



GRUPO MUNICIPAL DE IUC
Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife
C/. Viera y Clavijo, 46- 2ª planta
38004-S/C DE TENERIFE
Teléfono: 922 606 142
Correo: grupo.iuc@santacruzdetenerife.es

MOCIÓN PARA CUMPLIR CON LOS RESCATES DE LICENCIAS DE TAXI ASUMIDOS POR EL PLENO EN 2010 Y 2011, REVISAR INFORMES ECONÓMICOS Y REVERTIR EL EMPOBRECIMIENTO DEL SECTOR

Ramón Trujillo Morales, concejal de Izquierda Unida Canaria, en uso de las atribuciones que le confiere el Reglamento Orgánico del Gobierno y la Administración Municipal, presenta al Pleno del Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife esta Moción para su debate y aprobación, si procede, de acuerdo con la siguiente

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Decreto 64/2000, de 25 de abril (modificado por el Decreto 77/2011, de 24 de marzo), estipula que los "expedientes de implantación y de modificación de tarifas" de servicios, como los que prestan los taxis, se inician con una solicitud ante la Corporación Local. Transcurrido el plazo prescrito, el "Pleno de la Corporación Local emitirá un informe motivado" sobre la solicitud, que "deberá expresar la tarifa resultante de la memoria y estudios económicos presentados y disposiciones relativas al **mantenimiento del equilibrio financiero del servicio**".

El pasado día 28 de octubre, el Pleno del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife aprobó el *Estudio económico sector del taxi Santa Cruz de Tenerife*, elaborado por una consultora, a petición del Ayuntamiento, con la finalidad de modificar la tarifa urbana. Pues bien, el informe

demuestra que la administración viene imponiendo al sector del auto-taxi unas condiciones deficitarias, que incumplen el objetivo de mantener el equilibrio financiero del servicio y, por lo tanto, da la razón a las quejas provenientes del sector sobre cómo se han precarizado sus condiciones de vida y las penalidades económicas que sufren ante el hecho de que la administración incumple sus obligaciones.

El informe concluye afirmando que “los ingresos obtenidos en el normal desarrollo de la actividad no resultan suficientes para cubrir los costes fijos y variables en que incurren los operadores, y retribuir de modo mínimamente adecuado el trabajo personal llevado a cabo por el titular”. No obstante, este informe es muy cuestionado por la Unión de Trabajadores Autónomos del Taxi (UTAT) porque, según los datos que aportan, infravalora el alcance real de la insostenibilidad del taxi, aunque, en cualquier caso, señala un déficit que alcanza los 11.240 euros anuales, es decir, una cantidad que prácticamente iguala la expectativa necesaria mínima de salario base anual que se debe garantizar.

Asimismo, el informe indica que, con la nueva tarifa urbana propuesta por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, “no se alcanza un nivel de ingresos que permita cubrir los costes operativos” y se revela como evidente que, teniendo en cuenta lo anterior, desde hace años hasta hoy, quienes trabajan en el taxi lo han hecho apenas sin salario y soportando un lucro cesante de decenas de miles de euros. Esto provoca, en aquellos que soportan una situación más precaria, la imposibilidad de satisfacer sus obligaciones tributarias, de seguridad social y otras, lo cual, además de la ruina personal y familiar, les supondrá profesionalmente también la imposibilidad de renovar, en 2017, la Tarjeta de Transporte. Esto, a su vez, hará que se vean condenados a ser expulsados del sector y llevados a la exclusión social.

Obviamente, la situación del taxi no se puede resolver modificando al alza la tarifa sino reduciendo el número de licencias. En este sentido, hay que recordar que, en enero de 2010, el Pleno del Ayuntamiento acordó el rescate de 532 licencias en un plazo de cinco años. Y, posteriormente, en marzo de 2011, el Pleno del Ayuntamiento aprobó nuevamente, por unanimidad, “en el plazo de cinco años, ejecutar el Plan de Viabilidad Municipal del Sector del Taxi, empezando por rescatar 200 licencias municipales este año, hasta alcanzar la ratio de 2,5 licencias municipales por cada 1.000 habitantes”. En noviembre de 2011, el estudio encargado por el Ayuntamiento a una consultora, para determinar el valor de mercado de las licencias, contabilizaba 1.087 licencias en el municipio en aquel entonces. El documento más reciente da cuenta de 897 licencias en la actualidad, es decir, hoy hay 190 licencias menos en funcionamiento y no las 532 licencias menos

