

1ª CONFERENCIA NACIONAL DE ORGANIZACIONES DEL SECTOR DEL TAXI DE ESPAÑA

PONENCIA NUMERO 1

MESA NUMERO 1

“Modelo de estructura organizativa, política y jurídica, del Sector del Taxi en el Siglo XXI”.

Apartado 1.-

- **SEPARACIÓN DE LOS ÁMBITOS DE ACTUACIÓN Y COMPETENCIAS ENTRE ORGANIZACIONES SINDICALES Y ECONÓMICAS**

- A) ORGANIZACIONES DE ÁMBITO REPRESENTATIVO, OBJETIVOS Y LÍMITES.
- B) ORGANIZACIONES DE ÁMBITO ECONÓMICO, OBJETIVOS Y LÍMITES.

Apartado 2.-

- **MODELO REPRESENTATIVO DEMOCRÁTICO Y UNIVERSAL**

- A) VENTAJAS E INCONVENIENTES DEL MODELO ACTUAL REPRESENTATIVO A TRAVÉS DE ORGANIZACIONES Y VTs
- B) POSIBLES MODELOS ALTERNATIVOS (ELECCIÓN DE REPRESENTANTES POR VOTO DIRECTO O ELECCIONES SINDICALES) VENTAJAS E INCONVENIENTES.

Apartado 3.-

- **¿PREDOMINIO DE UN SECTOR DE AUTÓNOMOS O DE PEQUEÑOS Y MEDIANOS EMPRESARIOS?**

- A) VENTAJAS E INCONVENIENTES DE AMBOS MODELOS.
- B) TENDENCIA FUTURA DESEABLE.
- C) CAMBIOS LEGISLATIVOS NECESARIOS PARA LLEVARLA A CABO.

Apartado 4.-

- * **SERVICIO PRIVADO DE INTERÉS PÚBLICO O SERVICIO PRIVADO (MODELO DE SECTOR INTERVENIDO O LIBERALIZADO)**

- A) VENTAJAS E INCONVENIENTES DE AMBOS MODELOS
- B) MODELO DESEABLE A FUTURO.
- C) PROPIEDAD PRIVADA DE LAS LICENCIAS FRENTE A CONCESIÓN ADMINISTRATIVA (CAMBIOS LEGISLATIVOS Y FISCALES NECESARIOS)

Apartado 5.-

- **REESTRUCTURACIÓN Y CRECIMIENTO**

- A) FÓRMULAS DE REDUCCIÓN E INCREMENTO EN EL NÚMERO DE LICENCIAS DE TAXI.

CREACIÓN DE ÁREAS DE PRESTACIÓN CONJUNTA Y COMARCALIZACIÓN DEL SERVICIO.

COMPOSICIÓN MESA 1

Cuando son las 10 horas y 40 minutos se constituye la Mesa correspondiente a la 1ª Ponencia que modera Miguel Tomás Romero, actuando como Secretario de actas, Juan Antonio Guardado de la Federación Valenciana del Taxi y formando parte de la Mesa, José María Soto Díaz (GTI Barcelona), José Artemio Ardura (Federación Asturiana del taxi), Conrado Blasco Gallego (Asociación Gremial de Valencia), Ángel González Álvarez (R. Taxi Sagra Alta) Carlos Lozano (R. Taxi Independiente de Madrid), Emilio Guillén Frances (ATCV, Asociación Taxistas Comunidad Valenciana) Patricio Nogués (Centro de Formación C. Valenciana) Mariano Sánchez López (FPTM), Saturnino Alonso Ortega (Federación Vasca del Taxi), Fernando García Rodríguez (R. Taxi Bilbao), Fernando Morales (Federación Andaluza del Taxi), Antonio Haro Martínez (Unión de Asociaciones de la C. Valenciana) Juan Luis García (AITAN- Tele Taxi San Fermín), José Pedro Pérez (TAXCO – Cooperativa Valenciana de taxistas), Andrés Veiga González (RTTM- r. Teléfono Taxi de Madrid), José Lujan (R. Taxi Valencia), Antonio Guerrero Díaz (Tele Taxi Valencia), elevando las siguientes:

