

Propuesta de Ashotel para el Proyecto de Ley de modificación urgente de la Ley 13/2017, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias

A/A Grupo Parlamentario Socialista Canario

D. Jorge A. Marichal González, en calidad de Presidente de Ashotel (Asociación Hotelera y Extrahotelera de Tenerife, La Palma, La Gomera y El Hierro), con CIF G38019055 y con domicilio, a efectos de notificaciones en Rambla Santa Cruz, 147, 1º, 38001 Santa Cruz de Tenerife, teniendo conocimiento que la precitada ley está siendo objeto de modificación en el Parlamento de Canarias, queremos trasladar al grupo parlamentario Socialista Canario las siguientes propuestas de redacción para los tres artículos que tienen relación con la actividad hotelera a la cual representamos en la provincia de Santa Cruz de Tenerife y que sometemos a su consideración (artículos 71, 85 y 86 de la Ley):

Precepto que se modifica:

Capítulo VI. Disposiciones particulares sobre determinados tipos de transportes. Sección 2º. Transportes turísticos. Artículo 71. Transportes turísticos, de ocio y recreo, privados complementarios.

Texto original:

Cuando los hoteles acrediten la máxima categoría turística de cinco estrellas y el resto de los requisitos exigidos por la normativa turística, podrán realizar transporte privado complementario turístico para el desplazamiento de sus clientes, cuando se acredite la insuficiencia o inadecuación de los servicios de transporte público autorizados en la isla. A estos efectos, previa obtención de autorización de transporte privado complementario, cada

hotel podrá disponer de un vehículo, de cinco plazas, incluido el conductor, de longitud mínima de 5,05 metros, categoría turismo.

Texto que se propone:

Los hoteles que acrediten la máxima categoría de 5 estrellas **y aquellos de 4 estrellas que dispongan de un número de habitaciones igual o superior a 180** y acrediten el resto de los requisitos exigidos por la normativa turística, podrán realizar transporte privado complementario turístico para el desplazamiento de sus clientes. A estos efectos, previa obtención de autorización de transporte privado complementario, cada hotel podrá disponer de **hasta dos vehículos, con una capacidad máxima de 9 plazas cada uno**, incluido conductor, **pudiendo optar por la categoría de furgoneta o monovolumen**, según corresponda.

Justificación

La redacción actual de este artículo ha impedido, por la indeterminación jurídica que contiene desde la entrada en vigor de la Ley en 2007, la incorporación real de este tipo de vehículos por parte del sector hotelero, haya sido casi nula en Canarias. Para paliar esta situación se proponen modificaciones en tres aspectos:

En primer lugar, la Ley actual establece una limitación en cuanto a qué tipología de hoteles pueden acogerse a este servicio, limitando solo a los de 5 estrellas. La propuesta de ampliar a los hoteles de 4 estrellas que tengan igual ó más de 180 habitaciones se justifica en el hecho de que este servicio no plantea, en modo alguno, una competencia desleal al sector del transporte convencional, pues es testimonial la capacidad de transporte de los vehículos en relación con la capacidad total del establecimiento.

Se trata, para aquellos hoteles que quieran implementarlo, de una opción para cualificar más el servicio que ofrecen a sus clientes, tal y como ocurre en la mayoría de los destinos turísticos a nivel mundial, donde la posibilidad de realizar servicios puntuales a demanda

con el hotel donde se aloja el cliente es una realidad, especialmente con clientes de “gama alta” o VIP´s.

La situación actual, de todos conocida, es que, en los principales municipios turísticos de Canarias, hay un déficit importante de licencias de taxi que impide cubrir la alta demanda existente. Hasta tal punto, es habitual el caso de pérdidas de avión de regreso por parte de clientes alojados en hoteles por la escasez de taxis disponibles para prestar servicio de traslado desde el hotel al aeropuerto. Una situación que, por repetición, está afectando negativamente a la imagen exterior de Canarias y a la experiencia de los turistas durante sus vacaciones, siendo un hecho notorio y recurrente que está teniendo un reflejo directo en los comentarios y quejas planteadas en los propios establecimientos o a través de las redes sociales.

