



EL FUTURO DEL TAXI: El punto de vista desde la profesión

ADECUAR LA OFERTA A LA DEMANDA. NUEVOS MERCADOS. POTENCIAR EL TAXI DESDE LAS ADMINISTRACIONES.

PONENTE: D. JUAN ARTILES LOPEZ (FEDETAX)

“GRAN ERROR ES ARRUIINAR EL PRESENTE, RECORDANDO UN PASADO QUE NO TIENE FUTURO”

- Esta frase, que nos sirve de introducción a esta ponencia, resume de forma clara, lo que hoy queremos transmitir a esta audiencia.
- Diciendo esto, **no queremos en modo alguno transmitir la idea de que hemos de romper con el pasado porque ya no nos sirve**, todo lo contrario, **el pasado debe servirnos de aprendizaje y experiencia** para darnos cuenta de que, si no evolucionamos y no nos adaptamos a los tiempos que corren el futuro se nos puede presentar muy negro.
- Si somos capaces de **mirar atrás sin nostalgia, y sí con sentido crítico**, seguramente tendremos la capacidad de destilar aquello que nos sirva para complementar un futuro para nuestro sector y para nuestras familias.
- Si por el contrario, nos aferramos a ese pasado como una fórmula inamovible para defender nuestro legítimo interés, estaremos cavando nuestra propia fosa presos de ese mismo pasado.

DE DONDE VENIMOS Y COMO HEMOS
FUNCIONADO HASTA AHORA.



- Si hiciésemos un análisis simple y de lo que ha sido el taxi a nivel global, llegaríamos a la conclusión de que básicamente han existido dos modelos, por un lado, el de las ciudades o territorios que ha optado por una regularización, y otro, que optó en su momento por la completa desregularización.
- Si observamos los dos sistemas con imparcialidad, encontraríamos deficiencias en ambos, de una parte, las ciudades que han optado por la regularización tendrían el inconveniente de que el número de vehículos a disposición de los clientes no sería lo suficientemente flexible para cubrir los servicios cuando hay un exceso de demanda, del mismo modo que tampoco sería posible su reducción en tiempos de descenso de demanda. En los territorios que desregularon la oferta, generó inseguridad, picaresca, desprotección del usuario y precios completamente variables y arbitrarios.
- Centrándonos más en el modelo español, diremos que la modificación de los diferentes reglamentos, y la aparición de las diferentes leyes autonómicas, han hecho que el sector haya ido pasando poco a poco, de un sistema completamente cerrado, a otro un poco más abierto, de tal manera, que si básicamente la forma de prestación de los servicios es la misma en todo el país, cada una de las diferentes autonomías ha ido introduciendo nuevas normas y medidas que han terminado por dar, a nuestro entender, un toque diferente al sector.

EVOLUCIÓN NORMATIVA DEL SECTOR. REALIDAD DE LOS CAMBIOS



- De siempre, al igual que el resto de las actividades económicas de nuestro país, **hemos ido sufriendo los diferentes cambios en todos los ámbitos de la legislación ya sea la propia de la actividad, la laboral, fiscal, etc..**, y la realidad de todos estos cambios, hace que nos encontremos para el sector del taxi **en un ámbito laboral regulado**, en el que hemos de tener una licencia para operar, ya sea la propia de la licencia, o la que nos autoriza como conductor de taxi bien sea como asalariado o como propietario, pagar nuestros impuestos, contar con los correspondientes seguros para desarrollar la actividad etc.
- Esto que hemos mencionado anteriormente es una realidad palpable, a la que hay que **añadir, que nuestro país, tiene ahora una realidad diferente** a cuando se otorgaron la mayoría de las autorizaciones de taxis, dentro de esta realidad, está por un lado, la pertenencia de nuestro país a una entidad supra estatal como es **la UE, y de otra, la realidad que se impone de la globalización de la economía**, y con ello, la aparición de la mal llamada economía colaborativa.
- La pertenencia de nuestro país a **la UE, nos ha traído innumerables beneficios, pero ha llevado aparejado el sometimiento de nuestra economía a las diferentes directrices que emanan de las instituciones europeas**, y en muchos de los casos, afectan directamente a la prestación de los servicios, podremos recordar entre otras, la directiva Bolkestein, la Ley Omnibus , etc..., todo esto ha dotado al sector de una nueva realidad que hay que afrontar.

