

El futuro del taxi en Catalunya



BCN

Sergi Cutillas

Asociación Profesional Élite Taxi

Introducción

La sociedad catalana se encuentra en un momento de cambio a muchos niveles. Las consecuencias de la crisis financiera del 2008, primero, y de la crisis del Covid-19, actualmente, han deteriorado las condiciones económicas de la mayoría, y además entredicho viejos consensos generales basados en acuerdos históricos entre las patronales y los trabajadores, que fundamentaban el estado social. Estos consensos han dejado de fundamentar nuestras sociedades y han dejado a nuevos consensos que favorecen la liberalización al por mayor más allá de la evidencia científica correspondiente a cada sector. Actualmente, este proceso está siendo facilitado por la aparición de empresas de plataforma que se presentan como grandes innovadoras tecnológicas pero que en general basan su modelo en reducciones de costes, principalmente salariales, y en muchos casos, como en el de Uber, no aportan ninguna mejora de eficiencia económica general para la sociedad, puesto que sólo desplazan actores eficientes, como el Taxi, por un modelo económicamente insostenible, que puede provocar perjuicios para la movilidad urbana y para la sociedad en términos más generales.

Estas empresas se presentan como grandes adelantos para los consumidores, ofreciendo aquello que volamos de forma más rápida y a mejor precio, pero esconden que es un modelo que supone perjuicios para los trabajadores, puesto que la tecnología a menudo es utilizada por parte de grandes empresas como herramienta de liberalización sectorial, elusión impositiva y rebaja de las condiciones laborales.

El Taxi de Cataluña es un sector que se ha enfrentado y continúa enfrentándose con las amenazas de esta transición hacia una nueva época. Y lo hace sin resignarse a formar parte del pasado, sino con el convencimiento que formará parte del futuro y que será capaz de conservar el mejor de la sociedad fundamentada en la conciencia de que los mercados no están aislados del funcionamiento de las sociedades, y que por lo tanto se tienen que establecer normas porque los intereses económicos de empresas con mucho poder no pongan en marcha dinámicas competitivas que rompan otros equilibrios delicados como son la seguridad jurídica y sostenibilidad financiero del sector; la movilidad; la calidad del aire; y la seguridad y el derecho a disfrutar del espacio público de los ciudadanos. También lo hace sin arrugarse ante los retos que surgen de los cambios tecnológicos y la crisis medioambiental, apostando

por ofrecer un mejor servicio que incorpore las nuevas tecnologías digitales y reduzca los impactos negativos para el medio ambiente.

Este trabajo de Élite Taxi Barcelona pretende abrir una discusión sobre aspectos legales, sociales y económicos que afectan al futuro del Taxi en Cataluña, y presentar algunos principios que, desde Élite Taxi Barcelona, creemos que pueden ser los pilares para garantizar el éxito del Taxi en la nueva época que apenas empieza.

Bases competenciales del Taxi en Cataluña

El Artículo 169 del Estatuto de Autonomía de Cataluña otorga a la Generalitat la competencia exclusiva sobre los transportes terrestres de viajeros y mercancías por carretera, ferrocarril y cable que transcurran íntegramente dentro del territorio de Cataluña, con independencia de la titularidad de la infraestructura. Esta competencia incluye:

- (1) la regulación, la planificación, la gestión, la coordinación y la inspección de los servicios y las actividades de transporte;
- (2) la regulación de la intervención administrativa para el ejercicio de las actividades de transporte;
- (3) la regulación del transporte urbano y de los servicios de transporte discrecional de viajeros en vehículos de turismo;
- (4) la regulación específica del transporte turístico, escolar o de menores, sanitario, funerario, de mercancías peligrosas o perecederas y otros que requieran un régimen específico, respetando las competencias estatales sobre seguridad pública;
- (5) la regulación de un sistema de mediación en materia de transportes;
- (6) y la potestad tarifaria sobre transportes terrestres.
- (7) La integración de líneas o servicios de transporte que transcurran íntegramente por Cataluña en líneas o servicios de ámbito superior requiere también el informe previo de la Generalitat.
- (8) Además corresponde a la Generalitat la competencia exclusiva sobre los centros de transporte, logística y distribución localizados en Cataluña, que incluye los centros de información y distribución de cargas; y las estaciones de transporte por carretera; también sobre los operadores

de las actividades vinculadas a la organización del transporte, la logística y la distribución localizadas en Cataluña.

Por otro lado, la legislación catalana del Taxi otorga a los entes locales el poder de regular las condiciones de estacionamiento, de los turnos a las paradas y de la circulación de los vehículos por las vías públicas; la normativa relativa a la explotación de las licencias de Taxi en cuanto a los turnos, los días de descanso y las vacaciones; las condiciones exigibles a los vehículos, y la identificación de estos mediante unos distintivos o unos colores determinados; las normas básicas relativas a la indumentaria y a la equipación de los conductores; las condiciones específicas relativas a la publicidad exterior e interior del vehículo, en el marco de la normativa reguladora de estas actividades; cualquier cuestión relacionada con el ejercicio de la actividad, siempre de manera conforme con las condiciones establecidas por la Ley. También otorga competencias a los entes locales para fomentar el establecimiento, la equipación y el acondicionamiento de las paradas del servicio de Taxi, con el fin de optimizar los recursos disponibles, y de elaborar planos de paradas de Taxi y actualizarlos periódicamente, con el informe previo de las asociaciones representativas del sector del Taxi.