CONCLUSIONES

Apartado 1º

Mayoritariamente los asistentes a la Conferencia están de acuerdo con que las Organizaciones Sindicales sean las que ostenten la representación ante las Administraciones Públicas y que las Organizaciones de carácter económico (sociedades y Cooperativas) dirijan sus esfuerzos a rentabilizar el trabajo de sus asociados desde posiciones estrictamente económicas y no representativas. En todo caso se entiende que se debe de mantener una mayor comunicación entre ambos modelos para que las decisiones adoptadas en el ámbito representativo por las primeras no constituyan peligro o daño para las segundas.

Apartado 2º

La mayoría de los asistentes a la Conferencia expresan su deseo de un cambio legislativo para que los representantes del Sector, ante las distintas Administraciones, sean elegidos a través de elecciones sindicales directas y no mediante el sistema de acreditación de la afiliación de cada una de ellas, todo ello sin deslegitimar el sistema actual pero si en la creencia de que el sistema propuesto es mas profundamente democrático y justo.

Apartado 3º

El modelo futuro ha de ser, si se quiere mantener el espíritu de defensa del trabajo autónomo como fórmula de calidad en la prestación del servicio a los ciudadanos, claramente protector de los autónomos uní propietarios. El futuro del Sector debe estar compuesto mayoritariamente por titulares propietarios de una sola licencia. Se acepta la existencia de pequeños propietarios que deberían de tender a la desaparición y que en todo caso se les tendría que aplicar ciertas condiciones en la explotación que les asemejen a los trabajadores autónomos con una sola licencia..

También se exige a la administración que, en relación a la calidad de servicio prestado a los ciudadanos, se les exijan las mismas condiciones a los titulares tanto de una sola licencia como a los multipropietarios.

Apartado 4º

Por unanimidad se elige el actual marco jurídico de servicio privado de interés público.

Apartado 5º

La responsabilidad de la sobreoferta de servicio en nuestro sector es de la Administración que durante la década de los 70 y principios de los 80 lo ha masificado sin realizar estudios adecuados que permitieran determinar la dimensión adecuada de las distintas flotas de taxis en nuestros pueblos y ciudades.

Dada la nula planificación a la hora de disminuir el número de licencias a medida que se mejoraba en calidad y extensión la estructura de los servicios públicos colectivos este problema se agravó, lo que hace responsable directamente a las Administraciones que tutelan la explotación del servicio público del taxi.

Se tiene claro que la solución a este problema pasa por la reconversión del Sector, reconversión en la que han de participar el propio Sector y las Administraciones mediante el aporte de fondos económicos que permitan el rescate de los excedentes que se han venido generando a lo largo de los años.

Condición necesaria para iniciar este proceso de reconversión es limitar de forma muy rígida los vehículos a doble turnos y legislar adecuadamente que las licencias retiradas no volverán a prestar servicio salvo que se acredite fehacientemente la necesidad de su creación, en cuyo caso los fondos aportados han de repercutir nuevamente sobre el propio Sector.

1ª CONFERENCIA NACIONAL DE ORGANIZACIONES DEL SECTOR DEL TAXI DE ESPAÑA

PONENCIA NÚMERO 2

MESA NÚMERO 2

“Medidas para humanizar y rentabilizar la explotación del Taxi corrigiendo los desequilibrios económicos del Sector”.

Apartado 1.-

* REGULACIÓN DE JORNADAS DE DESCANSO OBLIGATORIO CON CARÁCTER UNIVERSAL EN TODA ESPAÑA.

A) VENTAJAS E INCONVENIENTES.

