



EXCELENTÍSIMO AYTO. DE MADRID

Don Alberto Ruiz Gallardón.

Plaza de Cibeles S/N

28014 Madrid



OFICINA DE REG. OAC CHAMBERÍ
ENTRADA / REGISTRO
Fecha: 04/04/2011 Hora: 13:47
Nº Anotación: 2011/390405

Madrid a 4 de Abril de 2011

Don José Luis Funes Moran, Presidente de la Asociación Gremial de Madrid y Don Mariano Sánchez López, Presidente de la Federación Profesional del Taxi de Madrid en relación al acuerdo de la Junta de Gobierno adoptado en sesión celebrada el pasado día 3 de marzo de 2011 –BOAM nº 6384–, por el que se procede a aprobar inicialmente la modificación de la Ordenanza Reguladora del Servicio de Vehículos de Alquiler con Aparato Taxímetro en el APC de Madrid, a través de la inserción del artículo 30 bis, y su información pública para las alegaciones correspondientes, y su posterior aprobación por el Pleno Municipal presenta las siguientes alegaciones para la mejora y desarrollo del texto inicialmente aprobado.

Preámbulo:

El sector del Taxi del Área de Prestación Conjunta de Madrid (APC) cuenta con una dimensión de 15.704 autorizaciones, en la que prestan servicio más de 23.000 conductores. Desde la ampliación del sector en 5.000 licencias de taxi en los años 70 para suplir las carencias de transporte público, el sector del taxi en Madrid ha sufrido un continuo desequilibrio entre oferta y demanda. Esta situación se ha ido agravando con la ampliación y mejora de la red de transporte público, sin que por ello la administración responsable de la gestión y organización del servicio, ajustara el sector a la nueva realidad. En los años 90, veinte años después de la ampliación del sector, el regulador se plantea una reestructuración del sector a objeto de poder adaptarse a la nueva realidad de mercado, en la que la mejora del transporte público colectivo deja al sector, en algunos casos fuera del mercado y en otros en una situación de debilidad competitiva. Fruto de la demanda del sector el Ayuntamiento encarga el LIBRO BLANCO DEL TAXI en el año 1996 (anexo documento 1) y elabora en 1998 un plan de optimización entre oferta y demanda que no se pone en funcionamiento.(anexo documento 2).

Como se exponía al principio del preámbulo el exceso de licencias de taxi por número de habitantes, casi el doble de la contingentación planteada en el reglamento autonómico art 8 (anexo documento 3) provoca en el sector una situación temporal de estabilidad económica coincidente con momentos de bonanza y periodos de profunda crisis en el sector, coincidente con situaciones de estabilización de la económica nacional. Por todo lo expuesto anteriormente desde estas presidencias se propone poner en marcha un amplio Plan de Reestructuración del Sector iniciando el mismo con una medida excepcional de rápida respuesta, que sirva de para ajustar la oferta a la demanda de forma transitoria, tanto actualmente como en momentos futuros.

Por ello desde estas Organizaciones le solicitamos la inmediata puesta en marcha de la Mesa para la Reestructuración del Sector. En la cual tras diferentes reuniones presididas por el Coordinador de Movilidad, Don Fernando Aufrán Pérez y en las que estuvimos presentes las organizaciones representativas del sector.

Elaboración de la norma para implantar el sistema de Regulación Horaria.

La fórmula para dar sustento legal a la regulación horaria tiene diferentes interpretaciones y así de hecho lo expusimos en las reuniones con el Ayuntamiento de Madrid. Desde las Organizaciones que representamos siempre hemos considerado más adecuado dar sustento legal a la norma a través de la utilización normativa del Bando, el Decreto de la Alcaldía o la resolución de coordinación, tal y como se ha hecho con la regulación horaria del mes de Agosto o la regulación de los sistemas de libranza anuales.

