

SRA. CONSEJERA DE GOBIERNO DE TRANSPORTES Y VIVIENDA DEL EXCMO.
CABILDO INSULAR DE GRAN CANARIA.-



D. Juan Francisco Artilles Carreño, mayor de edad, provisto del DNI 42,804.500-M, Concejal del M. I. Ayuntamiento de Telde, en representación de la formación política Más Por Telde, con domicilio a efectos de notificaciones en la calle Parque Franchy y Roca, nº 3 Bajo, en Telde, provincia de Las Palmas, ante esta administración Insular, comparece y como mejor proceda en Derecho,

SOLICITA:

Que habiéndose notificado a La Sociada Cooperativa de Taxis de Telde, el pasado día 29 de Octubre del corriente 2.012, EL BORRADOR DEL REGLAMENTO DE DECLARACION COMO AREAS SENSIBLES DEL AEROPUERTO DE GRAN CANARIA, PUERTO DE LA LUZ Y DE LAS PALMAS Y PUERTO DE AGAETE, por medio del presente escrito, y al amparo legal del art. 79 de la Ley 30/92, de 26 de Noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, modificada por la Ley 4/1999, de 13 de Enero, presentamos ante su consejería, a través del presente escrito las siguientes

ALEGACIONES:

PREVIA.- Antes de entrar de lleno en el análisis pormenorizado de las alegaciones del cuerpo normativo de referencia, el que suscribe no quiere dejar pasar la oportunidad que se brinda en este trámite de audiencia, para mostrar su total oposición a la declaración como área sensible del aeropuerto de Gran Canaria y otros puertos. Así, en estos últimos 40 años, la prestación de los servicios de transportes en vehículos auto- taxis que, se han generado en el recinto aeroportuario de Gran Canaria - antes denominado Gando- han sido prestados de forma eficaz, profesional y con total rigurosidad por parte de todos aquellos profesionales dedicados a desarrollar su actividad laboral como taxistas, tanto titulares de las respectivas licencias de taxis, como conductores por cuenta ajena, adscritos todos ellos, a los municipios de Ingenio y Telde, en los cuales, se ubica el referido aeropuerto. Entre ambos municipios, siempre, ha existido una coordinación ejemplar a la hora de gestionar de forma conjunta, la demanda de los referidos servicios, entre las unidades de taxis adscritas a ambas corporaciones locales.

Es más, desde que se dictara la sentencia de fecha 07 de Octubre de 1.980, por parte de la Sala de lo Contencioso-administrativo de Las Palmas de Gran Canaria, en la cual, se

reconocía legítimamente el derecho de los taxistas de ambos municipios, a la hora de poder prestar los servicios de taxis desde el nombrado aeropuerto, en una proporción del 60% de unidades de taxis de Telde y 40% del municipio de Ingenio, ambas administraciones locales, han colaborado estrechamente, con las asociaciones más representativas de este sector del taxi, con la finalidad de ofrecer al usuario y/o visitante de la isla, un servicio de transportes acorde con la calidad que ofrece la propia isla.

En este sentido, y para conseguir ese objetivo, en estos últimos años, se han elaborado nuevas ordenanzas locales reguladoras del servicio del taxi, en ambos municipios, y en relación con el servicio del aeropuerto de Gran Canaria, se han promulgado, de forma conjunta, el anexo que regula y gestiona la demanda de los servicios generados en el aeropuerto de Gran Canaria. Al hilo de lo expuesto, y como mejoras a destacar, baste citar, la instalación masiva de nuevos sistemas de comunicación y de gestión de flotas que han sido colocados en los respectivos vehículos auto-taxis de ambos municipios, se han constituido entidades privadas que gestionan y canalizan la contratación de los servicios que se generan en el aeropuerto, e incluso, se ha creado institucionalmente, por parte de las dos nombradas corporaciones locales, un ente u organismo público que organiza la demanda de esos servicios, todo ello encaminado a un fin concreto que, no es otro que el de mejorar la prestación del servicio del taxi en el aeropuerto de Gran Canaria, y dar respuesta a la demanda de servicios generados en el mencionado recinto.