que sería necesario haber rescatado para cumplir el último acuerdo del Pleno señalado (de hecho, ni tan siquiera se ha llegado a las 200 licencias que se proponía rescatar, para el año 2011, por convenio con el Cabildo Insular de Tenerife, a través de subvenciones al abandono voluntario de la actividad que prefijaban un justiprecio muy alejado del valor medio establecido para el resto de municipios de Tenerife, que oscila entre 50.000 y 70.000 euros). El cumplimiento del acuerdo plenario supondría que hoy, transcurridos ya los cinco años del acuerdo, habría en servicio 555 taxis (2,5 licencias por cada mil habitantes). Esto quiere decir que sólo se cumplió el 35,7% de aquel acuerdo y, en todo caso, sin que todas las licencias retiradas fueran indemnizadas.

Sin embargo, a pesar de los acuerdos plenarios de 2010 y 2011 para alcanzar una ratio de 2,5 licencias por mil habitantes, en el estudio económico, aprobado por el Pleno de octubre de 2016, se asume que el objetivo es llegar a 732 licencias y a una ratio de 3,55 licencias por mil habitantes. Es decir, no sólo se incumple el objetivo fijado en 2011, sino que, además, se acuerda incumplir ese objetivo y se establece uno nuevo, mucho menos ambicioso y sin garantía de que conlleve la sostenibilidad para el colectivo. Y todo ello sin las críticas de la oposición, en el pleno celebrado el pasado día 28 de octubre, puesto que se le facilitó un informe de 47 páginas poco antes de iniciarse la sesión y se le pidió apoyar la medida para no perjudicar al sector retrasando la nueva tarifa.

Ahora bien, las ratios de licencias de taxi por habitante planteadas son claramente cuestionables. Si utilizamos los datos del estudio comparativo sobre el número de licencias en diversas ciudades y comunidades autónomas de España, realizado por los servicios técnicos del Ayuntamiento, en enero de 2014, vemos cuál es la situación de las capitales de provincia con condiciones similares (costeras, con puerto, etc.) de entre 100.000 y 300.000 habitantes. Esto nos podría dar un criterio correcto para nuestra ciudad.

Capital de provincia	Licencias municipales	Población	Licencias/1.000 habitantes
Cádiz	224	126.766	1,77
Granada	565	234.325	2,41
Huelva	256	148.806	1,82
Oviedo	312	224.005	1,39
Castellón	123	180.005	0,57
Coruña	522	246.056	2,12
PROMEDIO	2.002	1.159.963	1,68

Pues bien, en esta comparación vemos que la ratio de licencias por mil habitantes es de 1,68, lo cual supondría un total de 346 licencias en Santa Cruz de Tenerife. En la actualidad, con 897 licencias, la ratio es de 4,35 licencias por mil habitantes (frente al promedio estatal de 1,4 por mil habitantes). De acuerdo con los datos del INE, para 2015, sólo Barcelona y Madrid superan la ratio de Santa Cruz de Tenerife y, asimismo, se contabilizan 38 capitales de provincia con ratios inferiores a dos licencias por mil habitantes y otras cinco con ratios inferiores a tres licencias por mil habitantes. Se mire como se mire, está claro que la proporción de licencias por persona en Santa Cruz de Tenerife es claramente excesiva y, tal y como declaraba el 94,7% de los taxistas en la encuesta para el estudio que hizo la Sociedad de Desarrollo en 2014, es la solución más importante a los problemas del sector. Y, lo más grave de todo es que esta solución debió haberse aplicado con intensidad desde hace años. No hay que olvidar que el sector del taxi vincula con la entrada en servicio del tranvía la caída de la actividad. Evidentemente, no se anticipó correctamente lo que sucedería y no se asumieron las responsabilidades económicas que conllevaba.

