



## Poner puertas al campo

Economía, 31/01/2019



Las recientes manifestaciones protagonizadas por los taxistas (principalmente en las ciudades de Madrid y Barcelona), en relación con la regulación de los vehículos de transporte con conductor (**VTC**), ha puesto de manifiesto la situación de dependencia y de hiper regulación que todavía existe en España en algunos sectores estratégicos.

El sector del taxi, por su naturaleza y arraigo, es de los que todavía gozan de un régimen cuasi monopolístico. Un sistema que se ha perpetuado gracias a un modelo basado en las concesiones administrativas, y a través del cual se le imponen una serie de normas y limitaciones que dificultan sobremanera el libre desarrollo, e impiden su expansión, al verse encorsetados por las condiciones impuestas en las ordenanzas de los distintos Ayuntamientos y el sistema de concesión de licencias.

Un sector, cuyo acceso está controlado por el número de licencias que cada Ayuntamiento otorga, y donde no rige la libertad de mercado para la aplicación de las tarifas, es un sector que está condenado a su liberalización, más pronto que tarde.

Así lo han entendido en la Unión Europea y, por eso, el gobierno de Zapatero promulgó la Ley 25/2009, más conocida como **Ley Omnibus**. A través de la cual dejaba sin efecto la autorización de 1 vehículo **VTC** por cada treinta taxis, posibilitando una competencia más directa, en favor de una mejora y abaratamiento del servicio. Pero como cada *partidico* tiene su *librico*, el **PP** –en la siguiente legislatura- volvió a imponer el *numerus clausus* para este tipo de vehículos y la lio parda.

Ahora, los taxistas exigen que se cumpla la ratio 1/30, y los titulares de licencias **VTC**, que legalmente las han obtenido, dicen que nanay del Paraguay. Por su parte el gobierno de España, el pasado julio y ante las masivas protestas que entonces se ocasionaron, escondió la cabeza bajo el ala, se negó a entrar a resolver el problema y le dio una patada al balón, hacia la portería de las Comunidades Autónomas. Pero estas, temerosas de que les pudieran colar un gol, han pedido prórroga y han dado entrada en el partido a los Ayuntamientos, a los que les traspasan esa pelota, que –por cierto- nadie quiere hacer suya.

Un verdadero lío que se produce por una serie de situaciones concatenadas, y por la vergonzante inacción del gobierno central, que está más a lo suyo. Que no es otra cosa que hacer lo imposible por mantenerse en **La Moncloa**, lo que les exige eliminar de la agenda cualquier atisbo de intervención en problemas que puedan generar movilizaciones y algaradas callejeras.

Yo me considero un firme defensor de la libre competencia y de la libertad de mercado. Y por eso, no estoy de acuerdo con ningún tipo de regulación como la que este sector del transporte tiene en nuestro país. Soy más partidario de llegar a una mayor liberalización en la consecución de las licencias de taxis, y en permitir que el sector se autorregule de acuerdo con la competencia y con las necesidades que imponen los clientes y usuarios. Así lo ha reconocido la *Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia*, que es quien, en estos momentos está defendiendo la necesidad de que otros operadores en el transporte de movilidad (como son **Uber** o **Cabify**) se hayan instalado en nuestro país, tras la experiencia que ya han obtenido

en muchos otros países con una economía liberalizada.

Hay quien intenta confundir churras con merinas y nos quieren vender la moto de que la aparición de los vehículos **VTC** están mermando la calidad en el servicio que se ofrece a los clientes. Falso de solemnidad. Solo tenemos que comprobar cómo van equipados estos vehículos, y uniformados sus conductores. Y comparar los servicios que nos prestan ambos colectivos. Recordemos que, hasta hace bien poco, el servicio del taxi no se podía pagar con tarjeta y su consecución fue posible gracias a la competencia generada por otros operadores.

Por otra parte, está el gran negocio especulativo que existe en la compraventa de licencias de taxis y las prácticas poco transparentes que concurren en este tipo de traspasos. Unas transacciones que se hacen al margen de los Ayuntamientos, que son quienes otorgan este tipo de concesiones, y donde –en muchos casos- se manejan cifras que alcanzan los seis dígitos, sin que la Administración perciba un euro por las plus valías generadas.

El problema principal radica en que el sector del taxi no se está adaptando –**on line**- a las necesidades de los usuarios y a las ventajas que estos perciben en la utilización de las nuevas tecnologías. Van unos cuantos años por detrás y a remolque; y eso está perjudicando la imagen de este colectivo. Si a esto le unimos las desgraciadas intervenciones de muchos de sus representantes en el conflicto planteado, y la imagen de intransigentes y energúmenos que están dando, comprenderán el grado de desafección que han generado en la sociedad española.

No se puede consentir que un puñado de exaltados le eche un órdago al gobierno, con la mayor impunidad del mundo. Y, además, se atrevan a amenazar con impedir la celebración de determinados eventos internacionales y, hasta, de cerrar la frontera con Francia si hiciera falta. Al parecer, en Barcelona, les ha salido bien la jugada al haber conseguido doblar el espinazo a un gobierno, como es el de la Generalitat, desnortado y sin capacidad de gestión alguna. Una actitud que les ha dado alas y fuerzas para una próxima ocasión.

Creo firmemente que el sector del taxi, tal y como está configurado, en la actualidad, tiene los días contados. Cuanto antes se den cuenta, mucho mejor. No van a ser capaces de ponerles **puertas al campo** ni de impedir el avance en la implantación de nuevas tecnologías, y de una mayor calidad en el servicio. Si no se regeneran, vendrán otros que lo harán, y les comerán el terreno.

Deberían apostar por conseguir un periodo de transición, donde la Administración vaya desmontando paulatinamente las rígidas normas y aquellas limitaciones que, actualmente, yugulan la operatividad del transporte de movilidad. Se hace imprescindible la liberalización del sector y la coexistencia de todos los servicios y plataformas, sin limitación alguna y en plena igualdad de condiciones de operar.

La libre competencia siempre beneficia a los usuarios, que lo único que quieren es que se les preste el mejor servicio y en las mejores condiciones. Y la actitud violenta y exaltada mostrada por un buen número de taxistas, en sus manifestaciones de Madrid y Barcelona, no son el mejor medio que pueden utilizar para afianzar sus demandas. No se dan cuenta que con este tipo de comportamientos están perdiendo cualquier credibilidad sobre aquellas reivindicaciones que pudieran tener un sentido razonable.

Como moraleja, y punto y final a este artículo, reproduzco aquí las palabras de **Arturo Pérez Reverte**, usuario habitual de taxis, y que –en su cuenta de twitter- se manifestaba así: “...*hoy me obligan, por necesidad y por primera vez en mi vida, a utilizar un Cabify. Así que, en fin. Cada cual sabrá lo que hace*”.

**Jesús Norberto Galindo** // [Jesusn.galindo@hotmail.com](mailto:Jesusn.galindo@hotmail.com)