Todas estas competencias se fundamentan en el hecho que el transporte se regula de manera más eficaz desde las administraciones más próximas donde se produce, como las municipales y de ámbito autonómico. En relación con el Taxi, se podría distinguir entre dos tipos de sistemas de transportes, delimitados por su alcance territorial: los urbanos y los interurbanos. En especial, los sistemas de transporte urbanos son sistemas densos y complejos, que necesitan de gran planificación e intervención pública. Dentro de los sistemas urbanos, el transporte con vehículo turismo genera una serie de impactos negativos fuera del ámbito de la movilidad que hacen todavía más necesaria su regulación: la sostenibilidad financiera del sector, las emisiones de CO₂ y de partículas contaminantes, el ruido, la ocupación del espacio y la seguridad de los peatones son elementos de los que la administración se tiene que responsabilizar.

El carácter de interés público del Taxi

La Ley 19/2003, de 4 de julio, del Taxi, en su artículo 1, define el Taxi como un transporte de viajeros a cambio del pago de un precio, que se lleva a cabo en terreno urbano y/o interurbano. La misma ley en el artículo 3, establece los principios de la actividad, entre los cuales hay la intervención administrativa para garantizar el interés público.

Aunque últimamente se nos presente el transporte de pasajeros como un mercado, que funciona mejor cuando más liberalizado se encuentra, este relato no se corresponde con las características específicas de esta actividad. El transporte de pasajeros, y dentro de este, el sector del Taxi no es un mercado cualquiera, sino una actividad que ofrece movilidad, que es un bien común esencial para el funcionamiento de nuestra sociedad, y que para hacer esto requiere del uso de un bien público de capacidad limitada que tiende a la congestión, como son las carreteras y vías públicas. Además, esta actividad tiene un impacto ambiental, sobre la convivencia y sobre la ocupación de espacio en la ciudad. Las características de la movilidad con Taxi hacen que no se puedan allanar los picos de demanda a través del mecanismo de precios, como sí que sucede en otros sectores del transporte como el de las aerolíneas, en los que una subida de precios puede hacer que los viajeros cambien la hora del vol. Este hecho contradice los argumentos sobre cómo las nuevas tecnologías de la información y la comunicación (TIC en adelante), acompañadas de mayor liberalización aportarían eficiencia y una mejor movilidad. En realidad, podrían provocar todo el contrario, provocando la entrada de muchos ofertantes para cubrir picos puntuales de pedida generando capacidad ociosa en el resto del tiempo, la cual provocaría multitud de externalidades negativas como la insostenibilidad financiera del sector del transporte con vehículo, que a la vez provocaría un deterioro de la calidad del servicio y un aumento de la inseguridad para los consumidores; el empeoramiento de la movilidad debido al exceso de vehículos ofreciendo los mismos servicios; la afectación para los derechos de los ciudadanos que no usen el coche, que vería empeorada la calidad del aire, disminuida la seguridad en los desplazamientos en bici, en patinete y a pie y un largo etcétera.

La legislación estatal de transportes (Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, mediante el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres) considera que el servicio de auto taxis (Taxi) no es un servicio público, sino un 'servicio al público'. Y esto se da porque no hay ninguna disposición que declare su 'publicatio'. La 'publicatio' o publicación consiste en la reserva expresa que hace el ordenamiento jurídico en el Estado de una actividad o de la titularidad de ciertos bienes. Es un requisito necesario porque la actividad pueda ser considerada un servicio público, o porque los bienes ingresen al dominio público. Por lo tanto el servicio de taxi es una actividad privada porque el Estado no ha asumido la titularidad, a pesar de que el ordenamiento admite que es de marcado interés general, y es cualificada doctrinal y jurisprudencialmente unas veces de 'servicio público virtual o impropio' y otras veces de 'servicio privado de interés público' o de 'servicio de interés público', que requiere una autorización administrativa (Reglamento de Ordenación de los transportes terrestres, artículo 41.6) no meramente policial sino de funcionamiento (Sentencias del Tribunal Supremo de 22 de enero de 1988 y de 9 de marzo de 1988, entre otros) que las equipara en parte a las concesiones, pero que no las sujeta al régimen de estas. El 4 de junio del 2018, el Tribunal Supremo también estableció que "El sector del Taxi (...), si bien no es en sentido técnico jurídico un servicio público, siempre ha sido considerado un servicio de interés general, sometido a una intensa reglamentación (...) a fin de garantizar su calidad y seguridad".

Por esta razón, habrá que estudiar la posibilidad de titularidad directa de licencias de taxi por parte de la administración pública, posibilidad que en la actualidad no queda incluida en el artículo 8 de la ley del taxi, sobre la titularidad de las licencias.

Los derechos de los usuarios

En su artículo 3, la ley también menciona el principio de universalidad, la accesibilidad y la continuidad del servicio y respecto a los derechos de los usuarios. Por lo tanto, el transporte de pasajeros, como parte de los sistemas de movilidad, es una actividad que para ser garantizada en unas condiciones razonables tiene que contar con la regulación e intervención de la administración pública.