Por otra parte, resulta preocupante la sucesión de informes que, tal y como ha denunciado reiteradamente la Unión de Trabajadores Autónomos del Taxi (UTAT), inflan los resultados económicos del taxi y certifican una viabilidad económica inexistente. De modo que, por ejemplo, el informe elaborado por la Sociedad de Desarrollo, en diciembre de 2014, establece un mínimo de 3.410 carreras anuales por taxi y les asigna una recaudación media por carrera urbana de 6,53 euros. Por su parte, la UTAT denuncia que esa cifra es errónea puesto que implicaría un recorrido medio de 7,9 kilómetros que, a su vez, conllevaría superar de media los límites de aplicación de la tarifa urbana. La UTAT afirma que el precio medio de la carrera urbana es de 3,50 euros y que tal cuantía supone un recorrido aproximado de 2,9 kilómetros sin tarifar detenciones. Mientras que el informe de la Sociedad de Desarrollo calcula unos ingresos brutos anuales de 25.294,5 euros, la UTAT los rebaja a 15.525 y, al dividirlos por 225 jornadas, dan 112,4 y 69 euros respectivamente por día trabajado.

Hay que resaltar cómo en un informe previo, que se elaboró en el Ayuntamiento sobre modificación de las tarifas de los auto-taxis, fechado el 20 de noviembre de 2015, se atribuye un precio medio de 4 euros a la carrera urbana y se cuantifica un promedio de 16 servicios por jornada, que suponen un ingreso bruto de 64 euros y que, en función de diferentes estimaciones de los días trabajados al año, los ingresos oscilarían entre 16.192 euros y 17.664. Sin embargo, el informe añade (aparentemente de forma gratuita respecto al resto de informes que se analizan) otros 60 euros diarios de ingresos derivados de los servicios efectuados con la tarifa interurbana. De tal manera que el ingreso bruto anual podría oscilar entre 31.432 y 34.224 euros, aunque este informe es posterior al de la Sociedad de Desarrollo. Sin embargo, el Ayuntamiento vuelve a emitir otro informe similar, en junio de 2016, y entonces asume los datos del informe de la Sociedad de Desarrollo. Desde luego, estas discrepancias entre los informes provenientes del Ayuntamiento y los de la UTAT, más próximos a lo último asumido por éste, sólo pueden tener dos explicaciones: o se han cometido errores graves al elaborarlos, o se ha decidido falsear al alza los ingresos del sector del taxi para no reconocer la gravedad de la situación de inviabilidad económica en que se encuentra y así no adoptar las medidas necesarias para hacer sostenible el sector del taxi en Santa Cruz.

ACUERDOS

1. Reconocer la situación de insuficiencia de ingresos a que está sometido el sector del taxi en Santa Cruz de Tenerife desde hace años.
2. Asumir y llevar a cabo de forma urgente el rescate de licencias de taxi que establezca una ratio de 2,5 licencias por mil habitantes, tal y como se acordó en su día, y estando hoy más claramente justificado.
3. A partir de lo reconocido en el informe económico que aprobó este Pleno el pasado día 28 de octubre, volver a evaluar los costes del servicio incluyendo los aspectos omitidos para así cumplir con lo establecido por la ley y garantizar el **equilibrio financiero del servicio**.
4. Establecer el justiprecio correcto del rescate de licencias de taxi, entendiendo que no puede aceptarse la devaluación del precio de las licencias siguiendo una lógica de mercado que está pervertida por el incumplimiento de la obligación que tiene la administración de garantizar el equilibrio financiero del servicio. Recordemos que, a escala regional, el precio medio oscila entre 50.000 y 70.000 euros.
5. Instar al Cabildo de Tenerife a prorrogar y encuadrar en el artículo 30 del Reglamento del Servicio de Taxi de Canarias el acuerdo existente, en esta materia, con el objetivo de solventar la grave situación de sobreoferta existente, en la que la institución insular tiene una corresponsabilidad directa.
6. Adopción inmediata de medidas para evitar que la revisión de Tarjetas de Transporte, en 2017, conlleve sanciones a quienes incumplan determinadas obligaciones, a causa de la insuficiencia de ingresos ocasionada por no haberse reconocido, tanto los costes, como la facturación bruta reales de la explotación del taxi en Santa Cruz de Tenerife. La autorización automática de excedencias, mientras haya sobreoferta de licencias, podría ser una de las medidas de

alivio temporal de la situación que se podría adoptar, pues hoy no se justifica la exigencia de obligatoriedad de explotación de licencias para la totalidad de las que están en vigor.

7. Añadir una partida en el Presupuesto de 2017 para afrontar el rescate de licencias necesario para lograr el equilibrio financiero del servicio.

En Santa Cruz de Tenerife, a 18 de noviembre de 2016

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'R. Trujillo', with a stylized, cursive script.

Fdo.: Ramón Trujillo