“EL GRAN CAMBIO”.

APARICION DE LA ECONOMIA COLABORATIVA.



- **La definición más acertada de economía colaborativa, es que es el intercambio de bienes y servicios entre particulares, con o sin ánimo de lucro, esto, que lo hemos venido haciendo en Canarias desde tiempos inmemoriales, pongamos como ejemplo, los trabajadores de la construcción o la hostelería, ahora al hacerlo a través de la tecnología (nuevas plataformas telemáticas), lo disfrazan con esas palabras bonitas para ocultar su verdadera realidad, la economía sumergida, donde los únicos beneficiarios son las empresas, por encima de los intereses de los ciudadanos y creando no sólo economía sumergida, sino precariedad laboral.**
- **Pero la realidad es que, el movimiento de consumo colaborativo supone un cambio cultural y económico en los hábitos de consumo marcado por la migración de escenario consumista individualizado hacia nuevos modelos, por medio de redes sociales y plataformas digitales.**
- **De la bondad de este tipo de economía, conocemos en nuestra tierra, tal y como hemos puesto de manifiesto con los ejemplos puestos anteriormente, pero el problema empieza a surgir cuando aparecen intermediarios cuyo único objeto es lucrarse, y aprovechan los vacíos legales existentes para que aparezcan empresas que, a costa de embaucamiento y falsas promesas, pretenden conseguir la aceptación de la comunidad, aprovechando la situación crear, como ya hemos dicho, una **ECONOMIA SUMERGIDA** que lo único que dejan en el país es un agujero de capital, pues normalmente el dinero recaudado suele ir a paraísos fiscales.**

LA ECONOMIA DEL FUTURO COMO MOTOR DE CAMBIO Y SU RELACION CON EL TRANSPORTE.



- A lo largo del tiempo hemos ido viendo como los modelos de empresa y de negocio han ido cambiando, y con ello los modelos económicos. Cambios que van desde lo que podíamos llamar la **vieja economía** (economía tradicional), la **nueva economía**, que llegó durante los años 90 y principio de siglo, y ahora, lo que se ha dado en llamar por algunos especialistas, la **economía disruptiva**, pues todos estamos informacionalizados y globalizados, y por consiguiente, todo cambia de forma rápida, **“lo nuevo se convierte en viejo y obsoleto rápidamente”**, esa es la verdadera fuerza de este movimiento.
- Fruto de todo esto, las grandes fortunas, desvían ahora ingentes cantidades de dinero hacia estas nuevas formas de negocio, y en lo que nos afecta a nuestro sector, también a empresas de nuestra competencia, un ejemplo claro, es la inversión de 3.500 millones de dólares en UBER por parte de Arabia Saudí.



- Dineros que generalmente se usan en tres direcciones, la primera, conseguir que ese tipo de negocio consiga cambiar hábitos de consumo, en nuestro caso, compartir medios de transporte, que pueden entrar en contradicción con la regulación actual.

Es entonces, cuando aparece la **segunda dirección que toma el dinero, la de conseguir junto a la presión social generada con la creación de estas nuevas necesidades, y la acción de los grandes lobbies, el cambiar las diferentes normativas** para dar la falsa impresión de que la regulación de estas empresas es el camino más corto para acabar con esta economía sumergida, cuando en realidad, lo que se pretende es dar una cobertura legal a un híbrido incontrolable, ejemplos de este tipo, lo tenemos en las diferentes propuestas elevadas y a la vista en los numerosos pronunciamientos ultraliberadores lanzados desde algunos elementos dentro del seno de la propia UE, dándose casos, como por **ejemplo, el fichaje de la excomisaria europea Neelie Kroes por UBER, con el fin crear un "grupo de asesores"** para resolver los problemas de regulación del Taxi alternativo.

