

# La Gaceta TAXI

La primera revista del sector

del

AÑO XXII  
NÚMERO 245  
ENERO 2017



Comunidad de Madrid  
Consejería de Transportes,  
Vivienda e Infraestructuras

Élite Taxi Madrid,

## “Sobran motivos para la movilización”



- amplia su flota en Barcelona
- Entrevista a Fernando del Molino, Pte. Conf. Taxi Valencia
- Nuevo año, renovadas esperanzas para los autónomos

## Una página en blanco

El primer mes de cada año es como la primera hoja de un cuaderno a estrenar. Una página en blanco dispuesta a recibir todos los planes y objetivos que, con la emoción de los comienzos, estamos convencidos de que lograremos completar a lo largo de los próximos 12 meses.

Para el taxi, 2017 es un año de importantes movimientos asociativos que aspiran a renovar el panorama representativo del sector en nuestro país. Se tiene que actualizar la Sección Taxi del Comité Nacional de Transporte y no hay asociación, antigua o nueva, que no quiera estar presente. Pero los cambios en las mesas también se producirán durante este año a nivel local, como es el caso de Madrid, donde se renovará el Comité Madrileño de Transportes y donde también todos quieren tener un asiento en el que debatir sobre los temas más importantes del presente y del futuro del sector.

En Valencia, Castilla-La Mancha y también en Madrid se deben finalizar los trabajos, en algunos casos largos y tediosos, dedicados a la modificación o a creación de normativas y reglamentos autonómicos para el sector. Estamos ante textos que se han quedado anticuados y que no se corresponden con la realidad socio-mercantil en la que nos encontramos.

Pero 2017 será, sobre todo, un año importante en el plano judicial, no solo para el taxi español, también a nivel europeo y mundial. Con epicentro en Bruselas, y sede delgada en Barcelona, donde la maquinaria se puso en marcha, todas las miradas estarán fijadas en el dictamen del abogado general de la Comisión Europea, que determinará la decisión a adoptar en los juicios contra Uber abiertos en España.

Se abre ante nosotros un año lleno de renovadas esperanzas que, desde estas páginas, esperamos que sobrevivan.

## 6. Primera carrera

- *Pidetaxi refuerza su flota en Barcelona*



## 10. En marcha

- *Desencuentro entre AETM y la administración*



## 14. Entrevista

- *Fernando del Molino, presidente de la Confederación del Taxi de Valencia analiza las últimas novedades locales y nacionales*



## 20. Noticias

- *Acuerdo para modificar la Ley de Transportes*
- *Nueva etapa de la app Ntaxi*
- *Dimisión de la directiva de Abutaxi*
- *Santander y Valencia no suben tarifas*



## 26. Actualidad

- *Novedades para los autónomos*



## 32. Al volante

- *Reto taxi adaptado*



## 38. gacetadeltaxi.com

- *Tablón online*



Año XXIII - Número 245 - Enero 2017

Edita: GUSPIADA, S.L.

Redacción: C/ Teniente Coronel Noreña, 18  
1º B - Madrid 28045

Tels.: 91 466 90 02 - 91 506 24 09 • Fax: 91 506 08 34

Página web: [www.gacetadeltaxi.com](http://www.gacetadeltaxi.com)

Directora: Pilar Glez. Matorra  
[pgmatorra@gacetadeltaxi.com](mailto:pgmatorra@gacetadeltaxi.com)

Redactora Jefe: Olga Lobo,

Redacción: Javier Izquierdo,

Colaboradores: Germán Ubillos,  
[redaccion@gacetadeltaxi.com](mailto:redaccion@gacetadeltaxi.com)

Dpto Comercial: GGM  
[comercial@gacetadeltaxi.com](mailto:comercial@gacetadeltaxi.com)

Administración: [info@gacetadeltaxi.com](mailto:info@gacetadeltaxi.com)

Imprenta: GRÁFICAS BERLÍN

Déposito Legal: M-17.622-1995



LA GACETA DEL TAXI no se hace responsable del contenido de los artículos ni de las opiniones de sus autores y tampoco necesariamente se identifica con los mismos. Queda prohibida la reproducción total o parcial del material gráfico y periodístico de esta publicación sin la autorización escrita de la editorial.



## Por un app única

Jon Mateos

**T**enemos que apostar por una app única como mínimo para España, si también entra Portugal, Inglaterra, Francia e Italia mejor!! No podemos luchar contra apps como Uber o Lift haciendo apps diferentes en cada ciudad. Necesitamos una gran app para todos, es la única forma de hacerle sombra a estos saqueadores.

## Contra las áreas de competencia

Erica Ferraz Blanco

**V**eo eso fatal. Las licencias se dan por habitantes y si crece la población que pongan más licencias, pero que tenga que venir otro taxi de otro municipio no. No estoy de acuerdo en absoluto. ¡Qué manera de estropear las cosas!

Donde yo trabajo también quieren hacer eso... Yo trabajo en la costa y vendrían 8 municipios más si el acuerdo por fin se hace. Es un absurdo. Ya tenemos que aguantar 1 municipio que esta aquí siempre, ahora 7 más se terminará la asociación que

tanto nos costó construir. Volveremos funcionar con teléfonos privados... adiós chóferes tendremos que trabajar solo los dueños. Chóferes que están esperando una licencia desde hace más de 10 años se irán al paro y no sabemos como parar eso. 8 municipios del interior trabajando en la costa. Para los clientes perfecto. Tendrán para escoger, pero para nuestro sector desastroso. Ahora en invierno hacemos cajas alrededor de 50 euros currando 12 horas o más. Ya dirás cómo serán con 8 municipios más. Iré a currar a un súper me parece a mí.

