

¿Por qué los 15 minutos no solo no contribuye a la convivencia de ambas alternativas sino que condena la viabilidad del sector?

En el transporte de viajeros en vehículos de menos de nueve plazas, es decir el de taxis y VTC, existen tres segmentos en los que se presta el servicio:

1. Mano alzada	2. Paradas establecidas	3. Contratación -vía telefónica, telemática
Exclusivo para taxi	Exclusivo para taxi	Taxi y VTC
Los taxis circulan por la calle en búsqueda de clientes. Si el vehículo está libre, el cliente lo detiene, indica el destino y en ese momento se inicia el trayecto.	Los taxis se encuentran estacionados en paradas habilitadas en distintos puntos de la ciudad. El usuario que llega a la parada entra en el taxi, indica el destino y en ese momento se inicia el trayecto.	En este caso el servicio de transporte se solicita y contrata mediante llamada telefónica o aplicación.

Los taxis exigen la introducción del tiempo adicional de espera tan solo en el segmento 3 y solo para la actividad de VTC, no para la contratación de taxis, ya sea a través de radio emisora o de aplicaciones que intermedian en sus servicios. Su argumento es que se evita la competencia desleal y se diferencian los servicios. Se trata, de nuevo, de un razonamiento erróneo.

El taxi no quería “asegurar el cumplimiento de la ley” sino que la VTC y las aplicaciones de movilidad desaparecieran de las ciudades españolas. Y para ello inventó el tiempo de espera.

Bajo el falso pretexto de que para asegurar que las VTC son pre-contratadas es necesario un tiempo mínimo de espera (cuando el mismo Gobierno ya había dicho que esto se garantiza con el registro electrónico) el taxi se lanzó a la calle para presionar a las Comunidades Autónomas con un argumento muy claro: o tiempo de espera o violencia.

El Gobierno de Cataluña cedió el chantaje y aprobó el tiempo de espera a cambio del cese de la huelga y las agresiones. La medida fue criticada desde el propio Parlamento Catalán (Consell de Garanties Estatutaries), la Agencia Catalana de la Competencia y un sinfín de instituciones más. Pero el mal ya estaba hecho.

Así, Barcelona se convirtió en la primera ciudad europea en exigir un tiempo de espera a las VTC para blindar al monopolio del taxi. Otras ciudades le siguieron. Como consecuencia, millones de pasajeros se ven hoy privados de su derecho a elegir cómo moverse en estas ciudades. Y miles de conductores están perdiendo sus empleos.

El impacto en el sector VTC

El tiempo que pasa entre la solicitud del viaje VTC a través de una aplicación y la recogida del pasajero es menor a 15 minutos en un 95% de los trayectos VTC. De hecho, en muchos casos un tiempo de espera mayor a lo habitual es motivo de cancelación del trayecto por parte del usuario.

El tiempo de espera, por tanto, hace disminuir el interés del usuario y, por tanto la demanda. El tiempo también hace que el vehículo pueda realizar menos viajes por hora, lo que hace disminuir sus ingresos. Para poder mantener los ingresos el conductor, se vería obligado a subir los precios, lo que a su vez haría que hubiese menos demanda y menos viajes por minutos. Y así sucesivamente.

Solo una pequeña parte del sector no se ve afectada -o en mucha menor medida- por esta medida restrictiva. Se trata de los llamadas servicios tradicionales, gestionados con mucha antelación. Se trata, por ejemplo, de servicios de shuttle, coches a disposición para varias horas o días o servicios de limusinas, entre otros. Este tipo de servicio suelen tener tarifas muy superiores a las que la mayoría del sector ha ido adaptando para hacer el servicio más accesible para todo el público.