VEHÍCULO AUTÓNOMO



- La tercera dirección del dinero generado por estas empresas, es aún más perverso tanto para la propia sociedad como para los distintos elementos del transporte, y es la inversión de ingentes cantidades de dinero en la investigación y puesta en marcha de los llamados vehículos autónomos, lo que cuadraría el círculo de este tipo de negocio, la eliminación de la mano de obra, principal coste económico de cualquier empresa, y por consiguiente, el primer hándicap de la competitividad.

PERSPECTIVAS DE FUTURO ADAPTACION DE LA OFERTA A LOS NUEVOS MERCADOS



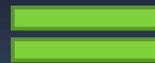
VEHICULOS DE
ALTA GAMA



APPS



VEHICULOS
COMPARTIDOS



- Las perspectivas de futuro del taxi en general y en Canarias en particular, a nuestro entender, vienen determinada por la frase con la que iniciábamos esta ponencia, "sería un gran error arruinar el presente, recordando un pasado, que no tiene futuro."
- **Queda claro**, que o cambiamos, o no tenemos futuro, pero a nuestro entender, cambiar no significa tirar o renunciar a lo que hemos venido siendo, **nuestro reto, debe ser cambiar manteniendo la esencia del taxi en nuestro país y en Canarias, que no es otra, que defender a capa y espada, que para prestar un servicio de transporte, sea necesario el contar con una autorización**, y que esta de al usuario la garantía y la seguridad de que quien le presta el servicio en un profesional, en unas condiciones de que no se las va a dar quien no la sea.
- **Ahora bien, es un imperativa de supervivencia el adaptarnos a las nuevas realidades económicas en las que vivimos, no aceptar esta realidad, es un suicido.**
- Para realizar esta adaptación, **hemos de apostar y caminar, a nuestro entender, en tres direcciones:**

- **PRIMERO:** La de la unidad del sector del taxi en particular y del resto de los transportes en general, y sobre todo, a nivel local, hemos de luchar por alcanzar acuerdos con las VTC, y establecer un frente de lucha común contra la intervención de estos lobbies de presión de los que ya hemos hablado en las diferentes instituciones, ya sean las instituciones locales, Cabildos, Gobierno o incluso la propia Comisión Nacional de los CNMC.
- **SEGUNDO:** Hemos de promover, las modificaciones normativas necesarias para evitar que la implantación de estas plataformas digitales se conviertan de facto en plataformas de transporte sin las obligaciones que al resto de los transportistas sí nos afectan, amparándonos para ello, en las sentencias que vienen emitiendo los tribunales y las especificidades que la normativa Estatal y Europea, ya sea la que nos otorga a la hora de regular determinados tipos de transporte la Estatal, o las que nos concede la Unión Europea como Región Ultraperiférica,
- En este sentido, hemos de aprovechar que las instituciones de la UE, establecen que estas plataformas, son algo más que una simple plataforma digital, dice que, por ejemplo UBER, es un servicio de transportes, y por lo tanto, en España tendrá que seguir cumpliendo con la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

- Esto, ha traído como consecuencia, que se haya dado un giro en esa política de prestación de servicio, de tal forma, que **ahora ya no lo hacen con vehículos de particulares, hay plataformas que prestan sus servicios mediante VTC, y otras con el propio sector del taxi, lo que nos parece una verdadera aberración, porque somos nosotros mismos quienes trabajamos engordando al enemigo que acabará devorándonos.**
- En este sentido, hemos de manifestar, que en este río revuelto, hay siempre quien pesque y se lleve la mejor parte, **ejemplo de lo que decimos es la empresa AeroCity, que aprovechándose del vacío dejado por la Ley Omnibus, está a punto de dar el pelotazo del siglo en lo que al transporte por carretera se refiere, ya que está pendiente del otorgamiento por sentencia judicial de una cantidad inmensa de autorizaciones, y su posterior salida al mercado hará crecer el negocio de todas estas firmas tecnológicas. En Canarias también tenemos solicitudes, pero son posteriores a la aparición de nuestra normativa, por lo que, de momento, no se han producido nuevas adjudicaciones.**
- Para evitar esto, **son necesarias en todo el estado, y en Canarias en particular, la adopción de una serie de medidas urgentes, que eviten que la salida a la calle de todas estas autorizaciones distorsionen el mercado del transporte.**