## Un plan contra la competencia

Victor GM

**L**o siguiente que escribo es un hipotético caso que llegado el momento, creo, deberíamos llevar a cabo. Lo que propongo es una gran bajada de tarifas hasta expulsar a la competencia de nuestro sector, tirar los precios hasta echar a esa mugre que nos come poco a poco. Este es un arma de doble filo, porque no sabemos quien podría aguantar más, si la mugre respaldada por el capital de sus multinacionales o nosotros. ¿Que opináis compañeros?

## Trabajar con el Taxi. No a la desigualdad

Francisco Soto González

**T**emo cada vez q los políticos se acuerdan del taxi, pues para lo único que se acuerdan es para perjudicarlos y para dejarlos en desigualdad. Lo único que intentan es desunirnos cada vez más para dar vía libre a otra barbaridad de las suyas si lo único q tienen q hacer es controlar el pirata que no paga impuestos y ni tan siquiera saben como hacerlo q intentan colarnos mas normas para que el taxista esté cada vez peor, echando más horas y cada vez más pobre.

Así nos debilitan para q no podamos ni manifestarnos, porque ya nos faltan horas para llegar a final de mes, pero ellos, mientras, pensando de qué forma endeudan a otros Srs. Que le den cobertura a lo q ellos llaman economía colaborativa. Gracias Srs. Con estos pensamientos pronto España se quedarásin pensiones. A ver que hacen, a ver si se creen estos que ellos, por mucho dinero que tengan luego van a poder vivir tranquilos. Lo mejor de esta vida es q todo se paga y ya llegarán esas facturas.



## Lo que le pido a 2017

Marcelino Camacho Torés

**A** 2017 le pido este año varias cosas, les pido para mí y para mi familia, y también para el mundo entero, salud, paz, tranquilidad, seguridad y espero que me traigan todo lo que les pido, porque este año me he portado muy bien.

También les pido para todos los taxistas. Que el taxi pertenezca al consorcio de transportes de viajeros de la Comunidad de Madrid y este coordinado con los de más transportes de viajeros.

Un tipo de coche, amplio, cómodo y seguro para los taxistas y usuarios, que salga de fábrica preparado, con GPS y mampara de seguridad, para prestar un servicio cómodo, seguro y de calidad.

Una aplicación para smartphones única para el sector del taxi de la comunidad de Madrid, sería bueno para los usuarios y muy rentable para los taxistas.

Que los taxistas pensemos un poquito, nos daríamos cuenta que tenemos que evolucionar, llevando más limpio nuestro taxi, vistiendo más elegante y mejor aseados, siendo más agradable con los usuarios, un servicio de más calidad que la competencia.

Que el 2017 sea un año de unidad, diálogo, debates, consenso, mejoras y prosperidad, que sea un año referente para las españolas/les y para la historia de España.

## A un tuit

**@sccaballero** A que coj...esperan las asociaciones para cortar el grifo....¿Cuántas VTCs hay operando en madrid? ¿Cuántas legales e ilegales?

**@dique24** En Andalucía es así, una licencia un titular y entonces se minimiza la especulación y la sobre explotación intensiva

**@joselito761** El taxi es una concesión administrativa y la Consellería esta en su derecho de limpiar lo que otros han manchado

**@rafa64rafa64** ¿Pero a quién se le ocurre igualar a una VTC que han incumplido la ilegalidad y echar por tierra a los TAXI Y TAXISTA? ¡¡Vamos!!

**@cab21c2a422b4c0** Le puede pasar a cualquiera, pero es evidente que las largas jornadas y el estrés, pasan factura.

**@A\_Haro\_** al menos hay zonas donde los taxistas son inteligentes, yo a favor de las 9 plazas para quien las solicite, sea rural ó no.

**@taxijornal** Desde luego la cabeza no sé para qué la tienen. Para hacerlo peor más vale no hagan nada. Sin gobierno vivíamos mejor.

**@ElTaxiMolon** Que cuando haya cortes por la ciudad no podamos pasar nosotros (SP regulado) y las VTC'S sí (privado) es ya lo último!! @prsardinero #Hartos

# Pidetaxi lista para operar con

**Dos serán las emisoras que operen a través de la aplicación Pidetaxi en Barcelona. A Taximes, que trabaja con esta app desde hace dos años, se suma la Cooperativa RadioTaxi Barcelona, ampliando así la flota en la Ciudad Condal a más de 650 taxis. Para sus presidentes, Pep Casafont y Leandro Navarro, el taxi debe entender la importancia de colaborar para ofrecer el mejor servicio debe ser el objetivo del sector del taxi y creen que Pidetaxi es “un nexo de unión muy importante” en este sentido.**



*Pidetaxi, nexo de unión para el sector*

**P**idetaxi estrena 2017 con la incorporación de una nueva radioemisora en Barcelona. Cooperativa Radio Taxi Barcelona se suma a Taximes para ofrecer a los usuarios una flota de más de 650 taxis a través de la app, convirtiéndose así en un referente en la capital catalana.

Esta es la primera adhesión de una nueva emisora a Pidetaxi en una ciudad que ya contaba con un radiotaxi adscrito a este servicio, tras la modificación, el pasado mes de noviembre, de los estatutos de ARTE. Un cambio que permite, entre otras cuestiones, que en una misma ciudad la aplicación pueda ser utilizada por otra radioemisora, aunque para ello será necesario superar un informe de idoneidad vinculante.