Por ejemplo, el artículo 25 de la ley del Taxi establece que se tiene que garantizar a los usuarios el acceso en el servicio en condiciones de igualdad, no-discriminación, calidad y seguridad, que solo se pueden garantizar a través de la reglamentación de la actividad. Es por eso que se establece que los taxistas pueden negarse a prestar un servicio solo en el supuesto de que el servicio sea solicitado para finalidades ilícitas o que concurren circunstancias de riesgo para la seguridad y/o la integridad física de los usuarios, del conductor o conductora mismo u otras personas, o de riesgo de daños en el vehículo. Aun así, actualmente se nos presenta de forma falaz, incluso desde agencias gubernamentales como la Agencia Catalana de la Competencia, que el mecanismo de flexibilización de precios que usan empresas como Uber y Cabify, que muy a menudo facilita prácticas abusivas, son compatibles con esta condición de universalidad y accesibilidad que garantiza el taxi.

La prestación del servicio con todas las garantías requiere que los usuarios puedan conocer el número de licencia y las tarifas aplicables a los servicios, documentos que tienen que ser colocados en un lugar visible del vehículo. Porque la tarifa sea comprensible y transparente el sistema de precios tendrá que ser lineal, con unos precios previsibles segundos las variables de levantada de bandera, distancia y tiempo. Se tendrá que prohibir cualquier mecanismo de establecimiento de precios que no sea transparente y que dependa de mecanismos que no puedan ser comprendidos fácilmente por parte del consumidor y del regulador. Como elemento de transparencia añadido, se podrá obtener un recibo o una factura en que consten el precio, el origen y el destino del servicio y los datos de la licencia correspondiente, y que acredite que se ha satisfecho la tarifa del servicio, el IVA y los diferentes servicios ofrecidos por separado, si se han producido aparte del transporte.

Además, los entes públicos con competencias en el ámbito territorial del Taxi tienen que facilitar que se ponga en marcha el sistema que permita a los usuarios elegir el recorrido que consideren más adecuado para la prestación del servicio. El desarrollo de medios técnicos digitales para informar y coordinar el transporte desde el sector público podría servir a este propósito. Si los usuarios no optan por ningún recorrido concreto, el servicio siempre se tendrá que llevar a cabo siguiendo el itinerario previsiblemente más corto, teniendo en cuenta tanto la distancia a

recorrer como el tiempo estimado de duración del servicio, así como las recomendaciones del operador digitalizado, que tienen que poder visualizar el conductor y el usuario.

También se tendrán que ofrecer garantías de que el servicio se hace con vehículos que tengan las condiciones adecuadas, en el interior y en el exterior, en cuanto a la higiene y el estado de conservación, teniéndose que acreditar una limpieza semanal superficial y una higienización total cada seis meses. Habrá que facilitar el pago que se podrá llevar a cabo en efectivo, pero que tendrá que poder procesarse también a través de plataformas digitales o tarjetas de crédito. Los entes competentes tendrían que facilitar un sistema público para tal función, que preferiblemente tendrían que estar integradas en el mismo sistema digitalizado de operación del transporte.

El usuario tendrá que poder elegir el vehículo con el cual se desea recibir el servicio, salvo que, por motivos de organización o de fluidez del servicio, haya un sistema de turnos relacionado con la espera previa de los vehículos. En todos los casos, el derecho de elegir se tiene que justificar por circunstancias objetivas, como la accesibilidad, el aire acondicionado en el vehículo, el estado de conservación y la limpieza correctas de este o el sistema de pago del servicio. Las administraciones competentes en la materia tienen que garantizar el acceso de todos los usuarios a los servicios de Taxi, y con cuyo objeto tienen que promover la incorporación de vehículos adaptados para el uso de personas con movilidad reducida, de acuerdo con la normativa vigente en esta materia.

En cuanto a la obligación de llevar taxímetro, descrito en el artículo 32 de la actual Ley, hará falta que este ande hacia la digitalización. El actual taxímetro tiene que ir acompañado de la disponibilidad de los datos del servicio y de la tarifa, que tienen que ser visibles para el usuario también a través de sus dispositivos electrónicos, haciendo que la tarifa sea visible y quede más claro cómo se forma el precio. De hecho, el cliente tiene que poder hacer el cálculo, él mismo o ser fácilmente comprensible en el taxímetro o sus medios digitales.

Para mejorar el servicio haría falta también incorporar en futuras legislaciones sobre el Taxi que las administraciones competentes en la materia tienen que poner en funcionamiento los elementos necesarios

para garantizar la formación continuada de los profesionales del sector del Taxi, especialmente en los aspectos vinculados a la seguridad viaria, los impactos y responsabilidades de su profesión, la atención a los usuarios, el conocimiento otras lenguas, los primeros auxilios, el uso de la tecnología digital, la normativa viaria, etc. En cuanto a fomento del uso de la lengua catalana, incluido en el artículo 26, habrá que añadir más allá del que aparece a la ley que los profesionales del Taxi tienen que fomentar el uso y utilizarla, juntamente con el castellano y las otras lenguas necesarias para el ejercicio de su actividad, en especial cuando los usuarios se expresen en catalán.

