres formes de transport sanitari no urgent. Això a més de donar oxigen al sector suposaria un estalvi més que considerable a l'administració i un gran benefici als usuaris per la personalització del servei.

De fet, allà on encara es realitzen serveis d'aquest tipus son la raó de ser de molts taxistes, i que si perdessin aquests ingressos faria del tot inviable l'explotació de l'autorització deixant gran part del territori sense servei de taxi.

Adjuntem novament l'estudi realitzat en el seu moment per tal de que es faci palès l'estalvi que aquest canvi normatiu suposaria per l'administració i per el contribuent que al final es qui paga totes les despeses publiques.

Sortida de l'activitat.

El Sindicat del Taxi de Catalunya treballa des de fa molts anys en la línia del reconeixement d'algunes malalties com a malalties professionals. Hem mantingut reunions amb membres del govern (Carles Campuzano), i en el seu moment vam promoure amb el grup parlamentari de Convergència i Unió una proposició no de llei mitjançant la qual s'instava al govern central al reconeixement de les malalties professionals en el sector del taxi i a possibilitar la jubilació anticipada per els seus professionals. Aquesta proposició es va presentar el 21 de gener del 2015 però manté tota la seva raó de ser, de la qual us n'adjuntem copia.