Apartado 2.-

- REGULACIÓN DEL TRABAJO EN TURNOS FIJOS O FLEXIBLES Y VACACIONES PARA TRABAJADORES Y AUTÓNOMOS
 - A) REGULACIÓN POR VEHÍCULO.(ventajas e inconvenientes)
 - B) REGULACIÓN POR TRABAJADOR (ventajas e inconvenientes)
 - C) VACACIONES OBLIGATORIAS (ventajas e inconvenientes)
 - D) ESTABLECIMIENTO DE LIMITACIÓN DE TRABAJADORES POR MUNICIPIO (Fórmulas de aplicación, ventajas e inconvenientes)

Apartado 3.-

- APLICACIÓN DE LA LEGISLACIÓN LABORAL A TRABAJADORES
 - A) LIMITACIÓN HORARIA AL TRABAJADOR ASALARIADO.
 - B) CALENDARIOS LABORALES.
 - C) INNOVACIONES EN EL CONVENIO COLECTIVO.
 - D) DEDICACIÓN PLENA Y EXCLUSIVA PARA TODOS.

Apartado 4.-

- ARRENDAMIENTO DE LICENCIAS Y SITUACIONES ESPECIALES
 - A) ARRENDAMIENTO SIEMPRE, EXCEPCIONALMENTE O NUNCA.
 - B) FALLECIMIENTO DEL TITULAR, VIUD@S, HIJ@S MENORES, INCAPACIDAD LABORAL PERMANENTE.
 - C) JUBILACIÓN DEL TITULAR.

Apartado 5.-

- **TARIFAS**

- A) ACTUALIZACIÓN CON CRITERIOS ECONÓMICOS O POLÍTICOS.
- B) PRECIOS ESPECIALES Y/O PACTADOS.

COMPOSICIÓN MESA 2

Cuando son las 10 horas y 40 minutos se constituye la Mesa correspondiente a la 2ª Ponencia que modera el Director del programa de radio "Rodando por la Ciudad", actúan como Secretarios. Gabriel Moragues (PIMEM –Palma de Mallorca) y Enrique Cid (Psicotaxi), formando parte de la Mesa, Sonia Viudez (A. empresarial taxi Comunidad Valenciana), Ángel Sobrino Ruíz (A. Empresarial Madrileña del Taxi), Julio Moreno (A. Gremial de Madrid), Juan Ramón Domingo (R. Taxi Independiente –Madrid), Emilio Beltrán (FPTM-F. Profesional Taxi Madrid), Santiago Fraile (A. Gremial Taxis Valencia), Manuel Monsoriu Salafranca (F. Sindical taxi Valencia), Pedro Mostaza (UNIATRAC- Madrid), José Movilla (SCAT- S. Cooperativa Madrid), Julio Hernández (RTTM- . Teléfono Taxi Madrid), Luis Miguel de Torres (APATAZ- Zaragoza), Gabriel Moragues (PIMEM_ Palma de Mallorca), Luis Fernando Díaz (Centro Formación Taxi de Asturias), Luis Berbel Salcedo (STAC- sindicato taxi Cataluña), José María Sánchez (Barnataxi), Olivia Rodríguez Balbuena (R. Taxi Fuengirola), Jesús Montoya (R. Taxi Mijas), Francisco Esteban (AGETAXI- Madrid), Miguel Ruano (FAAT- F. Andaluza del Taxi) , elevando las siguientes:

CONCLUSIONES

APARTADO 1º

Se concluye que es beneficiosa e idónea, con carácter general, la implantación de un descanso semanal obligatorio para las licencias de auto-taxi, todo ello teniendo en cuenta las peculiaridades de los Municipios en los que haya de ser implantado y teniendo, siempre, en cuenta que dicho descanso no suponga una merma sustancial en la calidad del servicio público prestado a los ciudadanos.

APARTADO 2º.-

1. Se considera adecuado el adoptar medidas de contingentación de los vehículos conducidos a doble turno, evitando la contratación de nuevos conductores que no aportan beneficio alguno en la presente situación económica. (UNANIMIDAD)
2. Se entiende como adecuado y necesario poner en marcha planes que permitan la reducción en el número actual de licencias de taxi existentes en nuestro país mediante la fórmula del rescate de las mismas (UNANIMIDAD)
3. Se entiende, con una notable división de opiniones en la Mesa, que resultaría adecuado la regulación del tiempo de trabajo tomando como criterio la licencia y no el número de trabajadores de la misma (10 votos a favor, 4 en contra y 6 abstenciones)