Discusión sobre la liberalización del Taxi

Aunque los favorables a la liberalización quieren interpretar la regulación y la limitación del número de licencias como un privilegio impropio de un sector privado, toda la jurisprudencia deja muy claro que, a pesar de no ser un servicio público formalmente, el Taxi tiene características que hacen que funcione cómo si lo fuera, dado que el sector público tiene que regular estrictamente la actividad no para garantizar unos privilegios, sino para garantizar “su calidad y seguridad” (sic). El hecho que sea intensamente reglamentado es la consecuencia de la naturaleza de la actividad, que se incardina dentro de los sistemas urbano e interurbano complejos en el que se tienen que garantizar ciertos bienes de manera pública, como por ejemplo la movilidad, la seguridad del transporte motorizado y de los peatones, el uso no abusivo del espacio público, la calidad del aire, la limitación de la contaminación sonora, así como la viabilidad del mismo sector, dado que hay bastante evidencia de que el mercado no puede ocuparse de estos elementos de manera eficiente. Por lo tanto, la necesidad de reglamentación e intervención es necesaria porque el sector encaje en un sistema más amplio de garantía de derechos y acceso a bienes para la ciudadanía. Como se mencionaba, si la titularidad del Taxi no es pública formalmente es porque el legislador no ha querido, no por ninguna característica intrínseca que haga intuir un mejor funcionamiento con una hipotética liberalización.

Cuestionar la necesidad de regulación pública del sector partiendo del argumento que la titularidad es privada es un razonamiento débil impropio de agencias públicas que se ocupan de la regulación y la competencia en los mercados como la Agencia Catalana de la Competencia. El análisis sobre la necesidad de regulación de un mercado

tiene que empezar por el análisis del bien o servicio, de su demanda, de la manera en que se forma su precio, de las externalidades que genera, etc., para poder comprender el funcionamiento y las posibles consecuencias de los cambios normativos hipotéticos. Es así como se puede llegar a establecer si hace falta más o menos liberalización, pero nunca partiendo su titularidad, puesto que esta no nos informa necesariamente de la naturaleza del objeto a analizar. De hecho, si se validara el argumento de que hay de haber coherencia entre titularidad pública o privada y el nivel de reglamentación, y viste el amplio consenso sobre la necesidad de reglamentación de la actividad, llegaríamos a la conclusión contraria: que el Taxi tendría que ser un servicio público y que esto tendría que ser reconocido en el ordenamiento jurídico y el sector pasar a ser de titularidad pública.

En todo caso, ante el afán liberalizador en el sector del transporte de viajeros, que ocurre a través de formas irregulares en toda España por la vía del intrusismo en la actividad del Taxi de las nuevas plataformas como Uber y Cabify, que se disfrazan de servicios de arrendamiento de vehículos con conductor, hay que recordar que la Generalitat tiene las máximas competencias para legislar e intervenir en este tema. Por lo tanto, la Generalitat de Cataluña es responsable de que Cataluña tenga un modelo de transporte futuro, que alcance el transporte de viajeros y el arrendamiento de vehículos, y que esté basado en los principios de servicio público y autonomía de la administración. En este sentido la Generalitat es plenamente responsable de garantizar que no se vulnere la Ley en el sector del transporte de viajeros, así como de garantizar que las instituciones catalanas tengan suficiente autonomía en el campo de la ordenación del transporte y la gestión de los datos ante los grandes operadores privados que gestionan grandes sistemas de datos y amenazan la competencia a través de la tendencia a la oligopolización. Es importante, por lo tanto, que la Generalitat no solo garantice el cumplimiento de la Ley, sino que vaya más allá ocupándose de la planificación y la gestión de los servicios de transporte, potenciando la innovación para garantizar que esta planificación y gestión públicas pueden continuar dándose sin hipotecas y garantizando el cumplimiento de la Ley.

El equilibrio económico del sector del Taxi

Como se mencionaba antes, el artículo 3 de la ley catalana del Taxi establece los principios con los cuales se tiene que llevar a término la actividad. Uno de los tres principios incluidos es “el equilibrio económico de la actividad y la suficiencia del servicio, que se concreta en la limitación del número de autorizaciones de la actividad y el establecimiento de tarifas obligatorias”.

Últimamente, las barreras de entrada en el sector del Taxi están bajando debido a la aparición de empresas de plataforma, que permiten que conductores realicen la actividad del Taxi sin tener licencia. Esto ha permitido que nuevos agentes puedan entrar y salir fácilmente del mercado a muy bajo coste, sin internalizar el coste de la bajada generalizada de la rentabilidad y del precio de las licencias de Taxi que provoca su entrada. Quién sufre la casi totalidad de los perjuicios son los taxistas que sí que han tenido un coste de entrada elevado, pagando por las licencias importes que en general superan los 100.000 euros. Esta entrada irregular con impactos asimétricos puede llevar a condiciones financieramente insostenibles para el sector del transporte de pasajeros en su conjunto, y especialmente para el Taxi.

