



Contribución de la AGRUPACIÓ TAXI COMPANYS (ATC)
a la “CIMERA CATALANA DAVANT L'EMERGÈNCIA CLIMÀTICA”
convocada por la GENERALITAT DE CATALUNYA
Enero 2020

A pesar de que la última Conferencia Mundial sobre el Clima tampoco consiguió fraguar los acuerdos necesarios para abordar esta situación de manera global, gobiernos nacionales de varios países del mundo han decidido trabajar seriamente este tema en sus ámbitos respectivos. En este sentido, desde ATC valoramos muy positivamente la iniciativa del Govern de la Generalitat de Catalunya respecto a la necesidad de tomar medidas efectivas para hacer frente a la emergencia climática.

Lo primero que debemos señalar es una evidencia: hace ya años que el Sector del Taxi del AMB está muy comprometido con el respeto al medio ambiente, mucho antes, incluso, de que el tema de la protección ambiental fuese considerado como una “emergencia”. Así lo demuestra la gran cantidad de vehículos híbridos o de combustibles eco de su flota. El taxi del AMB, en más de un 75% desarrollado por autónomos, viene haciendo un gran esfuerzo de inversión para renovar su flota siguiendo criterios de respeto medioambiental. Estamos seguros de que, en proporción, es el servicio de transporte que más ha apostado por coches y combustibles eco. El IMT dispone de datos estadísticos que corroboran esta afirmación.

El reconocimiento de este hecho es, para ATC, el punto de partida, aún más justificado si tenemos en cuenta que esta dinámica se ha desarrollado sin ningún apoyo por parte de ninguna Administración.

Es cierto, también, que hay, al menos otros dos factores que han contribuido al interés del Sector por los combustibles respetuosos con el medio ambiente: en primer lugar, el trabajo del/la taxista se desarrolla en la vida pública, lo que significa que estamos permanentemente expuestos a los efectos de la polución atmosférica. En segundo lugar, el evidente ahorro de costes (a largo plazo) que implica usar un vehículo eco frente a otros de combustible convencional. Aunque también hay que señalar la relatividad de esta afirmación, puesto que, para la mayoría de autónomos, la adquisición de un nuevo vehículo supone pedir un crédito bancario y el pago de los correspondientes intereses repercute negativamente en el ahorro que supone el bajo consumo de los vehículos eco.

Estamos, pues, delante de una predisposición más que favorable del Sector del Taxi del AMB para asumir responsabilidades para el desarrollo de políticas y acciones de respeto medioambiental serias y efectivas. Creemos, sinceramente, que -más allá de hacer sonar las alarmas e iniciar exhaustivas campañas de “conciencia ciudadana”- es a la Administración (estatal, autonómica y metropolitana) a quien le toca tomar las riendas de la situación y poner en marcha estrategias y proyectos que realmente permitan revertir esta situación.

Desde ATC, con respecto al Taxi del AMB, hacemos las siguientes propuestas:

1. Infraestructuras de suministro eléctrico

Son inexistentes. Sin ellas, cualquier proyecto de implantación de coche eléctrico es, como decimos en catalán, “fer volar coloms”. Esta evidencia hace innecesarios más argumentos. Hace ya 4 o 5 años que parte del Sector se interesó seriamente en el vehículo eléctrico, pero fue una iniciativa que quedó en dique seco porque ni la Administración se comprometió a asegurar una red de suministro adecuada, ni ADIF, ni Aena, por su parte, quisieron saber nada cuando se les propuso que instalaran postes de carga eléctrica en sus respectivas zonas de espera.

En este aspecto, hay que decirlo claramente: no sólo no hemos avanzado, sino que hemos retrocedido. Esto es así porque la Administración, en ese momento, ni mostró interés, ni fue capaz de responder a la disposición y voluntad del Sector del Taxi del AMB para iniciar un cambio serio hacia tecnologías, no sólo de menor impacto ambiental, sino directamente “limpias”, como es el caso del motor eléctrico.

La Administración debe afrontar seria y decididamente esta cuestión, al menos para asegurar el suministro en el corto plazo, si no de los vehículos particulares, sí del taxi como servicio público.