El objetivo, tal y como explicó Andrés Veiga, presidente de ARTE, es que esta app se convierta en un referente a nivel nacional, motivo por el que quieren captar al mayor número de radioemisoras, ahora que ya están presentes en prácticamente todas las ciudades españolas. Para Veiga, “esta medida es un paso importante para seguir creciendo porque es importante entender que todos tenemos que aunar esfuerzos, también a nivel tecnológico.” Además, en dicha asamblea, que se celebró en el marco de la Feria del Taxi, también se aprobó separar el derecho asociativo, por el que cualquier radiotaxi que quiera puede unirse a ARTE, y el derecho a la prestación de servicio a través

de la aplicación Pidetaxi.

Con esta maniobra, ha señalado el presidente de ARTE, Pidetaxi se verá reforzada con una mejor oferta de servicio en Barcelona en particular. Pero también a nivel nacional con las recientes incorporaciones de Valladolid, Palencia, Irún y las mejoras en la prestación de servicio en Bilbao, Pamplona y Antequera.

Hablamos con los responsables de Taximes y Cooperativa RadioTaxi Barcelona, Pep Casafont y Leandro Navarro respectivamente, sobre los motivos que les han llevado a esta colaboración y sobre el camino que debe tener el taxi de cara al futuro.

**Gaceta del Taxi.** Barcelona es la primera ciudad en la que se han aplicado los nuevos estatutos de ARTE que permiten a varias emisoras trabajar con la app Pidetaxi. ¿Por qué era necesario un paso así?

**Pep Casafont.** En Barcelona hay muchas radioemisoras, pero son todas muy pequeñas, con muy poca flota. Y la nuestra con 350 taxis no siempre podía cubrir todos los servicios. Con la incorporación de un taxi amigo como es la Cooperativa, estamos hablando de más de 650 taxis solo para el

**Pidetaxi se convierte en la app con más flota**

# 650 taxis en Barcelona

Área Metropolitana de Barcelona para dar el mejor servicio a nuestros clientes, que es lo más importante.

**Leandro Navarro.-** Es evidente que la unión hace la fuerza y cuantos más seamos más recursos tendremos para poder hacer campañas comerciales en cada ciudad.

**G.T.-** ¿Por qué han apostado por Pidetaxi y no otra aplicación?

**Leandro Navarro.-** Por lo mismo que ha dicho Pep. La colaboración se debe producir sí o sí y Pidetaxi es un nexo de unión muy importante. A día de hoy ningún radiotaxi, después de la desaparición del más grande entre comillas, tiene una flota con capacidad suficiente de coches para dar un buen servicio a una ciudad como Barcelona.

**G.T.-** ¿Ha mencionado que son radiotaxis amigos, a qué se refiere exactamente?

**Pep Casafont.-** Si en un momento dado tenemos que colaborar en compartir servicios pues lo hacemos, no hay ningún problema. Hemos colaborado mucho y nos pareció una opción muy buena que se sumaran a este proyecto. La colaboración es fundamental. Es un vínculo importante que ya existía y que



*Leandro Navarro [i] presidente de Cooperativa RadioTaxi Barcelona y Pep Casafont [d] presidente de Taximes*

ahora se hace más grande gracias a Pidetaxi.

**G.T.-** ¿Ha habido algún otro radiotaxi interesado en utilizar la aplicación de Pidetaxi?

**“Cuanto más seamos más recursos tendremos”**



*Asamblea de ARTE el pasado 26 de noviembre*



Más de 600 taxis para dar servicio al AMB

¿Creen que lo habrá en el futuro?

**Leandro Navarro.-** Son emisoras muy pequeñas y con poca infraestructura, así que no creemos que tengan intención de sumarse. Además, los últimos cambios normativos ponen más difícil su supervivencia.

**G.T.-** Y si alguna lo plantea, ¿qué requisitos debería tener para poder formar parte de la flota de Pidetaxi?

**Pep Casafont.-** Habría que estudiar detenidamente qué radioemisora es y cómo es su funcionamiento, la calidad del servicio... Lo primero es que esté legalizada, que hay muchas que no lo están, y después valoraríamos también su flota y que tenga unos mínimos de calidad.

## Falta de legalidad

**G.T.-** Se ha referido a la legalidad como requisito imprescindible para poder operar con Pidetaxi. ¿Es que hay emisoras que no cumplen con la normativa?

**Pep Casafont.-** Del total de 38 ó 39 radiotaxis que pueden estar operando a día de hoy en el Área Metropolitana, solo unos 10 están legalmente constituidos, si bien todos llevan su publicidad. En mi opinión no creo que haya ningún radiotaxi de los pequeños que sobreviva al decreto aprobado por la Generalitat el pasado 9 de noviembre. Lo más probable es que acaben muriendo y nosotros estaremos aquí dispuestos a recibir a los compañeros que quieran trabajar bajo nuestras directrices.

**Leandro Navarro.-** Lo que queremos es

## De los casi 40 radiotaxis en BCN, solo 10 operan legalmente

seguir creciendo nosotros mismos, aumentar nuestras flotas y ofrecer el mejor servicio a nuestros clientes. Esa es una de las opciones, la más factible, porque a nivel de costes e infraestructuras nosotros ya las tenemos, aparte de una emisora o dos que puedan tener un nivel similar, pero que no han mos-

trado su interés en colaborar. Entiendo que para las emisoras más pequeñas sean más difícil poder adaptarse a un cambio como el que implicaría Pidetaxi, a nivel económico y tecnológico.