4. Se entiende, por mayoría absoluta, que no es adecuado regular el tiempo de trabajo diario del conductor autónomo (13 votos a favor, 1 en contra y 6 abstenciones)

APARTADO 3º.-

- 1.- Se insta la aplicación, en todos sus extremos, de los Convenios Colectivos del Sector para un mejor control de las condiciones laborales y sociales de los trabajadores y las empresas (UNANIMIDAD)
- 2.- Se insta a introducir elementos en el Convenio Colectivo que permitan el control horario de los trabajadores así como su calendario laboral (MAYORÍA ABSOLUTA)
- 3.- Se insta al mantenimiento de la plena y exclusiva dedicación a la actividad de los trabajadores autónomos y de los asalariados como fórmula que refuerza la profesionalidad así como la valoración y dignificación de la profesión de taxista (UNANIMIDAD)

APARTADO 4º.-

- 1- Se insta al mantenimiento de la prohibición tajante de la posibilidad del subarriendo de licencias ya que ello conlleva la creación de figuras especulativas que nada aportan al Sector, que generan grupos de presión económica y política y que conforman bolsas de fraude y economía sumergida inadmisibles.
- 2.- Se manifiesta, de forma unánime, el desacuerdo total con la figura del gestor profesional de licencias por las razones expuestas en el punto anterior y porque ello siempre conlleva operaciones económicas poco claras, especulativas y carentes de sentido profesional.
- 3.- Se manifiesta, de forma ampliamente mayoritaria, el desacuerdo con la posibilidad del arriendo de las licencias, entendiéndose que estas han de ser explotadas por los titulares de las mismas y en su caso por sus trabajadores. (12 votos a favor y 4 en contra) . No obstante lo anterior se considera necesario contemplar algún tipo de solución para aquellas situaciones de desprotección que se producen como consecuencia de viudedades, orfandades e incapacidades generadas por los titulares de las licencias y que parece razonable tener en cuenta como medida de auto protección del propio Sector.

APARTADO 5.-

- 1.- Se considera que la actualización de tarifas debe de plantearse teniendo en cuenta exclusivamente criterios económicos y nunca políticos.
- 2.-Se acepta, mayoritariamente, que puede resultar adecuado el pacto de precios en casos especiales, a grandes clientes y siempre que se realice por las Cooperativas o Radio Emisoras y nunca de forma individual. Ello permitiría la colaboración con las Administraciones Públicas y con otros medios de transporte.

1ª CONFERENCIA NACIONAL DE ORGANIZACIONES DEL SECTOR DEL TAXI DE ESPAÑA

PONENCIA NÚMERO 3

MESA NUMERO 3

“Actuaciones contra el Intrusismo y la competencia desleal, medidas para la mejora de la calidad y profesionalidad en la prestación del servicio al ciudadano”

Apartado 1.-

- **DEFINIR E IDENTIFICAR EL INTRUSISMO.**
- **INTRUSISMO INTERNO, COMPETENCIA DESLEAL Y FALSO CORPORATIVISMO.**
- **INTRUSISMO EXTERNO:**
 - A) VD. VEHICULOS DISCRECIONALES
 - B) VEHÍCULOS DE HASTA 9 PLAZAS
 - C) SERVICIOS COMPLEMENTARIOS.
 - D) VEHICULOS PRIVADOS
 - E) VEHICULOS DE CORTESIA

Apartado 2.-

- **INTRUSISMO MEDIANTE NUEVAS TECNOLOGÍAS**
 - A) ANUNCIOS PRENSA E INTERNET.

Apartado 3.-

- **LUCHA CONTRA EL INTRUSISMO**
 - A) FORMACION ESPECÍFICA DE LAS POLICIAS LOCALES Y MEJORA DE SU COORDINACION CON LOS EQUIPOS DE INSPECCION COMO ELEMENTO FUNDAMENTAL EN LA LUCHA CONTRA EL INTRUSISMO.
 - B) FORMULAS DE COORDINACIÓN ENTRE SINDICATOS, ASOCIACIONES Y AGENTES ECONÓMICOS DEL SECTOR CON LOS SERVICIOS DE INSPECCIÓN Y FUERZAS DE SEGURIDAD.

