Nota informativa

Según la Federación del Taxi de Madrid ante los ataques de la Comisión Nacional de Mercados y la Competencia (CNMC)

"El taxi no es monopolio, es un sector donde cualquier ciudadano autónomo puede adquirir una licencia"

- **FPTM aclara que "el taxi" no es una empresa que gane millones de euros, sino un servicio público compuesto por 70.000 personas autónomas**
- **Las modificaciones legislativas que propone la CNMC favorecen la entrada de grandes corporaciones que modificarán sus precios según la demanda perjudicando al usuario**
- **Julio Sanz: "Si el taxi actual está tan regulado es porque es el heredero de años de servicio y de análisis de las necesidades de la población, no vayamos para atrás"**

(Madrid, 27 de enero de 2016)-. La Federación Profesional del Taxi de Madrid (FPTM) recuerda, ante los ataques continuados de la Comisión Nacional de Mercados y la Competencia (CNMC), que "el taxi" no es un monopolio, sino un sector en el que cualquier ciudadano que quiera trabajar como autónomo desde la legalidad, puede adquirir una licencia.

Además, FPTM aclara que "el taxi" no es una empresa que gane millones de euros, sino un servicio público compuesto por 70.000 personas autónomas. "De hecho, según el estudio presentado por la CNMC cada titular en Málaga gana 92,13 euros al día, de los que hay que descontar los impuestos que nosotros sí pagamos", afirma el presidente de la FPTM, Julio Sanz.

En este sentido, Sanz asegura que desde Competencia, con acciones como la impugnación de las ordenanzas del taxi de Málaga y Córdoba, y los cambios legislativos que afectan a las VTCs, pretenden "desregularizar el sector taxi, un sector que se creó pensando en el beneficio del usuario".

Así, recuerda que "nuestras tarifas no las fija el propio sector, sino las Administraciones locales que entienden que los ciudadanos deben de contar con un servicio que cumpla una serie de requisitos mínimos que garanticen la seguridad y ofrezcan una serie de garantías a los usuarios", explica.

"No podemos olvidar que al final estamos hablando de montarnos en un coche con un desconocido, y los taxis, además de ofrecer un seguro de responsabilidad civil en caso de accidente, exigen una serie de requisitos a sus conductores (certificado de penales, etc.)", informa Sanz.

Además, estas tarifas fijadas por la Administración, precisamente protegen al usuario frente a la ferocidad del sistema de la oferta y la demanda. "Los taxis cobran al usuario siempre lo mismo independientemente de la demanda que haya en ese momento. En cambio, empresas como Uber pueden llegar a cobrar hasta 20 veces más si se trata de días con mucha demanda como ocurre en determinadas festividades, tal y como sucede ya en otras ciudades europeas", informa.

"Por otra parte, no hay que olvidar que ahora son relativamente económicos porque están intentando hacerse con el mercado. Si llegan a conseguirlo, tendrán plena libertad

para poner los precios que consideren oportuno, buscando siempre su rentabilidad", añade el presidente.

Asimismo, Julio Sanz asegura que en la actualidad, los ciudadanos con discapacidad ven o verán garantizado plenamente su servicio de transporte en 2017, ya que el sector del taxi está obligado a contar para entonces con el 5% de su flota accesible.

"¿Qué pasará con estas personas si llega a no resultar rentable adquirir una licencia de taxi? ¿Cuántos coches accesibles ofrecerán estas empresas?", se pregunta el presidente. "¿Y cuántos coches eléctricos?", plantea recordando que para 2020 el 100% de la flota de taxis será de ecotaxis, "¿Qué vehículos podrán utilizar los ciudadanos para desplazarse cuando haya episodios de alta contaminación, por ejemplo?".

"Si el taxi actual está tan regulado es precisamente porque es el heredero de años de servicio y de análisis de las necesidades de la población", defiende Sanz, "no vayamos para atrás tanto en el respeto de los derechos de los trabajadores, como en los de los usuarios".