

EL STAC DENUNCIA LA ACTITUD DE LA ACCO DE PRETENDER LA LIBERALIZACIÓN DEL SECTOR DEL TAXI A PESAR DEL SUPREMO QUE SENTENCIÓ SU PRESERVACIÓN

Una vez más, la Autoritat Catalana de la Competencia (ACCO) ha emitido un informe en contra del sector y a favor de la liberalización del transporte de viajeros en vehículos de hasta 9 plazas (taxis y VTCs) sin atender los preceptos dados por el Tribunal Supremo donde indica claramente que el sector del TAXI es un servicio de INTERÉS GENERAL al cual hay que preservar por encima de las VTCs. Es mas, manifiesta que “la previsión de una proporción entre el número de licencias (taxi) y autorizaciones (VTC) de 1/30 es sin duda una medida idónea y proporcionada”

A partir de aquí, el órgano de la competencia Catalana ha decidido emitir un segundo informe, justo después de la sentencia del Supremo, dando la sensación que hace oídos sordos a sus mandatos y también a pocos días de haberse aprobado la licencia urbana por el Área Metropolitana de Barcelona (AMB) que pretende regular el servicio de VTC en su territorio, amparándose en sus competencias tanto del transporte como en las medioambientales.

Precisamente en este último punto, ACCO no hace referencia a que una liberalización perjudicaría la densidad en el tráfico en las grandes, ya muy saturadas y con altos índices de contaminación.

Una vez más la ACCO mal interpreta los dos transportes y pide un regulador único cuando el servicio de los vehículos VTC ha sido uno concreto de toda la vida y la actual regulación así lo determina.

Las VTCs solo pueden trabajar bajo precontratación, con precios que dependen de la oferta y la demanda (variables y especulativos).

El servicio de taxi responde a servicios inmediatos, a mano alzada, en paradas señalizadas y también en servicios precontratados debidamente regulados, con unos precios aprobados por la Administración y que no varía en absoluto en ninguna situación de demanda de servicio.

Es FALSO que el precio del taxi dependa del valor de las licencias ya que las tarifas están reguladas por los ayuntamientos que son los que las aprueban y son autorizados por las comisiones de precios donde están representados todos los organismos desde sindicatos, representantes de los usuarios y las diferentes administraciones públicas.

En absoluto faltan licencias como se ha comentado por parte de ACCO ya que el AMB tiene 2000 taxis que descansan de lunes a viernes y 5000 los sábados y domingos que en caso de necesidad se pueden activar como ya sucede en los fines de semana.

Los requisitos que solicita la ACCO sobre seguridad y calidad en el transporte de viajeros en vehículos de 9 plazas, el taxi ya las dispone. En todo caso, que se dirija al sector de las VTC, empresas que van a pérdidas, donde la precariedad, la no profesionalidad y la elusión fiscal llevan consigo precisamente lo exigido por la Autoridad de la Competencia.

Todos estos elementos ya fueron explicados por representantes del STAC en una reunión mantenida con directivos de ACCO y que han sido omitidos.

Todas las reflexiones de dicho organismo no tienen el beneplácito de las organizaciones del taxi que fueron muy críticas en sus planteamientos.

El STAC no fue al acto de presentación de forma consciente porque en la mesa no estaba representado el sector ya que las asociaciones del taxi no participaron en la confección de ese informe ni en el debate de presentación del informe, solo fue invitada una plataforma que trabaja con el taxi y el resto de componentes son operadores ajenos a nuestra industria sin intenciones de dar un servicio público como lo hace el taxi, la única intención de estas multinacionales es destruir el servicio del taxi para después imponer un sistema de precios fuera del control de las administraciones públicas.

Denunciamos la actitud de la ACCO que a pesar de la sentencia del Supremo intenta pasar por encima de él con sus discursos liberalizadores y sin entender cual es la realidad de nuestro sector de forma deliberada.

Barcelona, 30 de junio de 2018