Debe tenerse en cuenta que el artículo 84 de la Ley de Bases de Régimen Local –LEY 7/1985, DE 2 DE ABRIL- establece :

1. Las Entidades locales podrán intervenir la actividad de los ciudadanos a través de los siguientes medios:

a) Ordenanzas y bandos.

Por su parte, el artículo 14. 1, 2 y 3 apartados a); e); y f) de la Ley de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid – LEY 22/2006, de 4 de julio-, faculta al alcalde:

1. El Alcalde impulsa la política municipal, dirige la acción de los restantes órganos ejecutivos, ejerce la superior dirección de la Administración ejecutiva municipal y responde ante el Pleno por su gestión política.

2. El Alcalde ostenta la máxima representación de la ciudad, sin perjuicio de las facultades de representación que puedan otorgarse a los titulares de otros órganos.

3. Además, corresponde al Alcalde el ejercicio de las siguientes atribuciones:

a) Determinar el programa de acción política municipal, impartir directrices para su ejecución y supervisar la acción de los restantes órganos ejecutivos de gobierno y directivos.

e) Dictar bandos para recordar y precisar los términos del cumplimiento de normas en vigor, o para efectuar apelaciones a la población municipal con motivo de acontecimientos o circunstancias especiales. Dictar decretos e instrucciones.

f) Adoptar las medidas necesarias y adecuadas en casos de extraordinaria y urgente necesidad, dando cuenta inmediata al Pleno.

De hecho la propia Ordenanza Municipal del Taxi establece:

Art. 31. La Autoridad municipal, oídas las Asociaciones y Centrales Sindicales representativas del sector, podrá establecer las medidas de organización y control que considere necesarias para el perfeccionamiento del servicio, y, atendiendo las necesidades públicas, determinará el horario mínimo de servicios a prestar, y regulará los días de descanso y períodos de vacación estival, en forma que quede suficientemente garantizada la continuidad del servicio.

De todo ello se desprende que estamos no ante una norma nueva sino ante un desarrollo del citado art30 de la Ordenanza Municipal del Taxi que tendría que tener su desarrollo un rango menor.

Es por ello que entendemos que se tiene que valorar que el sustento legal debe de ser lo suficientemente flexible a objeto de aplicar esta medida de recorte en los momentos estrictamente necesario ya que el espíritu de la norma radica la temporalidad de la misma.

Alegaciones a la modificación de la Ordenanza

Ya que el espíritu de la norma es fijar de manera general una duración máxima de prestación de servicio diaria de 16 horas y siendo sensibles a la inquietud trasladada por el ayuntamiento por los despidos que podría provocar un drástico cambio de régimen de explotación de 24 a 16 horas, excepcionalmente se otorgan dos horas adicionales a que los que tengan adscrito, al menos un conductor asalariado a la entrada en vigor de la norma. Desde ambas Organizaciones entendemos como beneficioso el desarrollo en el siguiente sentido:

1. Con carácter general la prestación del servicio, de lunes a viernes, tendrá una duración diaria máxima de 16 horas, comprendidas entre las 06.00 y las 06.00 horas del día siguiente. Excepcionalmente aquellas licencias de auto-taxi que acrediten el desarrollo de la actividad a doble turno de jornada completa, dispondrán de dos horas adicionales.

Razonamiento:

Con la eliminación del párrafo "a la entrada en vigor de la norma" prevalece el concepto de igualdad en el régimen de explotación de las autorizaciones, evitando situaciones

prácticas, en la que en función de la adquisición de la licencia o contratación hubiera licencias a doble turno con 16 h y otras con 18h. Así se elimina cualquier interpretación que genere desigualdad. Así mismo se refuerza el espíritu de la norma con el concepto "doble turno".

2. A objeto de facilitar el control oportuno los titulares de las licencias deberán incorporar a su actividad los elementos de control necesarios, tanto en el aparato taxímetro como en los equipos de radioemisora que no estén conectados al taxímetro. Así mismo no se podrá situar en ninguna parada o recoger servicio de calle o emisora sin que el taxímetro este en posición de servicio y con el luminoso exterior encendido.

