



CONSELLERIA DE VIVIENDA, OBRAS PÚBLICAS Y VERTEBRACION DEL TERRITORIO

AT: DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES

D. CARLOS DOMINGO SOLER

ALEGACIONES AL BORRADOR DE LA ORDEN POR LA QUE SE REGULA EL SISTEMA DE DESCANSO OBLIGATORIO Y LA LIMITACIÓN DIARIA EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TAXI EN EL ÁREA DE PRESTACIÓN CONJUNTA DE VALENCIA

[REDACTED] como **Presidente de la FEDERACIÓN SINDICAL DEL TAXI DE VALENCIA Y PROVINCIA**, con C.I.F. G46446332 y domicilio en Valencia, en la calle Carabela, nº 3 bajo, según escritura de poder, comparezco ante la Dirección General de Transportes y Logística, y como mejor sea y en derecho proceda

[REDACTED] actuando en nombre y representación de la **UNION SINDICAL OBRERA COMUNIDAD VALENCIANA AUTONOMOS DEL TAXI**, con domicilio en 46018 - Valencia, C./ Juan Bautista Vives, nº 9 bajo.

[REDACTED] actuando en nombre y representación de la **ASOCIACION DE TAXISTAS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA**, con domicilio en 46013 - Valencia, C/ Julio Romero Mocholí nº 15 bajo.

DECIMOS:

Que notificada a esta parte el proyecto de la Orden para regular el sistema de descanso obligatorio y la limitación diaria en la prestación del servicio de taxi en el área de prestación conjunta de Valencia, por el que se nos da traslado para que efectuemos las alegaciones que estimemos oportunas, es por lo que dentro del plazo legal concedido al efecto por medio del presente escrito, paso a verificar **ESCRITO DE ALEGACIONES**, a tenor de los siguientes

HECHOS

El sector está muy deteriorado en la ciudad de Valencia, tal como vemos a diario en algunas franjas horarias con paradas y calles de la ciudad llenas de taxis libres, y pensamos que esta Orden es muy positiva para mejorar la calidad del servicio de taxi que se va a dar en el APC de Valencia una vez esta orden esté publicada.



De esta forma, por un lado conseguiremos controlar de forma eficaz que los conductores asalariados del Taxi en Valencia no sean explotados (hay que añadir que Ximo Puig ya se comprometió públicamente a acabar con la explotación laboral en el sector), ya que solo podrán hacer 8 horas por turno de trabajo, y por otro lado conseguiremos regular de forma más eficaz el servicio de Taxi en su conjunto, ya que se hará una distribución más eficaz de los taxis durante las 24 horas del día, paliando de una forma moderada la mala imagen de paradas de taxi llenas, conseguiremos dar mejor servicio al usuario en estas franjas horarias, sobre todo en jueves, viernes y sábados o en determinadas fechas en que sube la demanda por la mayor afluencia de usuarios por eventos o festividades, en las que los taxis podrán cambiar su horario normal de trabajo dependiendo de la demanda existente, por lo que en definitiva esta Regulación permitirá ajustar mejor la oferta a la demanda de forma flexible.

Por lo tanto, y en vista del resultado de las urnas propuestas en el mes de Abril en las que se eligió la mejor forma de regular el servicio, tenemos que decir que estamos de acuerdo con la regulación propuesta, aunque vamos a solicitar alguna modificación para mejorar la misma, ya que en este momento es importante que las empresas fabricantes de los programas de taxímetros no tengan mayores problemas en hacer un programa idéntico al que había en la última regulación aplicada en el APC de Valencia.

ALEGACIONES

Alegación 1ª

Preámbulo

Añadir el siguiente texto:

“Es necesario también entender esta medida regulatoria, como un mecanismo de control para garantizar los horarios máximos de conducción, tanto para los titulares de licencia de Taxi, como para los conductores asalariados que además podrán cumplir con los horarios máximos diarios que marca el convenio laboral del sector.”

EXPLICACIÓN

Es una reivindicación histórica del sector y con más fuerza por nuestra Asociación junto con el Sindicato USO, **conseguir que los conductores asalariados cumplan con el convenio laboral**, ya que por todos es sabido que es práctica habitual en el Taxi contratar a dos conductores a 12 horas cada uno como si fuera una jornada de trabajo, y a pesar de haber presentado muchas denuncias ante Transporte y ante el Ministerio de Trabajo, hemos



sido incapaces de acabar con esta situación de explotación laboral y fraude (recordar el Decreto Ley 8/2019 de 8 de Marzo de medidas urgentes de protección social y de lucha contra la precariedad laboral en la jornada de trabajo).

En la misma línea, si vemos el convenio laboral del sector del Taxi en vigor, trabajando 8 horas diarias sin ninguno otro descanso añadido, se sobrepasa en mucho las horas anuales máximas, teniendo en cuenta que tampoco es habitual cumplir con las vacaciones y festivos que si disfrutaban otros sectores, o con las compensaciones por trabajar en horario nocturno o en días festivos.

Alegación 2ª

Artículo 2. Reparto horario del servicio

Punto 2

Eliminar el siguiente texto:

“En todo caso el cómputo también se iniciará o reanudará, de manera automática, cuando el vehículo haya recorrido 15 km aunque el taxímetro no se encuentre en posición de libre, en cuyo momento el taxímetro y el módulo luminoso se encenderán automáticamente.”

EXPLICACIÓN

Los programas de taxímetros con regulaciones de 16 horas no contemplan esta carencia de 15 km, cualquier modificación del programa de taxímetros puede suponer meses de retraso en la aplicación de la regulación.

En la votación del pasado día 16 de Abril, se votó dejar la regulación de 16 horas como estaba en la Orden 2/2014 de 6 de Febrero y mejor no crear polémicas.