En este sentido, el informe antes mencionado del ACCO, analiza la rentabilidad del sector, y concluye, que a pesar de no haber aumentado el número de taxis (entre 1994 y 2017, la oferta de taxis cayó en un 2%), mientras que la población catalana ha aumentado más de un 20% desde el 2005, la facturación por taxista solo ha aumentado un 5% aproximadamente. Esta facturación, es según el informe de 44 mil euros aproximadamente, importe al que una vez restado el IVA y los costes del vehículo, el combustible, el mantenimiento, la amortización de la licencia, etc., se acerca a los 30 mil euros brutos anuales, cifra que dista mucho de ser propia de un sector con poder de mercado.

El modelo Uber es un modelo que no aporta ninguna ganancia de eficiencia (el que se conoce como eficiencia de Pareto) puesto que desplaza actores eficientes para sustituirlo por un modelo ineficiente, que genera pérdidas a nivel económico para la misma empresa (que después de once años no ha hecho beneficios, y que de hecho pierde miles de millones de euros anualmente), exceso de oferta y problemas de

movilidad. Este modelo solo puede competir por los grandes subsidios que recibe de sus inversores, que lo apuestan todo a la potencia en el campo de las Relaciones Públicas y de la influencia política de la empresa para que ésta elimine la competencia, y después de apoderarse del mercado pueda extraer rentas monopolísticas, cosa que reduciría todavía más el bienestar social general. Las innovaciones tecnológicas que aporta Uber, o similares, no compensan ni mucho menos los daños generales de eficiencia que provoca, dado que su tecnología no permite distribuir mejor la demanda, ni hay evidencias de que reduzca el tiempo de desplazamiento de los Taxis sin clientes de manera diferencial a otras apps que ya funcionan en el sector del Taxi.

Por lo tanto, la libre entrada en el sector y la desregulación de los precios que propone Uber, van en contra del principio de equilibrio económico, por el que forma parte de la responsabilidad de las administraciones proteger el actual modelo y garantizar que se cumpla la ley.

La razón de la ratio entre el Taxi y los VTC

Cuando se habla sobre qué tendría que ser la nueva legislación del Taxi a menudo se parte que este tendría que legislarse juntamente con los servicios de arrendamiento de vehículos con chófer (VTC). Por lo tanto, un primer paso que habrá que hacer es aclarar sobre si hace falta que se legisle el Taxi de forma conjunta con los servicios de arrendamiento de vehículos con chófer (VTC).

Es solo cuando de forma ilegal un servicio equivalente al del Taxi se esconde bajo el paraguas de las plataformas como Uber y *Cabify, que usan aplicaciones de teléfono móvil para trabajar, que nos encontramos en un campo confuso en el que parece que estemos hablando de servicios iguales o parecidos. Ante esta confusión es importante que hagamos un inciso para aclarar qué es cada cosa: el servicio de Taxi es un servicio de transporte de viajeros generalmente urbano, a pesar de que con la autorización pertinente se puede ejercer en espacios interurbanos. El servicio de VTC's es un servicio de arrendamiento de vehículos con conductor. Esto solo se puede llevar a cabo en el espacio interurbano, nunca en trayectos interurbanos, y es un servicio que se tiene que precontratar con antelación. Es por lo tanto lógico que se establezcan ratios entre las licencias del Taxi y las de arrendamiento con chófer para

garantizar que estos según no hacen el trabajo de los primeros gracias a la confusión que generan la tecnología y la publicidad. De hecho, la existencia del servicio de los VTC originalmente era en su naturaleza minoritaria dentro de este sistema restringido. Cuando las VTC's quieren dejar de ser un servicio minoritario, precontratados, que cubre mayor distancia y con un servicio más personalizado y entran a competir con el Taxi a través de realizar su actividad a través de las aplicaciones de móviles, que permiten hacer pasar una contratación sin antelación por pre-contratación, es cuando aparece el problema, y por el que se hizo el Real Decreto-ley 3/2018, de 20 de abril, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor.

En el debate sobre la regulación del Taxi y la aparición de las nuevas plataformas es importante no perder de vista la necesidad de restricción generalizada de vehículos que hacen servicios de transporte de viajeros. En definitiva, aquellos que cuestionan la diferencia entre el Taxi y los VTC están en realidad cuestionando que haya que mantener un número restringido de vehículos en circulación ofreciendo servicios de transporte de viajeros. Este camino es peligroso, dado que ya podemos apreciar los efectos nocivos, en forma de congestiones, impacto en el medio ambiente y la salud, perjuicio por la seguridad y el goce del espacio urbano de los peatones, y también de deterioro de condiciones económicas que la eliminación de estas restricciones ha tenido en ciudades donde se ha impuesto la entrada sin control de plataformas como Uber.

Por lo tanto, es importante, indiferentemente de que estos dos servicios se legislen por separado o conjuntamente, que no se cuestione la necesidad de restringir el número de vehículos que hay de haber en circulación. Por eso creemos que es muy importante ceñirse en el futuro a la ratio impuesta por 1 VTC / 30 taxis establecida a Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres a través del RDL 3/2018, así como al establecimiento de un tiempo mínimo de pre-contratación que en ningún caso baje de los 15 minutos.