**G.T.-** ¿Qué mínimos de calidad son importantes para ofrecer un buen servicio de taxi?

**Pep Casafont.-** Que el cliente quede satisfecho es el primer punto y a partir de ahí lo demás sale solo. Nos hemos encontrado con muchos problemas y hay taxistas que no cumplen estos estándares, que es algo muy duro de decir, pero es real. Nosotros, como somos emisoras más grandes, tenemos una serie de reglamentos internos que hay que cumplir, y personal que llevan un control de la flota en la calle, que el taxista vaya limpio, que el coche esté impecable. Esos mínimos.

**G.T.-** Taximes lleva dos años trabajando con Pidetaxi. ¿Ha trabajado Cooperativa RadioTaxi con alguna otra aplicación antes?

**Leandro Navarro.-** Trabajamos durante unos meses con otra aplicación, pero no estaba integrada dentro del sistema como Pidetaxi. Creemos que es importante que esté integrado porque hay muchos profesionales mayores, menos familiarizados con las nuevas tecnologías a quienes les resulta más complicado entenderse con una aplicación en un móvil. Sin embargo con Pidetaxi el servicio viene directo al taxímetro. Al profesional le da igual desde donde le llegue el servicio, lo que importa es que el usuario tenga vías diferentes para poder pedir un taxi, no solo por teléfono, que es lo que nos interesa.

## La nueva normativa de radiotaxis para Catalunya

Un año tendrán las asociaciones profesionales y aquellas radioemisoras que no cumplan con la normativa para adaptarse a las especificaciones que contempla el Decreto 314/2016 de 8 de noviembre de la Generalitat de Catalunya por el que se regula la actividad de mediación en el sector del taxi. Es decir, la prestación de servicio en la contratación y comercialización de servicios de taxi urbano e interurbano, ya sean mediante radiofrecuencia, sistemas de telefonía, aplicaciones informáticas para dispositivos fijos o móviles u otros sistemas análogos.

Para poder desarrollar esta actividad, el Decreto establece que debe ser persona jurídica, en forma de sociedad mercantil, sociedad laboral o cooperativa legalmente constituida. Además, deben disponer de un local abierto al público o, de forma alternativa, de un sistema telemático de atención al cliente. También tienen que contratar una póliza de responsabilidad civil, justificar la vinculación de la empresa de mediación con los titulares, y disponer de normas internas de funcionamiento.

Es decir, una serie de requerimientos que, según Pep Casafont y Leandro Navarro no todas las radioemisoras del Área metropolitana cumplen a día de hoy.

# “Se está permitiendo una guerra en la calle entre el taxi y las VTCs”

**Los proyectos de modificación de la Ley 20/98 de Transportes de la Comunidad de Madrid y del Real Decreto 74/2005 por el que se aprueba el Reglamento de Transportes Terrestres de la Comunidad de Madrid, incluyen una serie de puntos que desde la asociación Élite Taxi Madrid consideran intolerables. Esto, junto a una situación en la calle de enfrentamiento constante con las VTCs, ha dado motivos a la asociación para plantearse futuras movilizaciones frente a la administración.**



*Concepción Guardado, presidenta de Élite Taxi Madrid*

**A**l igual que sucedió el 11 de septiembre de 2015 cuando, una vez conocido el proyecto de modificación del ROTT, Élite se manifestó frente al Ministerio de Fomento; ahora, a nivel autonómico, una vez que se han dado a conocer los borradores de los proyectos de modificación de la Ley 20/98 de Transportes de la Comunidad de Madrid y del Real Decreto 74/2005 del Reglamento de Transportes autonómico, Élite Taxi Madrid no ha tardado en anunciar una concentración frente a la sede de la Dirección General de Transportes de la Comunidad de Madrid que, a cierre de la edición, estaba previsto que se celebrara previsto que se lleve a cabo.

Una mayor complejidad normativa con respecto a las líneas de actuación de los vehículos de arrendamiento con conductor es, a juicio de Élite, lo que se pretende con esta modificación y, por tanto, el principal motivo por el que anunciaron la protesta frente a la Dirección General de Transportes. “Preferimos hacer una concentración frente a la puerta del que pensamos que puede hacer algo para solventar esta situa-

ción”, explica a La Gaceta del Taxi Concepción Guardado, presidenta de Élite Taxi Madrid, quien quiere dejar claro en todo momento que no tienen nada en contra de la persona del director general de transportes.

“Hemos observado una especial intención de proteger a los intermediarios en el transporte y nos da la sensación de que se pretenden legalizar ciertas actividades que rayan lo ilegal”, indica la presidenta de la entidad convocante de la protesta, quien no duda en afirmar que “se pretende posibilitar que los contratos singulares como ellos los llaman, se ejecuten con la figura del intermediario, que son las apps de VTCs que todos conocemos, y no con el usuario final”, algo que a ojos de Concepción Guardado “favorecerá la captación en la calle de manera sibilina, lo que para nosotros es ilegal porque no hay de verdad un contrato previo con el cliente”.