Alegación 3ª

Artículo 2. Reparto horario del servicio

Añadir un nuevo punto

3. Se faculta al director competente en materia de transporte para que mediante resolución, pueda modificar la duración de las pausas, su número y los inicios o términos del servicio, cuando las circunstancias así lo aconsejen.

EXPLICACIÓN

Esta alegación es importante, para permitir modificar la esta Regulación de 16 horas mediante Resolución, ya que cada vez que haya un incremento o disminución de la demanda podamos modificar algún aspecto de la regulación sin tener que recurrir a una nueva Orden con los retrasos que esto conlleva. Con una simple modificación de las pausas y de los inicios del servicio se podría ajustar mejor la oferta a la demanda en según qué franjas horarias o en distintos meses del año.

Alegación 4ª

Artículo 3. Control mediante taxímetro Punto 1

Eliminar el siguiente texto:

“o se recorran los 15 km a que hace referencia el artículo 2.5.”

EXPLICACIÓN

Esta alegación es acorde con la 2ª Alegación, en cuanto a suprimir la carencia de 15 kms.



Alegación 5ª

Artículo 3. Control mediante taxímetro Punto 6

Eliminar el punto 6

6. Se faculta al director general competente en materia de transporte para que mediante resolución, pueda exceptuar de la limitación horaria de la prestación del servicio a las autorizaciones de taxi adscritas a vehículos adaptados a personas con movilidad reducida, así como a modificar la duración de las pausas, su número y los inicios del servicio, cuando las circunstancias así lo aconsejen.

EXPLICACIÓN

Garantizar el cumplimiento de la Ley debe ser una prioridad de la Administración, y con la finalidad de dar cumplimiento al Artículo 3. (Principios), de la ley 13/2017 del 8 de noviembre, en sus apartados a), b) c) y fundamentalmente el e), se debe eliminar la excepcionalidad a los vehículos adaptados que permite ampliar la jornada laboral sin control, ocasionando fraude a la seguridad social y a Hacienda, generando además una competencia desleal al resto del sector.

Si es necesaria cualquier otra medida de flexibilización para ajustar mejor la oferta y la demanda de los vehículos adaptados, ya lo permite el Punto 4 del Artículo 4.

Ley 13/2017 del Taxi de la Comunidad Valenciana:

a) La universalidad, accesibilidad continuidad e igualdad en la prestación de los servicios de taxi.

b) Intervención administrativa para garantizar un nivel de calidad adecuado en la prestación de este servicio de transporte público.

c) Asegurar el equilibrio económico de la actividad y la suficiencia del servicio, que se prestará mediante titulares que operen a su riesgo o ventura, habilitados a tal efecto por la administración, mediante la competencia limitada en el sector y el establecimiento de tarifas máximas u obligatorias. Los titulares de las autorizaciones podrán apoyarse en personas asalariadas para la prestación del servicio.

e) Respeto a los derechos de los profesionales, sean titulares o asalariados, evitando situaciones de explotación y cesión de trabajadores y cualquier otra situación de competencia desleal interna propia del sector, dotándolos de los medios necesarios reconocidos por la legislación vigente.



Alegación 6ª

Artículo 4. Descanso obligatorio Punto 3.

Añadir letra e):

“e) Modificar el sistema de descanso en sábado y domingo, para mantener la paridad anual de descansos en sábados y domingos trabajados entre pares e impares.”

EXPLICACIÓN

Todos los años nos encontramos con algún mes que el sábado cae en día 31 y el domingo en día 1, lo que tal como está redactada la Orden supone que trabajarían las licencias impares sábado y domingo.

Normalmente en la resolución de descansos anual se contempla esta situación para equilibrar, pero debería contemplarlo esta orden para que sea jurídicamente más correcto.

Alegación 7ª

Artículo 6. Señal Identificativa Modificarlo, quedando de la siguiente forma:

*“Los días de descanso irán señalizados mediante un identificador en vinilo auto-adhesivo de rotulación, o material similar, que se adherirá en lugar visible **en la chapa posterior izquierda del vehículo, de forma simétrica en altura y lugar con referencia a la colocación del número de autorización de forma permanente**, y que consistirá en la letra A, B, C, D o E, de acuerdo con el diseño que se establece en el anexo de esta orden, y que serán colocados por las personas titulares de las autorizaciones según el turno que les corresponda.”*

EXPLICACIÓN

Debemos aclarar el lugar exacto en el que va la letra identificativa, porque estamos observando que cada vehículo pone la letra en un sitio distinto, e incluso en algunos casos ponen la letra al lado del número de licencia, lo que hace que en algunos casos no se ve bien.



Alegación 8ª

Disposición Adicional

Añadir una Disposición Adicional segunda:

La Consellería competente en materia de Transportes, habilitará votaciones mediante urnas consultivas, para garantizar que cualquier medida es respaldada mayoritariamente por el sector en:

- a) Modificaciones en la Regulación horaria.*
- b) Cambio en los turnos de descanso del fin de semana.*
- c) Prestación del servicio en el Aeropuerto de Manises.*
- d) Cualquier otra modificación del servicio que afecte a la presente Orden.*

EXPLICACIÓN

Las regulaciones del servicio son muy conflictivas en el sector, ya que afecta directamente a los ingresos de los taxistas, dependiendo del sistema elegido por cada titular (a través de asalariados, el turno de trabajo, etc) por lo que se hace necesario tener una herramienta que nos libere a todos de la responsabilidad de cada decisión, sobre todo en cuanto a la modificación de la regulación horaria, fines de semana o prestación del servicio en el Aeropuerto.

En Valencia a 10 de Junio de 2019

FEDERACION SINDICAL DEL TAXI

U.S.O. COMUNIDAD VALENCIANA

A.T.C.V