Además, como ya comentamos al inicio de esta justificación, el artículo original incorpora un concepto jurídico indeterminado que debe eliminarse, al establecer que: *“cuando se acredite la insuficiencia o inadecuación de los servicios de transporte público autorizados en la isla”*. No existe regulación alguna que indique ni cuándo, ni cómo, ni ante quién debe acreditarse la circunstancia de que no solo hay insuficiencia de transporte público en el municipio donde se ubica el establecimiento, sino en toda la isla, lo que, obviamente, resulta imposible de determinar para un operador privado.

Esta ambigua redacción, ha imposibilitado que algún establecimiento alojativo pueda disponer de ese vehículo, puesto que si, al día de la petición-acreditación de la necesidad de servicio cuando la Administración resuelva, será ya con carácter tardío o extemporáneo sin resolver, por tanto, la necesidad actual. Luego es un sistema nada ágil para resolver un problema que ya es crónico.

Finalmente, la limitación que se establece respecto a las características del vehículo, tampoco responde a las necesidades actuales, ni a la tipología automovilística actual, donde los monovolúmenes especializados (en cuanto a la comodidad y capacidad de carga y pasaje) han sustituido al turismo clásico.

Lo cierto es que cualquier servicio de transporte privado complementario se presta hoy en día en el resto de los destinos que compiten con el nuestro, con vehículos de hasta 9 plazas

(incluido el conductor), con tipología de furgoneta o monovolumen que permite viajar cómodamente y con su equipaje a sus ocupantes, de ahí la petición de eliminación de la restricción de tamaño, plazas y tipología de vehículo, para mejorar la calidad de nuestros servicios.

Propuesta de Ashotel para el Proyecto de Ley de modificación urgente de la Ley 13/2017, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias

A/A Grupo Parlamentario Socialista Canario

D. Jorge A. Marichal González, en calidad de Presidente de Ashotel (Asociación Hotelera y Extrahotelera de Tenerife, La Palma, La Gomera y El Hierro), con CIF G38019055 y con domicilio, a efectos de notificaciones en Rambla Santa Cruz, 147, 1º, 38001 Santa Cruz de Tenerife, teniendo conocimiento que la precitada ley está siendo objeto de modificación en el Parlamento de Canarias, queremos trasladar al grupo parlamentario Socialista Canario las siguientes propuestas de redacción para los tres artículos que tienen relación con la actividad hotelera a la cual representamos en la provincia de Santa Cruz de Tenerife y que sometemos a su consideración (artículos 71, 85 y 86 de la Ley):

Precepto que se modifica:

Capítulo VII. Transporte en taxis. Artículo 85. Zonas de prestación conjunta.

Texto original:

1. Cuando se produzca una interacción de tráfico entre uno o varios municipios, el Cabildo Insular, de oficio o previa solicitud de los Ayuntamientos afectados, oídos los representantes

de los taxistas y de los usuarios afectados, y, en el primer caso, también los Ayuntamientos, podrá crear zonas de prestación conjunta, que permitan a los vehículos residenciados en los mismos que dispongan de los preceptivos títulos habilitantes la prestación de servicios en todo el ámbito territorial de dichas zonas, así como los correspondientes órganos o entidades que controlen y gestionen las mismas.

2. En estos casos, no será de aplicación lo previsto en el artículo anterior sobre el inicio del servicio, que podrá serlo en cualquiera de los municipios comprendidos en la zona de prestación conjunta.

Texto propuesto:

1. Cuando se produzca una interacción de tráfico entre uno o varios municipios, el Cabildo Insular, de oficio o previa solicitud de los Ayuntamientos afectados, oídos los representantes de los taxistas y de los usuarios afectados, y, en el primer caso, también los Ayuntamientos, podrá crear zonas de prestación conjunta, que permitan a los vehículos residenciados en los mismos que dispongan de los preceptivos títulos habilitantes la prestación de servicios en todo el ámbito territorial de dichas zonas, así como los correspondientes órganos o entidades que controlen y gestionen las mismas.

2. La regulación establecida en el apartado anterior se aplicará a las infraestructuras estratégicas de cada isla, entendidas como los puertos y aeropuertos, en los que se acredite una interacción de tráfico relevante entre municipios. En estas infraestructuras, podrán operar las licencias de taxis de aquellos municipios que cumplan al menos uno de los siguientes criterios:

a) Ser considerados municipios turísticos.

b) Municipios que sean la capital de la isla, así como aquellos con mayor población tras estos.

3. En estos casos, no será de aplicación lo previsto en el artículo anterior sobre el inicio del servicio, que podrá serlo en cualquiera de los municipios comprendidos en la zona de prestación conjunta.