Con dicho esfuerzo, al día de hoy se ha conseguido no sólo mejorar de manera considerable, la prestación del servicio del taxi que se ofrece en el referido aeropuerto de Gran Canaria, sino reforzar la presencia de los taxis de ambos municipios en todas aquellas zonas habilitadas para ello, dentro del recinto aeroportuario, cubriendo con creces la demanda de servicios que pudieran generarse en este sentido, sin que exista un solo motivo que justifique la declaración como Área Sensible del aeropuerto de Gran Canaria.

Dicho lo anterior, a continuación pasaremos, a analizar el cuerpo del borrador del Reglamento que pretende aprobar el Decreto por el que se proceda a declarar como Área sensible el Aeropuerto de Gran Canaria, centrándonos sobre todo, en este recinto aeroportuario, todo ello como se expresa a continuación.

PRIMERA.- Como primer fundamento en el que basamos la oposición a la declaración de área sensible para el aeropuerto de Gran Canaria, es que, **no existe un solo motivo que justifique o demuestre la necesidad de crear o implantar esta figura jurídica.** Así las cosas, la Administración Cabildicia no ha encargado, o elaborado, ningún estudio o informe técnico que justifique la NECESIDAD de declarar oficialmente el área sensible en dicho recinto aeroportuario, y sobre todo, que arroje los datos necesarios que avale la decisión de tal declaración y el cumplimiento de los requisitos legalmente establecidos para estar ante esta figura.

La declaración del área sensible en determinados puntos específicos, tal y como establece la normativa aplicable a este caso (Art. 86 de la Ley de la Ley 13/2.007, de 17 de Mayo, Ley de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias – en adelante LO.T.C.C.- y el art. 22 del

Decreto 74/2012, de 02 de Agosto, por el que se aprueba el Reglamento del Servicio de Taxi-en adelante R.T.-) no se puede verificar de forma antojadiza, sino que la misma, debe estar amparada con datos que resulten concluyentes para legitimar su declaración. En este caso concreto, el Cabildo de Gran Canaria, a través de su Consejera de Transportes inicia el trámite para declarar como área sensible el aeropuerto de Gran Canaria, sin tener constancia alguna sobre la verdadera necesidad para su creación.

En el expediente incoado a tal efecto, no existe mención alguna al estudio o informe en que se basa esta administración insular para tomar tal decisión. Nada se dice en el reglamento regulador del Área Sensible, la causa o el motivo por la cual se legitima la declaración del referido área, pues al ser ésta figura de carácter excepcional en cuanto a su implantación, echamos en falta un informe que, a modo de estudio económico-social, legitime la necesidad de crear ese área, pues de lo contrario, no se justificaría la causa por la que se crea de forma infundada por parte de dicha administración pública.

En este sentido nos preguntaríamos **¿Qué datos o fundamentos maneja la administración cabildicia para legitimar la creación o declaración del Área sensible objeto de estudio, cuando de forma previa no se ha realizado ningún estudio técnico, sobre la verdadera y real demanda de servicios de taxis en el recinto aeroportuario, en donde se pretende tal declaración?**

SEGUNDA.- En relación con la anterior razonamiento, hay que señalar que la declaración formal del área sensible, recogida tanto en el art. 86 de la L.O.T.C.C., así como en el Art. 22 del R.T., es una potestad discrecional de la administración insular que pretenda implantarla, esto es, una opción o instrumento jurídico que establece la propia norma en casos excepcionales, y que pudiera ser válida y eficaz ante determinadas circunstancias de carácter especial, pero nunca una obligación de declaración para dicha administración. Dicho en otras palabras, la excepción a la regla general de recogida de viajeros en los municipios en los que se hayan adscritas las licencias de taxis, viene dada por esta declaración de área sensible, la cual, se implantará, sólo, en casos excepcionales, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en la propia norma, extremo éste que, en el caso que ahora nos ocupa, no se ha cumplido, puesto que el servicio que actualmente se brinda en el aeropuerto de Gran Canaria, es atendido de forma eficaz por las unidades de taxis pertenecientes a los municipios de Telde e Ingenio.