**“Estamos viendo VTCs aparcadas en paradas de taxi”**

## Las nuevas normativas “favorecen” otro tipo de transportes

Al estar transferidas las competencias a las Comunidades Autónomas en materia de transportes, creen desde Élite que la Dirección General de Transportes puede hacer una mejor labor a la hora de aclarar dónde deben permanecer estos vehículos de arrendamiento de alquiler con conductor. “La Comunidad de Madrid tiene competencia para hacer y deshacer. En el proyecto de modificación de la Ley y del Reglamento estamos viendo que se quiere adaptar la normativa autonómica a la nacional. Pero se quieren introducir cosas que ni siquiera vienen reflejadas en la nacional y que no nos gustan”, explica Guardado quien deja claro que la interpretación que la entidad que representa hace es que “están intentando favorecer a otro tipo de transporte”.

Con respecto a esto, desde Élite se asegura que ya se han presentado las alegaciones oportunas y que se encuentran a la espera de ver cómo quedará finalmente. A pesar de eso, Guardado advierte que no se van a rendir de una manera fácil y “dejar que manejen nuestra vida, porque nuestra rentabilidad y nuestro negocio están en juego”. “Queremos que quede clara la normativa y no como ahora donde cada policía interpreta a su manera la norma”.

En términos generales lo que se de-



*Pablo Rodríguez Sardinero, director general de transportes de CAM*

manda desde Élite Madrid es “que Transportes defienda al servicio del taxi, aprobando una normativa que establezca claramente cuáles son los límites de las VTCs”. “La Comunidad Autónoma ha tenido abandonado al taxi y lo ha dejado a su suerte”, critica en este punto la presidenta, quién también considera, y por eso avanza que Élite Taxi Madrid también se concentrará frente a la sede del Ayuntamiento el próximo día 2 de febrero, que el taxi ha sido “un niño ajeno entre ambas administraciones”. “Se pasan la pelota unos a otros y nosotros estamos en el medio, cumpliendo la normativa, absolutamente regulados y sin poder competir”.

Pero estas modificaciones que se pretenden influir no son el único motivo por el que desde Élite protestarán contra la

Dirección General de Transportes en la madrileña calle Ourense. “Estamos también en contra de lo poco que se ha actuado hasta el momento ya que se está permitiendo una auténtica guerra en la calle entre taxistas y conductores de VTCs”. “Estamos absolutamente invadidos –apunta Guardado– y estamos viendo VTCs aparcadas en las paradas de taxi”. “No podemos estar todo el día llamando a la policía y se tiene que aumentar el número de inspectores”.

**“Las VTCs vienen para quedarse”, advierte Sardinero**

## Incomprensión en Transportes

Por su parte, desde la Dirección General de Transportes, su máximo representante, Pablo Rodríguez Sardinero explicó a La Gaceta del Taxi que, desde un plano general, puede entender que por parte de Élite Taxi Madrid "lleven a cabo una serie de reivindicaciones"; sin embargo, el director no comprende que se manifiesten frente a la sede de la Dirección General, "una entidad que a finales del año 2015 sacó una modificación legislativa para la inmovilización en la lucha contra el intrusismo y la competencia desleal y que durante el año 2016 ha trabajado para sacar adelante un distintivo con el que identificar a las VTCs, tanto en la parte delantera como en la trasera de los vehículos".

Rodríguez Sardinero quiso defender también su política de hacer partícipes a todas las entidades de las modificaciones que podría sufrir el sector y reivindicar sus más de treinta reuniones que mantuvo durante el año pasado con los distintos representantes del taxi madrileño. "Durante todo el año Élite ha participado, incluso sin estar dentro del Comité Madrileño de Transportes por Carretera, y les he dado la opción de que trabajen en conjunto y propongan observaciones y alegaciones a lo que va a ser el nuevo Reglamento y la Ley", explicó el director, quien quiso aclarar que durante el año pasado ha tenido un total de seis reuniones con la asociación que ahora se concentra frente al edificio donde desempeña sus funciones.

Por tanto, la principal reacción ante la noticia de esta concentración, que al cierre de la edición se mantenía convocada, es su no comprensión. "Nuestra administración es la que más les ha escuchado en todas sus necesidades y voluntades, y hemos puesto en práctica trabajos en común", afirma un Rodríguez Sardinero que quiere dejar claro que les ha tratado "exactamente con las mismas condiciones que a las demás asociaciones, entendiendo que es una parte importante dentro del sector del taxi".

## "La CAM es la que más ha escuchado todas sus necesidades"

En cualquier caso, el director general de transportes esperaba poder reunirse con ellos el día de la concentración, brindándose directamente a ello en sus respuestas, para atender a unas reivindicaciones que si bien desde Élite Taxi Madrid tienen bastante claras, desde la administración autonómica de transportes no llegan a comprender. "No sé qué es lo que piden, entiendo que lo que solicitan es que nadie trabaje más que ellos, pero es que en el mundo en el que



Sede de la Dirección General de Transportes (i) y el Ayuntamiento de Madrid (d)

estamos la gente tiene que trabajar", indica el director.

"Las VTCs vienen a quedarse y vienen a trabajar en igualdad de condiciones que otros sistemas o modelos de transporte" -advierte Sardinero- "por lo que hay que regular esas condiciones y si están dentro de la legalidad suponen un modelo más". Precisamente ese marco normativo que desde la administración consideran que con estos proyectos quedará clarificado, Élite considera que sucederá todo lo contrario.