El compromiso ambiental del Taxi

Desde Elite Taxi y Taxi Barcelona creemos que las propuestas de la Comisión Europea, de la Generalitat de Cataluña, de los ayuntamientos y también los acuerdos de las conferencias de COP 25 van en consonancia con nuestras propuestas para el sector y por tanto con el objetivo de diseñar una movilidad urbana integrada de acuerdo con la capacidad tecnológica de nuestro tiempo y del carácter de bien público de la movilidad y del espacio urbano.

Como también indican las comunicaciones de la CE 'Hacia una movilidad urbana sostenible y eficiente en recursos' (2013) están apareciendo nuevos enfoques en materia de planificación de la movilidad urbana, puesto que las autoridades locales buscan alejarse de los enfoques anteriores fragmentados y desarrollar estrategias que puedan estimular un cambio hacia modas de transporte más limpias y sostenibles, como por ejemplo andar, ir en bicicleta, el transporte público y nuevos patrones de uso de los coches y de propiedad de vehículos. Muchas ciudades de la UE están experimentando con soluciones innovadoras para la movilidad urbana y han compartido su experiencia a través de varias redes de ciudades. Aun así, las mismas ciudades se enfrentan también a los problemas relacionados con las carencias en la planificación y funcionamiento integrados del transporte, cosa que no es coherente con la necesidad de abordar la complejidad de estos sistemas.

Por todas estas razones el sistema de transporte se tiene que enfocar desde una perspectiva holística y unitaria, como bien dicen los documentos de la Comisión Europea. En esta línea, el Plan de Movilidad Urbana de Barcelona 2013-2018, que es la herramienta de planificación que establece las líneas de actuación que rigen la movilidad urbana en Barcelona, y que planteaba continuar trabajando por un modelo de movilidad colectiva más sostenible, más eficiente, más seguro, más saludable y más equitativo, planteaba en relación al Taxi que este mejore su sostenibilidad ambiental y aumente su eficiencia en cuanto a la movilidad y la ocupación de espacio en la ciudad, con el apoyo de las nuevas tecnologías, cosa con la que estamos completamente de acuerdo. En concreto se propone:

- Disminuir los km en vacío de circulación de taxis (aumentando el número de paradas, por ejemplo).

- Fomentar el uso de vehículos (Taxis) sostenibles y accesibles.
- Facilitar nuevas tecnologías en la gestión del Taxi en la ciudad.

Creemos que estas son muy buenas propuestas, y que van en la línea de disminuir el impacto del vehículo motorizado en la ciudad. Aun así, porque esto es cumpla es importante que la regulación que limita el número de Taxis y, en general de vehículos de transporte de viajeros, se proteja como un elemento central de esta estrategia hacia la sostenibilidad urbana.

Por lo tanto, por motivos medioambientales bien pronto habrá que ir reduciendo el número de vehículos en la ciudad. Es por eso por lo que en el futuro habrá que tener en cuenta los factores medioambientales para determinar el número de licencias. En el artículo 6 de la actual Ley del Taxi, en su punto 2 se especifican los factores que determinan el número de licencias, que en la actualidad no incluye factores medioambientales. Habrá que legislar que los posibles impactos sobre el medio ambiente, la calidad del aire y el impacto en la salud, y la necesidad de emprender la transición ecológica justa serán un factor a tener en cuenta en el otorgamiento de licencias. Cualquier incremento de licencias tendrá que darse sólo bajo estrictas condiciones de cumplimiento de criterios ambientales coherentes con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 por parte de los nuevos taxis.

El sector del Taxi está trabajando para incorporar criterios ESG, es decir Ambientales, Sociales y de Buen gobierno, coherentes con los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible acordados el 2015 por 193 países en el marco de las NNUU, hasta el 2030, en especial con los objetivos 9 (de innovación e infraestructuras), 11 (de ciudades y comunidades sostenibles), 12 (de consumo responsable) y 13 (de lucha contra el cambio climático).

El Taxi ya hace tiempo que muestra su compromiso con los Objetivos de Desarrollo Sostenible y con el cumplimiento con la disposición adicional primera de la Ley del Taxi, sobre innovaciones tecnológicas, que establece que las administraciones competentes en la materia, con la participación de las asociaciones representativas del sector, tienen que promover la incorporación progresiva al servicio de Taxi de vehículos equipados con motores adaptados para funcionar con combustibles menos contaminantes, es decir, los que reducen significativamente las emisiones a la atmósfera de gases y otros elementos contaminantes. En este sentido, actualmente la flota de taxis en el área Metropolitana de Barcelona

cuenta con un porcentaje del 31% de vehículos híbridos y un 10% de vehículos que funcionan con gas, y estos porcentajes aumentan rápidamente. En la misma dirección, el Taxi tiene un compromiso con la reducción progresiva de emisiones sonoras de los vehículos y la optimización del reciclaje de los materiales utilizados.

Este proceso de transición ecológica del sector tiene que ser justo, es decir, que la incorporación progresiva de vehículos menos contaminantes tenga en cuenta la viabilidad técnica, la garantía de la calidad en el servicio a los usuarios y la rentabilidad económica para las personas titulares de la actividad. Porque la viabilidad técnica se pueda dar hará falta que las administraciones promuevan la autorización de más modelos de vehículos para realizar la actividad del Taxi.