Apartado 4.-

- **FORMACIÓN PARA EL ACCESO A LA PROFESION DE TAXISTA**
 - A) FORMACIÓN GENERAL.
 - B) FORMACIÓN ESPECÍFICA.
 - C) ELABORACIÓN DE UN MANUAL DE BUENAS PRÁCTICAS.
 - D) ASEO, UNIFORMIDAD MÍNIMA E IMAGEN PÚBLICA.

Apartado 5.-

- **VEHÍCULOS**

- A) CONSERVACIÓN E HIGIENE
- B) EXIGENCIAS MÍNIMAS DE HABITABILIDAD, CONFORT Y ANTIGÜEDAD.

Quando son las 16 horas y 40 minutos se constituye la Mesa correspondiente a la 3ª Ponencia que modera Miguel Tomás Romero, actuando como Secretario de actas, Juan Antonio Guardado de la Federación Valenciana del Taxi y formando parte de la Mesa, Antonio J. Jorge Martín (Taxi laguna-Tenerife), Víctor Juan Melian (Tele taxi Santa Cruz –Tenerife), Pedro Mostaza (UNIATRANC-Madrid), Oscar Escalona (R. Taxi Sagra Alta),Juan Ramón Domingo (RTI- R. Taxi Independiente-Madrid), Felipe Rodríguez Baeza (A. Empresarial Taxi Valencia), Luis Miguel de Torres (APATAZ- Zaragoza), Luis Fernando Díaz (Centro de Formación del Taxi de Asturias), Joaquín Navas (FPTM- F. profesional Taxi Madrid), Juan Manuel Guardado (F. valenciana del Taxi), Juan Artilles (FEDETAX- F. Canaria del taxi), José Antonio Domínguez (F. Municipios Turísticos Costa del Sol), Sergio Loaiza (R. Taxi Fuengirola), Miguel Ruano (FAAT- F. Andaluza del Taxi), Antonio Haro (Unión Asociaciones del Taxi de la C. Valenciana), Pedro Pérez Martínez (TAXCO- C. Valenciana de taxistas), Andrés Veiga (RTTM- R. Teléfono Taxi de Madrid), Cesar Benito (Tele Taxi Valencia), José María Sánchez (Barna Taxi), elevando las siguientes:

CONCLUSIONES

APARTADO 1º

Para nuestro Sector tiene igual importancia erradicar el intrusismo interno como el intrusismo externo, entendiéndose como intrusismo interno a aquellos taxistas que realizan servicios sin la autorización o licencia correspondiente, aplican de manera fraudulenta las tarifas, dan comisiones o a aquellos que trabajan el taxi sin tener un contrato de trabajo o con un contrato inferior al número de horas trabajadas, así como aquellas radioemisoras que consiguen servicios a través de un sistema de comisiones.

Dentro del intrusismo externo podemos diferenciar entre los que tienen una autorización o están habilitados para el transporte de viajeros (VTC o autobuses de entre 9 y 24 plazas que prestan servicio con memos de nueve pasajeros) y los que no la tienen (vehículos de cortesía, vehículos privados, etc).

Poder identificar y demostrar que están realizando un servicio, estos últimos, es sumamente difícil.

En todo caso es necesario que las Administraciones Públicas implicadas apliquen la legislación de forma eficaz, rápida y constante así como es imprescindible que esta legislación específica sea adaptada o modificada en aquellos aspectos donde se demuestre deficitaria para perseguir y sancionar las irregularidades e ilegalidades cometidas por ambos tipos de vehículos.

Una de las posibles soluciones que el propio Sector ha de activar urgentemente es el compromiso desde esta Conferencia de exigir a todas las Organizaciones representativas el estricto cumplimiento de la Ley vigente, el compromiso de buena praxis profesional, denunciar las malas prácticas y escenificar un alejamiento real del falso corporativismo que daña gravemente la imagen del Sector.