Con respecto a otra de las quejas fundamentales que expresan fervientemente desde la asociación de taxistas, que no es otra que la falta de efectivos policiales para poder llevar a cabo inspecciones, Rodríguez Sardinero se defiende, apuntando que a partir del 15 de enero empezarán a trabajar cuatro inspectores más. "Hemos trabajado durante todo el año pasado en un convenio en colaboración con el Ayun-

tamiento para que otorguen una unidad especializada en transporte y ha contestado recientemente", indica el director de transporte, apuntando hacia el mes de octubre, fecha en la que desde la Comunidad indican que se hizo esa petición. "El Consistorio ve con buenos ojos el motivo del convenio y esperamos poder firmarlo en breve, lo que supondrá un antes y un después en el trabajo de inspección y colaboración con la Policía Municipal para ordenar y coordinar la vigilancia".

## El 2 de febrero frente al Ayuntamiento

Rodríguez Sardinero apuntaba también el hecho de porqué desde Élite no se planteaban una concentración frente a la administración local. "Le dije a Concepción Guardado en su día que se fuera al Ayuntamiento a dar ruido porque, más allá de no hacerles ni caso, sólo montan decretazos y firman acuerdos con Uber".

Desde Élite efectivamente están muy molestos con las actitudes del Gobierno Local con respecto al taxi. "El Ayuntamiento establece en su preámbulo

que debe velar por la rentabilidad de nuestro negocio y no veo que en ningún momento estén velando por nuestra rentabilidad", explica Concepción Guardado, quién hace hincapié en el dolor que provocaron las fotografías que una parte del equipo presidido por Manuela Carmena se realizó en la puerta del Consistorio con representantes de la empresa norteamericana Uber.

"Nos dicen que tenemos que aprender a competir cuando tenemos paradas de taxi prehistóricas, con muchas trabas en la homologación de vehículos y con un régimen sancionador que no se aplica", denuncia la presidenta de Élite.

Estos y algún que otro asunto relativo a la excesiva contribución a las arcas públicas que debe soportar el taxista, son los principales motivos que han hecho que el próximo día 2 de febrero, taxistas madrileños se concentren frente a la sede del Ayuntamiento.

# “La nueva Ley nos refuerza como servicio público de interés general”

Con motivo de la aprobación del Anteproyecto de Ley del Taxi de la Comunidad Valenciana, hablamos sobre este y otros temas con Fernando del Molino es presidente de la Federación Sindical de Valencia y Valencia, presidente de la Confederación de autónomos del taxi de la CV y secretario de CTAE.

Para el dirigente valenciano es importante que la nueva Ley respalde el modelo autónomo que desde todas las organizaciones en las que tiene un cargo se defiende de forma “directa y sin fisuras”.

Además sobre la Ley, del Molino también habla del intrusismo o del pulso judicial que mantiene el taxi con la CNMC, así como de otros problemas históricos dentro del sector que no reciben tanta atención, como enfermedades profesionales o la conciliación familiar. or ello considera importante “conseguir un convenio sectorial enfocado a la protección de los conductores”.

**Gaceta del Taxi.-** Tanto para la Federación Valenciana como para la Confederación de Autónomos de la C.V que usted preside, esta nueva ley es un “pilar fundamental” para el sector. ¿En qué aspectos mejorará al taxi valenciano?

**Fernando del Molino.-** Primero y principal fortalece nuestro modelo de taxi titular de una sola licencia como servicio público al usuario, contra un modelo de transporte empresarial liberalizado, que es el que están solicitando tanto la CNMC como las plataformas de transporte fraudulento que todos conocemos. Después y también en la línea de fortalecer nuestro sector y hacernos mas competitivos, pone las bases para que en la Comunidad Valenciana se preste un servicio de mayor calidad si cabe, con algunos artículos en la línea de mejoras tecnológicas, mejoras en la prestación del servicio, y en la delimitación de los derechos y deberes de usuarios y taxistas. Por último pone las bases para regular la oferta y la demanda,



*Fernando del Molino, presidente de la Federación Sindical de Valencia y Valencia, presidente de la Confederación de autónomos del taxi de la CV y secretario de CTAE*

incluso con la remuneración al titular por la retirada de su licencia.

**G.T.-** ¿Por qué esta ley es importante de cara a la presión ejercida desde la CNMC?

**F. dM.-** Uno de los argumentos de la CNMC es que el taxi es una actividad empresarial más y debe estar liberalizado como el resto de sectores. Esta Ley nos refuerza como un servicio público de interés general para el usuario, con tarifas reguladas, acorde con lo que dice el preámbulo de la Ley de Garantía de Unidad de Mercado sobre los taxis y las farmacias.

**G.T.-** ¿Ha existido consenso con el resto de organizaciones a la hora de elaborar la normativa?

**F.dM.-** Tal como hemos demostrado, la practica totalidad de Asociaciones de Castellón y Alicante apoyan públicamente esta Ley, la prueba más palpable es se ha firmado un manifiesto por parte de la práctica totalidad de Asociaciones de Taxis de la Provincia de Alicante (incluidas algunas que están con la Gremial) apoyando a la nueva Ley del Taxi de la Comunidad Valenciana. Esta Ley es favorable para los taxistas autónomos, y solamente perjudica a los que tienen licencias acumuladas, y a alguno que defiende un modelo empresarial (argumentos cercanos a los que esgrime la CNMC).

En la Comunidad Valenciana solo existe la acumulación en Valencia ciudad. Para que se hagan una idea, (números aproximados) de 4.500 licencias en la Comunidad Valenciana, solo hay unos 100 titulares que tengan más de una licencia. Los últimos presidentes de la Gremial han sido titulares de varias licencias, ¿significativo verdad? Aun así seguiremos buscando consenso con la Gremial si quieren sentarse con nosotros.