2. App pública a disposición a tod@s (usuari@s y taxistas)

Hace ya años que ATC reclama (y está dispuesta a colaborar en ello, tanto desde un punto de vista de justificación jurídica, como de desarrollo técnico; y así lo demuestran los proyectos que hemos presentado al IMT) la implicación de la Administración en este aspecto, sin -hasta el momento- obtener ningún resultado (a pesar que el AMB/IMT ya tiene algunas herramientas, como “calcula tu ruta” que podrían servir de base para el desarrollo de una app pública).

Las ventajas de una app de este tipo son indudables:

- Promueven la eficacia del servicio al poner en relación inmediata al usuario y al taxista; evitando, por tanto, desplazamientos innecesarios en posición de libre. Beneficio, pues, en dos sentidos: se evitan las emisiones ambientales innecesarias y se contribuye a la descongestión del tráfico. Ambas cuestiones de suma importancia en un medio urbano como Barcelona y su área metropolitana.
- La geolocalización (usuario/taxista libre) a través de esta app pública permitiría rentabilizar la iniciativa del Ayuntamiento relativa a las microparadas. Iniciativa que, a pesar de ser muy buena sobre el papel, no está funcionando por la simple razón de que estas paradas (para 2/3 coches) pasan totalmente desapercibidas.
- Sin duda, además, que esa App pública facilitaría la inclusión del Taxi, no sólo el de la AMB, sino el de toda Catalunya, en una red de integrada de todos los servicios públicos de transporte del país.

3. Homologación de vehículos

Las actuales restricciones que imperan en el AMB son inaceptables, arcaicas y constituyen un auténtico freno para la renovación de la flota. Como ya manifestamos en el primer encuentro de esta *Cimera*, ANTAXI, la organización estatal con la cual ATC está federada, está en contacto con el Ministerio de Fomento para adecuar la normativa estatal a las necesidades actuales. El objetivo es modificar el texto de manera que permita salvar el escollo que representa el hecho de que, actualmente, la homologación dependa de la decisión del fabricante. Esperamos que ahora, con un Gobierno que ya ha dejado de estar “en funciones”, estos cambios no tarden mucho en ejecutarse.

Sin embargo, hay temas que no necesitan el amparo de una ley estatal, que pueden y deben ser solucionados de inmediato: no es aceptable que la homologación de vehículos continúe siendo potestad exclusiva del fabricante y que para que esto suceda, el AMB exija el pago de una tasa para dar la autorización correspondiente.

Actualmente, hay un número importante de vehículos/modelos eco que, aún estando homologados por la Generalitat (y por tanto funcionen como taxi en otras ciudades de Catalunya) no pueden incorporarse a la flota del AMB justamente por la existencia de esas tasas. No se nos escapa, además, que no pagarlas resulta una excelente excusa para que fabricantes/distribuidores puedan adecuar sus niveles de venta de determinados modelos en función de sus propios intereses comerciales, puesto que tienen al Sector del Taxi “cautivo” de determinados vehículos.

Además hay que considerar la actual superposición de competencias que, sobre este tema, existe en la actualidad: por un lado tenemos la homologación que autoriza el Centro Español de Metrología (CEM), por otro, la que determina la Generalitat de Catalunya y, finalmente, la que, previo pago de las citadas tasas, autoriza el IMT. Es evidente que se trata de una serie de filtros innecesarios y que no hacen sino complicar la transición del combustible tradicional a otro/s más respetuoso/s con el medio ambiente.

4. Apoyo económico para la transición a una flota cada vez más ecológica

En otras ciudades y CC.AA. existen subvenciones para promover este cambio al cual nos acabamos de referir. Tanto el Govern de la Generalitat, como el AMB deberían tomar medidas urgentes en este sentido, medidas que contribuyeran a paliar la imprescindible inversión que para un autónomo supone ese cambio. Ya no hablamos sólo o únicamente de subvenciones dinerarias directas a la compra, sino también de otras medidas indirectas como una reducción en los impuestos, favorecer -desde las instituciones- acuerdos con las entidades bancarias que supusieran una reducción en los intereses del préstamo, etc.

En cualquier caso, se hace evidente que la Administración debe tomar este asunto de una manera más decidida. No estamos hablando de ayudas a grandes empresas o multinacionales, sino de trabajador@s autónom@s: personas que asumen la iniciativa de desarrollar un servicio público necesario como es el taxi y que están dispuestas a hacerlo incorporando las mejores condiciones de calidad y de respeto medioambiental.