- Esta modificación legislativa que proponemos, debiera contener una serie de medidas para que los servicios de transporte de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas, específicamente los que se realizan en la modalidad de vehículos de alquiler con conductor VTC, que tienen como finalidad común aportar seguridad jurídica al correcto desarrollo de esta actividad, por una parte desde la perspectiva de la titularidad y de régimen de transmisión de las autorizaciones, para evitar situaciones de carácter especulativo, y, por otra, desde la vinculada a la contratación del servicio que se debe llevar a cabo en las condiciones fijadas legalmente y con procedimientos más acordes con una administración electrónica.
- **PRIMERO.-** Esta Modificación legislativa, debe prever que la transmisión de las autorizaciones VTC domiciliadas en Canarias, quede condicionada al hecho de que el cedente sea titular de la autorización desde un periodo no inferior a cinco años, contados desde la fecha de otorgamiento efectivo de la autorización a su favor, y de la totalidad de las autorizaciones, tal y como ya recoge el Reglamento.

- **Con esta medida, se pretende reaccionar y limitar de forma inmediata situaciones, ya contrastadas en nuestra comunidad autónoma y fuera de ella, que hacen que determinadas empresas accedan a la titularidad de estas autorizaciones, no ya con el objetivo de realizar la actividad, sino simplemente para transmitir las de forma casi inmediata con una finalidad claramente especulativa.**
- **Esta medida de ser titular, al menos durante cinco años, para poder transmitir las autorizaciones, no debe constituir ninguna barrera para aquellas empresas que efectivamente tengan como finalidad la de prestar el servicio con un cierto compromiso de continuidad.**

- **SEGUNDO.-** El segundo aspecto, viene dado en el marco de la mejora de la gestión en términos de simplificación administrativa, aprovechamiento de los recursos y seguir avanzando como en el resto de las actividades económicas, **en la implantación de la Administración electrónica, mediante el aprovechamiento de las plataformas telemáticas que pudieran existir en los diferentes Cabildos Insulares hasta la creación de un Registro electrónico de comunicaciones en el ámbito de prestación de los servicios de transporte de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas.**
- Se trata de una medida que permita y facilite, mediante la correspondiente inscripción digital, disponer de herramientas de información y tratamiento de los datos necesarios para la gestión, de forma que facilite la propia gestión de las empresas y la tarea de control de la administración.

- Del mismo modo, en los términos que se configura la comunicación, quedan definidos los contornos de la contratación previa del servicio de alquiler de vehículos con conductor, y se debiera definir, lo que en términos legales debiera ser el aguardar clientes en la vía pública, estableciendo de forma clara la diferencia entre el estacionamiento de estos vehículos para esperar por un cliente ya reservado, o el captar clientes en la vía pública, con el fin de evitar que la práctica sean desvirtuados estos conceptos, tal y como está sucediendo ahora, tanto en nuestras zonas turísticas en las capitales o en cualquiera de los puertos y aeropuertos de nuestra comunidad.
- **Se trata, en definitiva, de garantizar que los vehículos VTC, no capten viajeros circulando por las vías públicas o mientras están estacionados en los sitios de concentración y generación de demanda de servicios de transporte de viajeros como son los puertos, aeropuertos, intercambiadores, zonas e instalaciones turísticas, aparcamientos públicos etc.**

- **TERCERO.-** Otra medida que contribuirá de forma clara a garantizar el cumplimiento de esta regulación en materia de contratación previa de los servicios de alquiler de vehículos con conductor es **la exigencia de que se identifiquen externamente mediante el distintivo fijado por esta modificación legislativa.**
- Esta identificación de los vehículos autorizados permite que se dé mayor visibilidad al usuario de los medios de transporte y, por otro lado, se facilite la tarea de los agentes de inspección, ya sean los cuerpos y fuerzas de seguridad, Guardia Civil de Tráfico, Policía Autónoma, la Policía Local o los propios inspectores de los diferentes Cabildos Insulares.