Otra medida necesaria es la de adaptar la Legislación para poder ofertar vehículos de más de 5 plazas en aquellos Municipio donde el Sector lo demande, legisándolo de manera racional y razonada de acuerdo con las necesidades reales de este tipo de vehículos que pueden recuperar determinados nichos de trabajo ahora en manos de otros operadores del Transporte así como la apertura de nuevos mercados.

Además, se insta por el Plenario de la Conferencia Nacional a las tres Organizaciones con representación en el Comité Nacional del Transporte para que, conjuntamente, exijan a la Administración la no supresión de la obligatoriedad de utilización del tacógrafo en los autobuses en las islas Baleares y Canarias ya que ello es contrario a la mas elemental lógica de control del cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso y su eliminación solo tendrá el efecto de favorecer el incumplimiento de la Ley sin que se conozca utilidad alguna a esta pretendida supresión de los tacógrafos.

APARTADO 2º

Se insta a las tres grandes Organizaciones del Sector del taxi para que, a través de sus gabinetes jurídicos, realicen un informe para conocer con precisión las medidas legales que pueden ser adoptadas contra el intrusismo en el ámbito de Internet y las nuevas tecnologías (descargas de aplicaciones dirigidas al taxi por parte de particulares, anuncio de servicios de taxi que no lo son en Facebook o twitter, etc.).

APARTADO 3º

Exigir un nuevo marco normativo para que se clarifique las características técnicas de los vehículos VTC y su ámbito de trabajo, haciendo hincapié en el cambio normativo para que la ratio 1-30 quede fijada por Ley.

Crear mesas de colaboración entre entidades del Sector, Administraciones Locales y Autonómicas para incentivar y realizar un seguimiento exhaustivo de la labor inspectora.

De forma prioritaria se ha de potenciar la colaboración con los municipios ya que son estos quienes tienen un mejor conocimiento de las irregularidades y pueden adoptar las medidas más cercanas e inmediatas.

Se considera prioritario que tanto los vehículos VTC como los taxis lleven distintivos externos que les identifiquen claramente como transporte público ante el resto de transportistas.

Se considera necesario el s tipos de transporte Municipal y no únicamente al Sector del Taxi.

Se considera necesario potenciar la cooperación entre las distintas radioemisoras para ofertar a sus respectivos clientes la posibilidad de utilizar los servicios de estas en otras ciudades de forma coordinada.

Se insta a la Administración Local, Autonómica y del Estado para que se forme a las Policías Locales desde las academias de policía en Legislación del Transporte en general y del Taxi en particular.

Se insta a la unidad del Sector contra el intrusismo, al apoyo económico y de infraestructura por parte de las entidades económicas conjuntamente con las Asociaciones y Federaciones representativas.

Se considera necesaria una cierta especialización del Sector en la utilización de las redes sociales e Internet para perseguir el intrusismo y denunciar de forma documentada los fraudes y las irregularidades que se detecten.

Apartados 4 y 5

Exigir unos estudios mínimos para el acceso a la profesión de taxista (ESO o módulo específico de F.P.)

Aprovechar los cursos de formación específicos para implantar un manual de buenas prácticas y de trato al cliente que resulta imprescindible para la mejora del servicio al usuario y la dignificación profesional.

Poner en práctica las herramientas con las que contamos en la actualidad para formar a los futuros profesionales del taxi.

Exigir a las Administraciones Públicas una mayor inspección y rigor en la lucha contra la falta de aseo y la adecuada vestimenta en el ejercicio de la profesión

Solicitar el carnet profesional por puntos en aquellas autonomías o municipios donde no sea condición indispensable la capacitación profesional para ser titular de la licencia.

Añadir las características de accesibilidad y seguridad a las condiciones de los futuros modelos de taxi al igual que la utilización de vehículos ecológicos.

Limitar la vida útil del vehículo teniendo siempre en cuenta las condiciones óptimas mínimas para la prestación del servicio. Y exigir un mínimo de condiciones para homologar un vehículo para la prestación del servicio.