5. Condiciones de circulación y estacionamiento en la vía pública

Una vía pública descongestionada supone asegurar la existencia y el paulatino aumento de carriles de uso para los servicios públicos de transporte (taxi, buses, etc), para asegurar la velocidad comercial en todos los casos y el mínimo consumo posible.

Además, las autoridades han de velar por la constante invasión de estas vías exclusivas por parte de otras alternativas de transporte privado que suponen un considerable entorpecimiento del transporte público que ha circular por ellas.

Así mismo, es muy importante que el taxi mantenga e incluso amplíe la posibilidad de giros (a derecha e izquierda) en algunas vías principales de la ciudad (en lugar de verlas reducidas) puesto que esto favorece el trayecto corto y, por tanto, reduce el tiempo de actividad del motor.

Evitar un tráfico excesivo y la emisión innecesaria de partículas contaminantes pasa, también, por dotar al servicio del taxi de las paradas necesarias. Últimamente la dinámica es la contraria: las paradas desaparecen o se restringen. Y las microparadas, que se pretendían como sustitutivas (sin la geolocalización a la que nos hemos referido en el apartado 2) no están cumpliendo esta función.

El hecho de que el ciudadano pueda parar un taxi alzando la mano cuando lo necesite y siempre que no suponga un problema de tráfico o un riesgo innecesario, es una ventaja y una característica del taxi del AMB que contribuye, también, a minorar desplazamientos. Es una facilidad, pues, que conviene mantener y promocionar.

6. Control de la oferta no legal. Aplicación del 1/30

La flota del taxi público en Catalunya y, especialmente, en el AMB cubre, y así lo ha demostrado, la actual demanda y la prevista en momentos puntuales. Las VTC y el taxi siempre han convivido porque se trata de dos servicios diferentes que atienden necesidades y públicos diferentes. Existe una ley que regula esta convivencia: el 1/30.

No es congruente, ni tolerable que cuando se están tomando medidas respecto a un asunto, tan serio que la propia Administración denomina “Emergencia Climática”, esa misma Administración permita que la vía pública quede invadida por coches particulares que, a través de una app, estén circulando las 24 horas/día ofreciendo el mismo servicio que el taxi. Produciendo así un efecto de duplicación de la flota. Es una broma de mal gusto que, al mismo tiempo, que se trabaja para evitar que la ciudadanía haga uso de sus vehículos particulares en la vía pública y se lleven a cabo normativas restrictivas al respecto, se permita que compañías multinacionales y de contabilidad opaca, la invadan con sus coches.

Las medidas y las iniciativas a desarrollar para hacer frente a esa emergencia climática y proteger nuestras ciudades y pueblos de una nociva emisión de gases contaminantes pasan, también, por la necesidad de que las administraciones se tomen muy en serio la urgencia de una aplicación rigurosa, taxativa y sin subterfugios de la proporción 1/30.

Reflexión final

Esta iniciativa de la Generalitat de Catalunya cuenta con el apoyo decidido de ATC. Manifestamos nuestro compromiso de hacer todo lo que esté en nuestras manos para fomentar en nuestro Sector el uso de nuevas tecnologías y de combustibles que sean “amigos del medio ambiente”.

Al mismo tiempo, lo hemos evidenciado a lo largo de este documento, creemos que el Sector del Taxi del AMB es plenamente consciente del grave problema medioambiental que sufren nuestras ciudades y pueblos (y nosotros mismos como profesionales de medios de transporte en ciudad), así como de la pérdida de calidad de vida que suponen las emisiones contaminantes para todos y del riesgo de colapso que estamos generando si no conseguimos poner freno a este uso sin control de combustibles y tecnologías contaminantes.

Estamos convencidos de que ahora es la Administración quien debe “mover ficha”. Pensamos que las propuestas que hemos hecho a lo largo de este documento son no sólo las mínimas necesarias por poder dar la vuelta a esta situación, sino que son todas perfectamente asumibles y realizables si, más allá de operaciones de maquillaje, se quiere realmente producir un cambio efectivo que encare la “emergencia climática” con el rigor y la contundencia necesarios.

Si la Administración está dispuesta a tirar hacia adelante con decisión, encontrará al Taxi del AMB en la primera línea. Estamos seguros de ello.

Barcelona, 10 de Enero de 2020
Agrupació Taxi Companys (ATC)