- **En nuestra Canarias y en el resto de territorios turísticos del Estado, tenemos también nuestro UBER particular, los microbuses, o micros,** como les conocemos popularmente, estos en su mayoría funcionan de manera independiente, utilizando para ello las aristas y las desconexiones que la normativa de las diferentes entidades del estado dejan entre sí para que este tipo de personajes operen con la casi total impunidad que les permite trabajar como VTC o como taxis, cuando en realidad no lo son. Esta forma de actuar que constituye un fraude al cliente, y al propio sistema de transporte, a la vez que genera de una imagen lamentable, que es fuente de conflictos innecesarios y motiva la existencia de una economía sumergida de la suficiente importancia como para ser tenida en cuenta por las autoridades. Autoridades que pese a conocer de la existencia del problema y de sus consecuencias, sucumben a las presiones de las grandes empresas de transporte discrecional, a quienes les interesa tanto realizar este tipo de transportes por sí mismas como el tener pequeñas empresas a su alrededor que en un momento dado, puedan prestarle este servicio a unos precios de esclavos.

- **Por lo tanto, es también de vital importancia para el futuro del sector del transporte en vehículos discrecionales hasta 9 plazas, tanto taxis como VTC, la regulación y el control de los servicios que estos vehículos prestan con menos de nueve plazas.**

- En tercer lugar hemos de decir, que de nada nos serviría el que se aplicaran todos estos cambios y aclaraciones normativas para dar solución y claridad a la problemática del sector del taxi en referencia con los otros elementos del transporte con los que competimos por un sector del mercado que debería estar mucho más clarificado de lo que está, si como ya hemos dicho anteriormente, no somos capaces de cambiar e innovar para posicionarnos y acceder a nuevos mercados con nuestra propia marca y con la capacidad de plena de luchar por nuestra cuota en esos mercados.
- En ese sentido, diremos que también venimos demandando de la Administración una serie de cambios normativos que nos permitan el acceder al mercado en igualdad de condiciones que otros operadores de transporte.
- Para ello, en los últimos años, hemos venido trabajando, y creemos que con bastante éxito, en aspectos como el aumento de la capacidad de los vehículos, en la puesta en marcha de un importante número de vehículos adaptados, o la paulatina implantación de la uniformidad, incluso, en la propia Ley 13/2007, contempla la posibilidad de prestar servicios de mensajería.

- En referencia a esto, decir que **éramos el único elemento del transporte que se auto limitaba, y, nosotros mismos, nos autoimponíamos el que no se pudieran transportar más de cuatro pasajeros.** La paulatina implantación de vehículos de hasta nueve plazas, nos ha permitido entrar en un nicho de mercado hasta ahora acotado para nosotros. También la incorporación a nuestra flota de vehículos adaptados nos está abriendo un mercado importante y hasta ahora desconocido, quedando por explorar, aun el mercado de la mensajería, que aunque se ha comenzado a trabajar algo en ese terreno, queda todavía lejos su pleno rendimiento.
- **Es de vital importancia** también, y así lo están demandado en otras comunidades autónomas, **la flexibilidad que hemos conseguido a la hora de la aplicación de la tarifa,** en este caso, la interurbana, **lo que nos va a permitir competir con otros elementos del transporte,** sin incumplir con la normativa ni exponernos a sanciones por la realización de nuestro trabajo.