Partiendo de la fundamentación que hace la administración cabildicia sobre la declaración del área sensible en el contenido del apartado 2º del mencionado Art. 86, en relación con el apartado 1º del mismo precepto, analizaremos con detalle los presupuestos que han de cumplirse para su consecución.

Así el art 86 de la L.O.T.C.C., dice textualmente

“ 1.- Los Cabildos Insulares, previa audiencia a los Ayuntamientos afectados y oídos los representantes de los taxistas y de los usuarios, declararán como áreas sensibles aquellos puntos específicos tales como puertos, aeropuertos, intercambiadores, estaciones de transporte y similares que sean de interés general y en los que se genere un tráfico importante que afecte a las comunicaciones entre distintos municipios, a la conexión entre islas o a la atención a los turistas. En ellas se podrá establecer un régimen especial de recogida de viajeros fuera del término municipal.

2.- Los Cabildos Insulares, previa audiencia a los Ayuntamientos interesados, los representantes del sector y de los usuarios, establecerán el régimen aplicable en los casos de intensificación temporal u ocasional de la demanda de taxis motivada por la celebración de acontecimientos culturales, deportivos, artísticos, feriales o similares, cuando resulten insuficientes las unidades autorizadas en el municipio en que se produzca dicho incremento circunstancial dado...”.

De una somera lectura de este apartado, podemos extraer las siguientes conclusiones:

1.- La zona afectada por la declaración del área sensible, ha de ser de interés general y además que, en la misma se genere un tráfico importante que afecte a las comunicaciones entre distintos municipios, a la conexión entre islas o a la atención de los turistas. Pues bien, en el caso que nos ocupa estas circunstancias no se cumplirían, pues tal y como se ha mencionado a lo largo del presente escrito, no existe ni un sólo dato objetivo y contrastado que, respalde la decisión de declarar área sensible el aeropuerto de Gran Canaria. Así, tanto en la actualidad, como en el pasado, la oferta que brinda las unidades de taxi adscritos a los municipios de Telde e Ingenio, ha sido suficiente para cubrir la demanda de usuarios o turistas que utilizan este recinto aeroportuario, sin que en ningún momento haya existido una desatención al servicio por falta de unidades.

Es más, se han tenido varias experiencias con motivo de una sobre oferta o intensificación de usuarios o pasajeros en dicho recinto aeroportuario, en momentos de huelgas importantes en el sector del transporte de viajeros por carretera –servicio regular, discrecional, rent a car, etc...- en el que las unidades de taxis que operaban en el aeropuerto, prestaron los servicios con bastante éxito, haciendo frente a esas eventualidades, pues no en vano, existe un número suficiente de unidades de taxis en ambos municipios (328 unidades) que pueden resolver esas situaciones de excepcionalidad.

Con ello, y trasladando tal circunstancia a la que es objeto de alegaciones, observaremos que de pretenderse la declaración del área sensible, no se estaría cumpliendo con lo prevenido en el apartado 2º de dicho precepto, a la hora de legitimar la declaración del área sensible, pues tras 40 años de prestación de servicios ininterrumpida, de carga de pasajeros o usuarios del aeropuerto de Gran Canaria, gestionada por ambos municipios, en ningún momento SE HA VISTO AFECTADA LA PRESTACION DEL SERVICIO DEL TAXI AL USUARIO, esto es, se ha cubierto la demanda de servicios, sin necesidad de solicitar el auxilio o la colaboración temporal de otros agentes del transporte, pues existe un número suficiente de unidades de taxi entre ambos municipios que, vela por esa necesidad.

Además, existen determinados días a la semana que, las unidades que cubren el turno de carga en el aeropuerto –fijado de forma previa por ambas administraciones locales con el consenso de las asociaciones más representativas del sector del taxi-, no realizan NI UNA SOLA CARRERA O SERVICIO, con lo cual, no existe fundamento alguno para pensar en que pudiera existir, de forma sobrevenida, una sobre oferta del tráfico que genere un desbordamiento en la demanda del servicio que se presta en la actualidad, por parte de dichas unidades de taxis