Por otro lado, hay que promover que se pueda llevar a cabo un uso más eficiente del vehículo. Es por eso por lo que habrá que facilitar que se pueda llevar a cabo una contratación compartida del vehículo, siempre que el cliente lo especifique. En este caso la tarifa será más reducida y la recogida de nuevos viajeros se hará con medios técnicos que garanticen que los recorridos de los viajeros son coincidentes.

Aun así, creemos que más allá de nuestro esfuerzo colectivo la mejor manera de garantizar esta convergencia con los Objetivos de la Agenda 2030, es trabajar porque el Taxi disfrute de un sistema informático inteligente de carácter público, que cumpla con los objetivos antes mencionados, que pueda integrar el Taxi a nivel de tarifas y de oferta de servicio con el resto de transporte del sistema público. También creemos que esto es indispensable para poder cumplir con los objetivos de la primera Cumbre Catalana por la Emergencia Climática.

Los órganos representativos del sector

El Consejo Catalán del Taxi, establecido por la Ley del Taxi y regulado por el Decreto 188/2005, de 13 de septiembre, del Consejo del Taxi, tiene funciones de consulta y asesoramiento entre taxistas y AAPP. Emite informes y disposiciones generales, colabora con las AAPP por la mejora de las condiciones del servicio, en especial en la seguridad y nuevas tecnologías, emite informes en relación con revocaciones, otorgamiento

de licencias de más de cinco plazas, propuestas de mejora del sector, fomento de acciones de género en el Taxi.

El Consejo está adscrito al departamento competente de transporte, se organiza en comisiones territoriales, se tiene que reunir en sesión ordinaria 2 veces al año, y se rige por normas de los colegios. Está formado por representantes de las administraciones competentes en la materia, de las asociaciones sindicales y empresariales representativas del sector y de las asociaciones representativas de los consumidores y usuarios: en la actualidad la administración pública cuenta con quince miembros en el Pleno, entre los que hay la presidencia y la vicepresidencia y trece vocalías; las federaciones y asociaciones de municipios más representativas cuentan con seis vocalías; el Instituto Catalán de la Mujer cuenta con una vocalía; los sindicatos de asalariados del Taxi cuentan con dos vocalías; las asociaciones profesionales cuentan con doce vocalías y las asociaciones de consumidores cuentan con dos vocalías. Es necesario que aumente la representación de los sindicatos, dado que los trabajadores del sector están poco representados en este órgano. También es necesario aumentar el peso del Instituto Catalán de la Mujer dentro del Pleno, para integrar políticas feministas en el uso del servicio del Taxi y como parte de la planificación de la movilidad urbana con perspectiva de género.

También es necesario crear un colegio profesional de manera urgente, que esté vinculado con el ejercicio de la profesión de taxista, que tenga como finalidad velar por un nivel de calidad adecuado de los servicios y por la defensa de los derechos y los intereses de los profesionales del sector. La Ley del Taxi del 2003 establecía que a partir de la entrada en vigor de la Ley en el año siguiente se tendrían que realizar las actuaciones para poner en marcha el Colegio. Aun así, esto no se ha hecho, por lo que el Gobierno lleva dieciocho años de atraso en el cumplimiento de este aspecto de la Ley. Para poder ejercer la profesión los taxistas tendrán que estar colegiados.

Un factor determinante para el futuro del Taxi: una plataforma pública digital del Taxi

Como afirma el artículo 30 de la Ley del Taxi sobre la incorporación de nuevas tecnologías, las administraciones competentes en la materia

tienen que promover, con la colaboración de las asociaciones más representativas del sector, la implantación progresiva de las innovaciones tecnológicas más indicadas para mejorar las condiciones de prestación y seguridad de los servicios de Taxi, tanto en cuanto a los medios de contratación y pago como a los sistemas de posicionamiento de los vehículos, entre otros. Esto tiene que permitir también que se pueda integrar fácilmente el Taxi a nivel de tarifas y de oferta de servicio en el sistema de transporte público, siempre con criterios de optimización de la movilidad como un sistema total en el que participan diferentes tipos de transporte.

La tecnología digital ha avanzado mucho en los años que han transcurrido desde la Ley del 2003. Por eso, creemos necesario hacer una nueva norma que especifique que la administración pública a crear una plataforma digital para el servicio del Taxi, que sirva para aportar información sobre las paradas y la disponibilidad de los servicios, para realizar las contrataciones y los pagos, así como para hacer de taxímetro, aportando transparencia al usuario en relación con el precio y al trayecto del servicio.

La misma plataforma garantizará que se cumpla la Ley, permitiendo detectar aquellos vehículos que sin tener licencia de Taxi no estacionan entre servicios, o recogen pasajeros sin ser precontratados. Esto contribuirá a incrementar la seguridad de los de los usuarios del servicio, además de aumentar la eficiencia en la circulación y ocupación de los Taxis.

Es importante que esta plataforma sea pública y que se desarrolle con la colaboración del sector del Taxi, puesto que el sector público puede aportar seguridad en el uso de los datos y no hacer un uso privativo o abusivo como el de los grandes actores de plataforma como Uber y Cabify, que usan los datos con motivos comerciales contradictorios con el interés general y, en ocasiones, fraudulento e ilegal.