**La nueva ley “pilar fundamental” para el taxi autónomo**

## “Unidad sí pero alrededor de nuestro modelo de taxi”

**G.T.-** Además de la batalla contra la CNMC, el taxi tiene otros problemas a nivel nacional, ¿cuáles diría que son los principales? ¿Y cuáles las herramientas para solucionarlos?

**F.dM.-** El taxi tiene problemas históricos relacionados con la salud y la conciliación familiar, y me da la sensación que la Confederación va a quedarse sola en esto.

Conseguir un convenio sectorial que contenga el reconocimiento de enfermedades profesionales, jubilaciones anticipadas como tienen otros sectores similares, y regulaciones del servicio enfocadas a la protección de los conductores.

Otras asociaciones no le dan la importancia que le damos en la Confederación, y más cuando hay representantes de asociaciones que defienden el modelo empresarial. Nosotros sí nos preocupamos de las condiciones de trabajo de los taxistas, porque los que estamos en primera línea también trabajamos nuestro taxi.

Las herramientas son muchas, pero si tengo que priorizar, diré que el convencimiento de lo que queremos, la experiencia para saber cómo llegar a convencer a quien sea necesario, y la perseverancia para lograrlo, y luego poner los medios tecnológicos y políticos necesarios. Somos personas y no máquinas, no podemos estar 40 años trabajando 14 horas diarias 7 días a la semana, esto no debería consentirlo nadie, ni taxistas ni representantes, ni la administración.

**G.T.-** ¿Cuenta el taxi con medios para alcanzar esos objetivos? ¿Sería la unidad uno de ellos?

**F.dM.-** En la Confederación tenemos los más importantes que ya he nombrado, es cuestión de tiempo si seguimos en el cargo, yo soy muy obstinado, si algo es bueno y estoy convencido de ello no lo dejo hasta que no lo consigo.

Desde luego la unidad es una herramienta fundamental, en la Confederación hay unidad en nuestros objetivos, pero si hablamos de la unidad nacional, es difícil conseguirla cuando hay asociaciones que están pidiendo acumulación de licencias y entidades jurídicas (liberalización controlada del sector), que es uno de los argumentos de la CNMC y de las multinacionales que nos amenazan para liberalizar completamente al sector.

Y lo peor es que muchas asociaciones de taxistas autónomos no son conscientes de esto. Unidad sí pero alrededor de nuestro modelo de taxi, aunque desde luego estaremos todos unidos cuando haya un asunto puntual que nos amenace, ya se ha demostrado estos años,



María José Salvador (i) Consellera y Mónica Oltra (d) vicepresidenta de la Generalitat de Valencia

tanto en movilizaciones como en la colaboración con la Asociación Empresarial cuando pidió ayuda para pagar los gastos de la denuncia contra Uber, en esto si hay unidad.

## Nueva confederación en Valencia

**G.T.-** A nivel autonómico, se ha creado una nueva organización. ¿Por qué es necesaria la constitución de una nueva organización?

**F.dM.-** Es necesaria porque hay que crear un marco que nos represente a todos y la unión con la asociación mayoritaria de Alicante y con la mayoritaria de Castellón supondrá tener la representación de la mayoría de los taxistas de la Comunidad Valenciana. Hemos acordado estatutos nuevos, representación nueva y junta directiva nueva, y lo más importante, dejar el pasado al margen de la nueva Asociación, con una Confederación en la que todos seamos parte en esta creación y sin que tengamos que mirar atrás.

Las condiciones ya están pactadas, los estatutos, la representación, las cuotas, y la junta directiva ya están acordados, y su puesta en marcha definitiva será a primeros de año 2017.

**G.T.-** Se definen como la asociación de los autónomos frente a otras organiza-

ciones con una visión más empresarial del sector. ¿Es posible un entendimiento entre las diferentes opciones de explotar el taxi?

**F.dM.-** En la mayoría de aspectos sí. Para que entiendas mejor esta afirmación, cuando empezamos a negociar con la Gremial los detalles de la nueva Ley del Taxi de la Comunidad Valenciana (nos reunimos hasta en 8 ó 9 ocasiones, tanto con Antonio Haro como con

## “El exceso de prudencia favorece al fraude y al delito”

el actual presidente de Gremial), llegamos a acuerdos en todo el articulado de la ley, salvo en la acumulación y la obligatoriedad de que los jubilados transmitan la licencia al jubilarse, aunque es cierto que en otros detalles que sí llegamos a acuerdos han quedado en el aire, pero porque han roto relaciones con nosotros, hemos constatado un cambio de estrategia de la nueva junta directiva de la Gremial, (en el escrito de dimisión del anterior secretario de Gremial Antonio Haro lo deja muy claro).

Supongo que volveremos a sentarnos cuando ellos quieran, nosotros nunca hemos dejado de invitarlos a reuniones con Ayuntamiento, Adif, o distintas entidades, y son ellos los que no nos invitan a ninguna reunión desde hace unos meses.