2.- La segunda conclusión a la que llegamos es que, tampoco se darían los presupuestos que establece el mencionado precepto, para poder legitimar esa declaración de área sensible, pues debido a la coyuntura general por la que estamos atravesando en la actualidad, al estar inmersos en una grave crisis económica, es impensable que vaya a aumentar de una manera considerable la demanda de usuarios del aeropuerto, y que ésta no pueda ser cubierta por las unidades de taxis ahora existentes. Esta última afirmación viene dada, por el hecho indubitado de que, al no existir un estudio socio-económico que aporte algún dato concreto sobre esta cuestión, tal y como se ha señalado con anterioridad, la administración cabildicia, intenta “dar palos de ciego” al pretender legitimar tal declaración, sin ningún fundamento que justifique la implantación de esta figura excepcional.

Como ejemplo de lo anterior, baste citar que en los últimos meses se ha incrementado de una forma alarmante, la presencia en el aeropuerto de Gran Canaria, de los autobuses que prestan el servicio regular interurbano de viajeros en la isla - en este caso la empresa Global-, pues todas las unidades que prestan servicios desde el sur de la isla, hasta Las Palmas, y viceversa, pasan por las paradas interiores del nombrado recinto aeroportuario, motivo por el cual, si hasta hace poco tiempo, eran pocas las unidades que operaban en la zona, ahora, a lo largo del día pueden pasar hasta 70 veces por esas mismas paradas. Ello conlleva a verificar, la existencia de una disminución brutal de usuarios del taxi en esas zonas, a favor del transporte regular de viajeros que hace pensar que, existirá un número de unidades de taxis suficientes en la zona, como para prestar los servicios que allí se generen.

Pues bien, este aspecto tampoco se ha tenido en cuenta, por parte de la administración insular, pues al no existir un estudio previo que analice de forma concienzuda el impacto que pudiera producir al sector del taxi, y por ende, a la demanda de usuarios que utilizan este medio de transporte, sobre el resto de operadores de transportes que prestan sus servicios en el nombrado recinto aeroportuario, no se conocerá con exactitud la necesidad de proceder a esa declaración.

TERCERA.- No obstante lo anterior, y para hipotético caso de que la administración insular proceda a declarar el área sensible en los recintos que se mencionan en el borrador del reglamento de referencia, podría crear un peligroso “caldo de cultivo”, para con ello interpretar de forma amplia, el concepto de “puntos o zonas” en donde se genere un tráfico importante de pasajeros o usuarios. Por esta regla, en todos aquellos municipios, sobre todo los turísticos y el capitalino, en donde se celebren grandes eventos, como congresos, conciertos, actos de carácter deportivos o lúdicos, podría declararse también como áreas sensibles, y previo establecimiento de un régimen especial carga en dichas zonas, las unidades de taxis de los distintos municipios de la isla, podrían en base a tal declaración, recoger viajeros en aquellos municipios, con los efectos negativos que ello pudiera acarrear, no sólo desde un punto de vista económico, sino sectorial y hasta de ámbito social.

Y es precisamente este motivo económico el que defendemos a ultranza, pues al margen de la legitimidad o no, que tenga esta administración, a la hora de declarar el referido área sensible, el sector del taxi en Telde, ESTÁ PASANDO POR EL PEOR MOMENTO DE SU HISTORIA.

Así, no sólo ha disminuido el volumen de trabajo en el municipio en más de un 60%, sino que la proliferación del voraz intrusismo profesional del que está siendo víctima el sector del taxi, hace que los empresarios del sector piensen en arrojar la toalla. El intrusismo profesional ha sido motivado, entre otros aspectos, por la conducta pasiva de esta administración que no ha puesto coto a la comisión de las numerosas irregularidades por parte de estos empresarios, mayormente, los dedicados a prestar servicio en vehículos con autorización del tipo V.T.C. y en discrecionales, - tipo V.D.- en vehículos microbuses.

Otra de las causas por las que nos oponemos a la creación de la referida área sensible, es el hecho de que, se le pueda dar total libertad a aquellas cooperativas y/o asociaciones profesionales de las unidades de taxis adscritas a municipios turísticos, para que éstas puedan contratar los servicios de taxis con hoteles, apartamentos, centros de ocio, etc..., con trayectos de ida y vuelta para sus propios clientes, con lo cual, los taxis adscritos al municipio de Telde, verían recortada su ya mermada actividad profesional, al disminuir aún más si cabe la demanda de servicios.