Justificación

Los graves problemas que se suceden de manera continuada en los principales aeropuertos con tráfico turístico de las islas, con colas interminables de residentes y turistas para poder coger un taxi, se resolverían si se habilitara un área de prestación conjunta entorno a estas infraestructuras, tal y como ya existe en otras Comunidades Autónomas.

A modo de ejemplo, sucede en el aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas y a la que pertenecen 56 municipios de la Comunidad. Los taxis de los municipios pertenecientes al área de prestación conjunta pueden entrar en igualdad de condiciones para coger y dejar pasajeros.

Para ofrecer un tratamiento más justo, se podría establecer que los taxistas que estén “de día” en la parada del aeropuerto –por pertenecer a los municipios donde se ubica dicha infraestructura- , tengan prioridad de carga y descarga evitando la cola para recoger, cada vez que llegan nuevamente a esa infraestructura, dentro de su turno diario.

La referencia que hace el artículo original a que “exista una interacción de tráfico entre uno o varios municipios” resulta más que acreditada en el caso de las citadas infraestructuras planteadas, puertos y aeropuertos, donde los usuarios de éstas se desplazan a cualquier municipio dentro de cada isla.

Propuesta de Ashotel para el Proyecto de Ley de modificación urgente de la Ley 13/2017, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias

A/A Grupo Parlamentario Socialista Canario

D. Jorge A. Marichal González, en calidad de Presidente de Ashotel (Asociación Hotelera y Extrahotelera de Tenerife, La Palma, La Gomera y El Hierro), con CIF G38019055 y con domicilio, a efectos de notificaciones en Rambla Santa Cruz, 147, 1º, 38001 Santa Cruz de Tenerife, teniendo conocimiento que la precitada ley está siendo objeto de modificación en el Parlamento de Canarias, queremos trasladar al grupo parlamentario Socialista Canario las siguientes propuestas de redacción para los tres artículos que tienen relación con la actividad hotelera a la cual representamos en la provincia de Santa Cruz de Tenerife y que sometemos a su consideración (artículos 71, 85 y 86 de la Ley):

Precepto que se modifica:

Capítulo VII. Transporte en taxis. Artículo 86. Áreas sensibles

Texto original:

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 podrán 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 o temporal de la demanda.

Justificación:

A pesar de la trascendencia que debería tener la declaración de las áreas sensibles en islas como Tenerife por su acusado peso turístico, la regulación actual no ha contribuido en absoluto a terminar con las colas de usuarios en el aeropuerto de Tenerife Sur para poder coger un taxi. Es más, el problema, lejos de resolverse, continúa en aumento con el incremento de usuarios, especialmente, de turistas.

La regulación que el propio Cabildo de Tenerife, en virtud de la facultad que le atribuye la ley del transporte, y que se publicó en el Boletín Oficial de la Provincia de Santa Cruz de Tenerife el 24 de abril de 2013, no se ha desarrollado en su totalidad, impidiendo que en días de máxima afluencia de vuelos y de usuarios, se establezca un mecanismo ágil que permita la entrada de taxis de otros municipios para cargar.

El régimen especial de recogida de viajeros que contempla la redacción original de la ley y la propia regulación publicada, en el caso que nos ocupa, por el Cabildo de Tenerife no se ha aplicado, dejando a una cierta autorregulación, que se convierte en corporativa, del gremio del taxi en esas infraestructuras estratégicas para la isla, con un resultado muy diferente del esperado y nada satisfactorio para usuarios del aeropuerto y operadores turísticos.

Dado que la declaración de áreas sensibles en puertos y aeropuertos en islas como Tenerife no ha servido para resolver un problema real y que se cronifica con el tiempo, como es el de usuarios del taxi, sería necesario aplicar, con la amplitud recogida en la propuesta de redacción del artículo anterior, el área de prestación conjunta en dichas infraestructuras, de



manera tal que puedan acceder a la misma, en igualdad de condiciones, los taxis de todos los municipios turísticos de las islas, los de la capital y los dos municipios con mayor población de derecho en cada isla.

Para las islas denominadas verdes (La Palma, La Gomera y El Hierro), dado su reducido tamaño y porque tienen igualmente un reducido número de municipios, el área de prestación conjunta debería ser la isla en su totalidad.