Razonamiento:

Resulta indispensable reforzar la norma con la obligatoriedad de trabajar "en libre" tanto circulando como en paradas, así mismo es necesario reforzar la norma en los casos en las que las gestiones de flota no están conectadas al taxímetro, pues nos encontraríamos ante una situación de hecho en la que los taxímetros estarían en fuera de servicio y los equipos de comunicaciones en libre, generando posibles situaciones de fraude a la medida de regulación.

3. El cómputo de servicio comenzará en el momento en que se pulse el taxímetro en posición de libre. El número máximo de paradas serán de 2 por turno de trabajo añadiendo 1 para los vehículos que estén a doble turno con jornada completa, no pudiendo superar en ningún caso las 5. El número máximo de horas trabajadas no podrá exceder nunca las 16 o 18 horas efectivas de trabajo independientemente de las interrupciones que se hagan en el aparato taxímetro. La interrupción del taxímetro computará como tiempo de trabajo si es inferior a 40 minutos. El tiempo inferior a esta cifra sí computará como tiempo de servicio. Así mismo se establece un periodo entre fuera de servicio y libre de 5 minutos de carencia.

Razonamiento:

Tras la exposición pública y habiéndonos dado traslado los socios de distintas situaciones prácticas, que podrían vulnerar el espíritu de la norma, entendemos necesario rebajar el número de paradas a las estrictamente necesarias, así mismo la franja de tiempo anti fraude se debe de doblar (de 20 a 40 minutos) incluyendo un periodo de carencia de 5 minutos entre fuera de servicio y libre con esta medida se elimina totalmente la posible situación de circular en fuera de servicio para evitar la contabilización de ese tiempo intentando captar clientes

4 .A objeto de no dilatar mas la entrada en vigor de la norma, entrará en vigor al día siguiente de su publicación, pudiendo establecerse un periodo máximo de implantación de 15 días.

Imprescindible la entrada en vigor cuanto antes máxime teniendo en cuenta que la implantación del programa no debe exceder un cambio de tarifa normal en la que se emplea una media de diez días.

5. Dado que es una medida temporal asociada a periodo de crisis económica, se faculta al Concejal de Movilidad previo informe de las organizaciones representativas a poner en vigor o anular la medida.

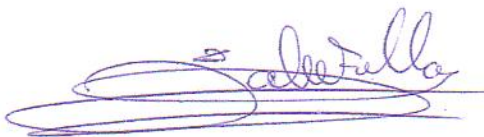
PAQUETE DE MEDIDAS ADICIONALES

Asimismo solicitamos:

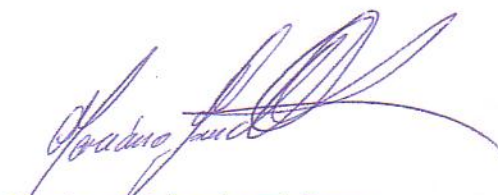
- Renovación de las Tarjetas Identificativas.
- Supresión de contratos de trabajo a tiempo parcial. Resulta indispensable como ya le hemos solicitados en numerosas ocasiones para una mayor efectividad de la norma.
- Creación de cuerpo de inspección de Policía Municipal para el control e inspección de vehículos dedicado al transporte de viajeros en vehículos ligeros tanto VT como VTC.
- Actualización y puesta en marcha inmediata del Plan de Viabilidad del Sector de 1998.
- Creación del Consejo de Operadores del Taxi en el APC en el que estén englobadas las radioemisoras.
- Autorización para exhibir adhesivos de publicidad y promoción interna, en las puertas traseras.

Estando seguros, que dado que estas alegaciones son fruto del acuerdo del sector y de las Organizaciones representativas, estamos seguros que les dará el curso oportuno tal y como usted ha manifestado públicamente.

Atentamente



**José Luis Funes Moran
Presidente**



**Mariano Sánchez López
Presidente**