1ª CONFERENCIA NACIONAL DE ORGANIZACIONES DEL SECTOR DEL TAXI DE ESPAÑA

PONENCIA NÚMERO 4

(MESA NÚMERO 4)

“Cooperativas y sociedades, reformas reglamentarias, legislativas y competitivas necesarias para abrir nuevos mercados y mantener los existentes”

Apartado 1.-

- **MERCADOS TRADICIONALES Y APERTURA DE NUEVOS MERCADOS**
 - A) COBRO INDIVIDUAL POR PLAZAS.
 - B) TRANSPORTE A LA DEMANDA.
 - C) ALTERNATIVA RAZONABLE AL TRANSPORTE COLECTIVO DEFICITARIO.
 - D) ALTERNATIVA RAZONABLE AL TRANSPORTE SANITARIO. (Rehabilitación, oncología, diálisis, transportes colectivos no medicalizados)
 - E) POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE TURÍSTICO DE CALIDAD EN VEHÍCULOS TAXI.

Apartado 2.-

- **SOCIEDADES COOPERATIVAS O SOCIEDADES LIMITADAS?**
 - A) DIFERENCIAS FISCALES E IMPOSITIVAS ENTRE AMBAS (El modelo vasco)
 - B) FONDO DE COMERCIO (tratamiento fiscal)
 - C) PREVISIÓN DE FUTURO DEL SISTEMA DE ESTIMACIÓN OBJETIVA POR MÓDULOS.

Apartado 3.-

- **COOPERATIVAS DE TRABAJO ASOCIADO**
 - A) DIFERENCIAS CON OTROS TIPOS DE COOPERATIVISMO (ventajas e inconvenientes)
 - B) UTILIDAD EN LA RACIONALIZACIÓN DEL TRABAJO EN PEQUEÑAS POBLACIONES (el modelo asturiano)

Cuando son las 16 horas y 40 minutos se constituye la Mesa correspondiente a la 4ª Ponencia que modera el periodista y director del programa de radio “Rodando por la ciudad” (Enrique Monge) y que componen, Enrique Guillen Frances (Asociación taxistas comunidad valenciana), Juan José Cisneros (Federación profesional del taxi Madrid), Carlos Lozano Sánchez (Radio taxi independiente Madrid), Juan Luis García Martín (Tele-Taxi San Fermín), Emilio Barco (Asoc. Euro taxi Madrid), Carlos Herrera (Scat), Julio Hernández (Radio Teléfono Taxi), Saturnino Alonso Ortega (Federación Vasca), Fernando García Rodríguez (Radio Taxi Bilbao), Fernando Morales (Taxi Faat), Benjamin Maeso Ruiz (Barnataxi), Antoni Servos Murgu (Taxi Egara), Florentín Suárez (Radio Taxi Laguna), José Lujan Chavarría (Radio Taxi Valencia), Antonio Guerrero (Tele-Taxi Valencia), Conrado Blasco Gallego (Asoc. Gremial Taxi Valencia). elevando las siguientes:

CONCLUSIONES

APARTADO 1º

Se insta a alcanzar acuerdos en el ámbito nacional que permitan al Sector la recuperación de nichos tradicionales de trabajo (sanitario, Centros de día, Ministerios, Transporte escolar, etc)

Se insta a las Administraciones Públicas para que tengan en cuenta al Sector del taxi como una alternativa posible y real al transporte colectivo deficitario mediante la celebración de contratos de transporte a la demanda y otros de transporte regular actualmente deficitarios para el transporte colectivo.

Se entiende necesario el proceder a pactar precios cerrados y no libres para recuperar la demanda y fomentar la competitividad.

APARTADO 2º

Se considera necesario comenzar a estudiar y valorar, de forma seria, la posibilidad de cambiar el modelo económico actual dando entrada a las sociedades limitadas compuestas por titulares de licencias para mejorar la competitividad.

APARTADO 3º

Finalmente el Plenario considera necesario instar a las Organizaciones del Sector con representación en el Comité Nacional del Transporte para que, estas, realicen los estudios fiscales y tributarios que resulten necesarios para diseñar las políticas económicas que ha de dirigir al Sector del Taxi en un futuro inmediato.

Madrid a 20 de Octubre de 2011

C.T.E.