- Diríamos que lo expuesto anteriormente, son medidas en las que hemos avanzado, y referidas casi exclusivamente a las cuestiones internas del sector. Pero **el gran déficit con el cuenta tanto la normativa como el propio sector para acceder a nuevos mercados, es el de la comercialización de nuestros servicios.** Y decimos esto, porque nuestra legislación, nos pone en desventaja con el resto de operadores de transporte y sobre todo, al ser nuestra comunidad un destino eminentemente turístico, con el resto de los operadores relacionados con el turismo.
- **Sería de vital importancia para el futuro del sector, en lo que a la normativa se refiere, que ésta permitiera que a las diferentes entidades que agrupan a los taxistas, se les abriera la posibilidad de trabajar con terceros no socios.** Ello es de vital importancia, porque pasaríamos de ser meros receptores del trabajo que terceros no quieren realizar y que contratan con nosotros, a contratar directamente en la mismas condiciones que ya tiene nuestra competencia, en mercados y nichos de trabajo a los que hasta ahora no habíamos podido acceder.

- Siguiendo las líneas marcadas por las instituciones Canarias de mejora de la calidad y la profesionalidad del sector turístico en nuestra Comunidad, es importante que esta mejora en la cualificación llegue también a los profesionales del sector, del mismo modo que también es fundamental en la lucha contra el intrusismo profesional de toda índole que invade nuestra profesión.
- Para ello, proponemos dos cuestiones, por un lado, el acabar con la discrecionalidad y la limitación que supone la obtención de una licencia municipal de conductor de taxi, por una capacitación real para los trabajadores del sector que no se limite meramente al conocimiento del callejero o un reglamento municipal.

- En este mismo sentido, y en atención a la relación histórica tan estrecha que siempre ha tenido el sector del taxi con el turismo en Canarias, y con el ánimo de solventar la problemática surgida en los últimos meses, relacionada con la oferta de los servicios de excursiones o rutas con turistas, se dé la oportunidad a los conductores de taxi, previa formación, de obtener la capacitación para realizar las labores de guía informador en el taxi cuando un cliente nos demande este servicio, sin que ello implique que esta capacitación se pueda utilizar para prestar otro tipo de servicio.
- Sería interesante también desde la administración, que se agilizaran los trámites para conceder a las diferentes organizaciones del sector que así lo demanden, la autorización de par actuar como intermediador turístico, figura ésta, de vital importancia para la comercialización del servicio

- De la mano de todo lo expuesto hasta ahora respecto del futuro del taxi en Canarias, viene la necesidad de adaptarnos a los nuevos tiempos, no podemos permitir que los avances realizados hasta ahora tanto en la normativa como en la mejora de los elementos para la prestación de los servicios queden estancados e inservibles. **Para ello, es condición sin ecuanum, la participación de las distintas administraciones públicas, estableciendo de nuevo, y ahora que se habla de la salida de la crisis, un sistema de ayudas al sector que incentive tanto la creación y el desarrollo no solo de una plataforma digital propia del sector en Canarias, sino también los estudios y las acciones concretas para el posicionamiento y venta en los distintos mercados de la marca Canarias en el mercado del transporte por taxi.** El funcionamiento y los logros alcanzados por las inversiones realizadas por las diferentes administraciones para proyectos de este tipo, tal y como podemos comprobar hoy en toda nuestra Comunidad, son aval más que suficiente avalar inversiones de este tipo en nuestro sector.

- Todo lo manifestado en esta ponencia, tiene un condicionante sin el que es inviable tanto lo expuesto como **el futuro, y no nos cansaremos de repetirlo;**

“ LA UNIDAD DEL SECTOR ES PRIMORDIAL, YA QUE ESTE FUTURO CERCANO NOS VA A AFECTAR DE FORMA MUY IMPORTANTE, PERO NO MÁS QUE A OTROS ELEMENTOS DEL TRANSPORTE.”

LOS REINOS DE TAIFAS SON EL RECUERDO DE UN PASADO QUE NOS HA TRAI DO HASTA AQUÍ Y QUE NO DEBEMOS REPETIR.