CUARTA.- No obstante lo anterior, esta formación política, sí que estaría conforme, previo estudio y cumplimiento de los requisitos establecidos para tal declaración, con la posibilidad de declarar al referido aeropuerto de Gran Canaria, como una "Zona de Prestación Conjunta", tal y como establece el art. 85 de la L.O.T.C.C. y el art. 21 del R.T.

Esta aseveración viene avalada por el hecho contrastado de que, en los último 40 años, se ha venido prestando los servicios de taxis, en el nombrado aeropuerto, de esta manera, eso sí, sin una declaración institucional u oficial sobre el reconocimiento de una zona de prestación conjunta. Así, han sido varias las normativas de ámbito local e insular que, de forma tácita, han reconocido la existencia de dicha figura en ese punto, confirmada, además, por alguna que otra resolución judicial que avalaba la regla de carga de pasajeros, en el aeropuerto de Gran Canaria, entre las unidades de taxis del municipio de Ingenio y de Telde, tal y como se ha venido haciendo en todos estos años.

Este reconocimiento tácito, sobre la figura de la zona de prestación conjunta en el aeropuerto de Gran Canaria, ha devenido en ocasiones en un reconocimiento expreso y por escrito, no sólo por entidades privadas, sino por administraciones públicas, como la propia Consejería de Transportes y Vivienda del Cabildo Insular de Gran Canaria.

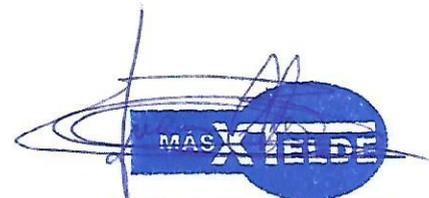
Dicho extremo viene señalado de esta forma, en uno de los últimos estudios económicos, encargados por esta administración Insular a una empresa Consultora, encargada de elaborar, a la vez, un informe de carácter económico, con motivo de la concesión de nuevas licencias municipales de taxis, precisamente en el municipio de Telde. En dicho estudio, se reconocía de forma expresa, por parte de esta administración cabildicia, la existencia de una zona de prestación conjunta en el aeropuerto de Gando, que arrojaba una buena experiencia y un éxito apreciable, con respecto a la carga de pasajeros o usuarios por parte de los taxis que allí operaban, en base a la coordinación existente entre los municipios de Telde e Ingenio.

Todo lo manifestado, vendría a confirmar, no sólo el total desconocimiento, por parte de esta Consejería de Transportes, sobre la verdadera realidad de la oferta y demanda de los servicios de taxis que se generan diariamente en el aeropuerto de Gran Canaria, sino la inexistencia de datos concretos que avalen o fundamenten la decisión de declarar área sensible en dicho recinto, por no mencionar, la no existencia de un informe técnico o estudio que, avale tal decisión institucional.

En virtud de todo lo expuesto,

SOLICITO A LA SRA. CONSEJERA DE GOBIERNO DE TRANSPORTES Y VIVIENDA DEL EXCMO. CABILDO INSULAR DE GRAN CANARIA, Que teniendo por presentado este escrito, con sus respectivas copias, se sirva admitirlo, tener por realizadas las anteriores manifestaciones, y se acceda a dejar sin efecto el Decreto 59/2.012, de 16 de Octubre de 2.012, y con ello proceder a la **no declaración como área sensible** del aeropuerto de Gran Canaria, Puerto de la Luz y Las Palmas, así como el Puerto de Agaete, en base a las alegaciones contenidas en el cuerpo del presente, todo ello, a los efectos legales oportunos. Sin otro menester, le saluda atentamente, el abajo firmante.
En Telde, a 09 de Noviembre de 2.012.

Juan Francisco Artiles Carreño



C/. Parque Franchy Roca, 3 - Bajo
35200 TELDE - GRAN CANARIA
Telf.: 928 690 658
E-mail: masxtelde@hotmail.com