En la disposición adicional tercera de la misma Ley se planteaba un Plan Específico de Fomento que establecía que el Gobierno, en el plazo de un año desde la entrada en vigor de la Ley, tenía que presentar en el Parlamento un plan específico de fomento, promoción e incentivación del uso de las nuevas tecnologías en el sector del Taxi, con el objetivo de

mejorar la movilidad y la seguridad de los vehículos y de los conductores. En el diseño de este plan específico hay que tener en cuenta los aspectos de la Ley 9/2003, del 13 de junio, de la movilidad, que puedan afectar el sector del Taxi. Este plan, que no se llevó a cabo, se tendrá que hacer ahora, para poder incorporar la tecnología más puntera al servicio de transporte de viajeros.

En la misma línea, la Unión Europea se encamina hacia el área de Transporte Única, basada en la hoja de ruta del 2011 y el Paquete de Movilidad Urbana de 2013. A la vez los Pactos por la Movilidad en Cataluña son herramientas innovadoras y de consenso aplicadas por primera vez a Europa en Cataluña. Todos estos planes asumen objetivos que ponen el énfasis en promover la eficiencia, la sostenibilidad ambiental y el derecho en el espacio urbano de los ciudadanos.

Aun así, la eficiencia de los sistemas de transporte pasa porque estos acontezcan inteligentes. Cómo recogen las comunicaciones de la CE sobre los 'Sistemas de transporte inteligentes' (2013), las tecnologías inteligentes y los sistemas de transporte inteligentes (STI), en particular, pueden contribuir significativamente a un sistema de transporte más limpio, seguro y eficaz a las zonas urbanas y metropolitanas. Las soluciones de transporte innovadoras también pueden satisfacer las necesidades ciudadanas en crecimiento en términos de nueva movilidad.

Aun así, para ser inteligentes los sistemas de transporte tienen que funcionar como un sistema integrado, no como diferentes sistemas fragmentados que compiten entre ellos. En este sentido el sistema de transporte urbanos e interurbanos se tienen que pensar desde dentro cabe afuera, es decir desde los modos de ruta fija más rígidos a aquellos de ruta flexible y más individuales. Así se entiende el transporte urbano, y no tan solo el transporte, sino la ciudad, como un sistema dinámico, que necesita mecanismos de coordinación para reducir su tendencia al desorden. El Taxi tiene que ser parte de este sistema integrado, en la parte más capilar y periférica de este, junto con otras modas como la bicicleta, los patinetes y semblantes. Cómo se mencionaba antes, este sistema inteligente es esencial porque el Taxi cumpla con los objetivos antes mencionados.

Conclusión

Con este documento Élite Taxi Barcelona pretende hacer una propuesta sobre qué tienen que ser las principales propuestas que habrá que establecer legislativamente próximamente para garantizar que el sector del Taxi puede continuar ofreciendo el servicio que ofrece en las mejores condiciones para los pasajeros, y que lo hará en condiciones sostenibles para los taxistas. Para hacer esto se han descrito las bases competenciales catalanas en relación con el Taxi, que dejan claro que las amplias competencias tanto de la Generalitat como de los municipios. También se ha abordado el debate sobre la naturaleza pública o semipública del taxi, estableciendo que el Taxi es un sector que tanto la jurisprudencia como la teoría económica sobre la competencia reconocen que tiene que estar regulado fuertemente por parte del estado para proteger el interés general. Se ha añadido también un apartado sobre cómo proteger y mejorar los derechos de los usuarios, basándonos especialmente en los principios de accesibilidad y universalidad. También se ha abierto la discusión sobre la liberalización del Taxi, llegando a la conclusión que esta sería contraproducente. Entre algunas de las razones que harían insostenible la liberalización hay la viabilidad económica del sector, a la que se ha dedicado el siguiente apartado, en el que se explica que el control sobre el número de licencias es necesario porque el servicio se ofrezca de manera viable para los taxistas, y que así estos puedan a la vez garantizar la calidad del servicio. También se ha razonado la necesidad de mantener la ratio 1 / 30 entre VTC y Taxis, basada en la restricción del número de vehículos en circulación en la ciudad, no solo por razones de la viabilidad económica del sector, como los antes comentados, sino para garantizar la movilidad, una buena calidad del aire y bajo nivel de contaminación sonora, la seguridad y el derecho al espacio urbano de los ciudadanos, en especial de los más grandes y de los niños. También se han descrito los adelantos del sector del Taxi en materia medioambiental, así como los actuales compromisos del sector de cara a los retos de la transición ecológica que ante depara el futuro próximo. En penúltimo lugar se ha comentado la necesidad de conseguir mejores en cuanto a los órganos representativos del sector, como el Consejo Catalán del Taxi, el cual tendría que lograr mayor representación sindical, así como la creación de un Colegio de taxistas, que velará por la calidad del servicio y defendiera los intereses del sector. Finalmente, creemos que es indispensable que se aborde con valentía por parte de las administraciones públicas el tema de trabajar con el sector del Taxi para

crear una plataforma digital pública, que pueda funcionar con app móvil y por internet, y que sirva para mejorar la información y facilitar la contratación, realizar funciones de taxímetro, e integrar su oferta de servicios y su tarificación de manera parcial o total con el sistema de transportes del sector público.