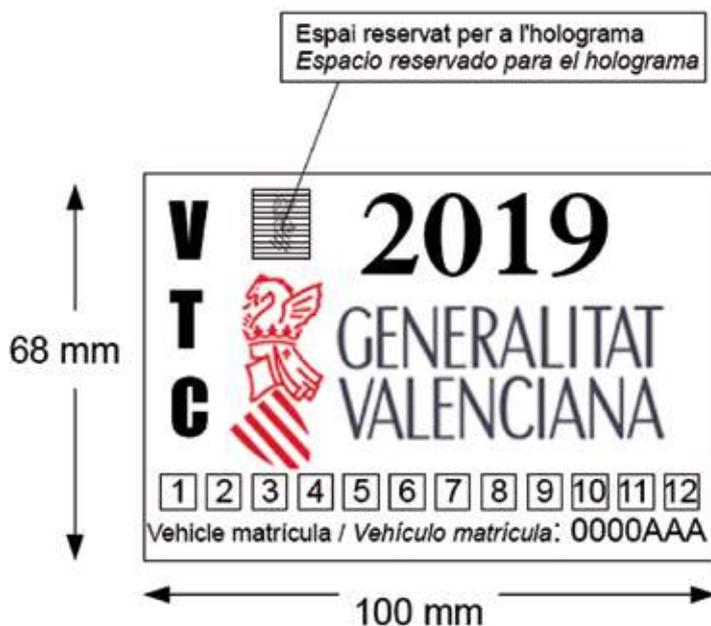
## Más control policial

**G.T.-** Una de las últimas actuaciones en Valencia ha sido la creación de la Mesa contra el Intrusismo en el Taxi. ¿Cuál será exactamente su función?

**F.dM.-** Su función principal es que los cuerpos de seguridad sean más efecti-



Reunión de la Mesa contra el intrusismo



Distintivo para VTCs

vos en acabar con las ilegalidades que nos afectan. Como ya ha quedado en evidencia en la primeras reuniones, los taxistas que estamos todo el día en la calle tenemos más información que nadie para saber quién, cómo y cuándo, y solo falta que los medios de inspección tengan pruebas para poder sancionar e inmovilizar a todo el que incumpla las normativas de transporte.

**G.T.-** No obstante, desde su organización también han pedido más control e inspección para acabar con la piratería. ¿Hay disposición por parte de la Generalitat de aumentar el número de inspectores?

**F.dM.-** De momento nos dicen que disposición sí hay, lo que no hay es dinero, que la Comunidad Valenciana tiene un problema de financiación que no permite más personal, pero seguiremos insistiendo en ello.

**G.T.-** Además de estas medidas, ¿qué otras herramientas serían necesarias para solucionar este problema?

**F.dM.-** Creemos que la Conselleria de Transportes debe mojarse más sin ninguna duda, ya que son demasiado prudentes a la hora de redactar instrucciones o de sancionar a los piratas si no tienen actas policiales con muchas pruebas de las infracciones. En el caso de las VTC que incumplen el Rott, sabemos que lo hacen de forma que es difícil

de demostrar, y este exceso de prudencia favorece al fraude y al delito.

**G.T.-** En un plano más local, la Asociación Gremial de Valencia ha manifestado su deseo de recuperar la tarifa plana al aeropuerto, ¿cuál es su postura sobre este tema?

**F.dM.-** Creemos que ya hemos tenido suficiente polémica para volver otra vez a caer en ello, es una medida que puede ser positiva, pero se ha demostrado que no acaba con los abusos en el Aeropuerto. Durante el tiempo que ha estado en vigor, fomentaba el abuso también en recorridos que no tenían origen en el Aeropuerto. Hay otros métodos más eficaces y la Gremial está enrocada en esto.

**G.T.-** Por último, y también respecto a la ciudad de Valencia, desde la Federación calificaron de "éxito" la regulación de verano, ¿se plantean recuperarla?

**F.dM.-** Desde luego que lo hemos solicitado para 2017, y después del éxito obtenido, se nos está pidiendo que se aplique también en Semana Santa o Navidad, o incluso en las primeras semanas de septiembre, fechas en que baja la demanda de forma muy acusada.

Seguiremos solicitando lo que nos piden nuestros afiliados, aunque estamos haciendo una encuesta a todo el sector de Valencia, incluidos los asalariados y tenemos una mayoría aplastante (cer-

## “El pasado hay que dejarlo atrás”

cano al 90 %) a favor de estas medidas, por lo que todo el representante del sector que dice estar en contra, demuestra no representar a muchos taxistas.

### Valencia en la CTAE

**G.T.-** Usted es, desde el mes de septiembre, tesorero de la nueva Confederación de Taxistas Autónomos de España. ¿Por qué deciden sumarse a este proyecto?

**F.dM.-** Primero porque en nuestra asamblea aprobamos entrar en la CCTAE y no en ninguna otra, segundo porque estamos convencidos de que lo que quieren nuestros afiliados es que sigamos en un asociación que defiende el modelo de taxi autónomo de forma directa y sin fisuras, y tercero porque confiamos plenamente en las personas que están en la Confederación, y no confiamos en otras personas que representan a otras asociaciones con mensajes contradictorios, por un lado dicen estar en contra de la liberalización del sector (VTC, CNMC, etc), pero por otro lado piden una liberalización del sector (entidades jurídicas, acumulación, empresas, etc).

**G.T.-** ¿Qué aspectos mantendrán y cuáles han decidido cambiar o mejorar con respecto a la anterior Confederación?

**F.dM.-** Mantendría la fuerza que tenía la CTE con todas las asociaciones afiliadas, con un modelo de taxi autónomo como objetivo común.

En cuanto a la mejora, sin entrar en ninguna crítica a nadie, nuestro objetivo es hablar de la mejor forma de defender nuestro sector y dejar a un lado los temas económicos que han centrado el debate de la CTE desde hace tres años.

En la nueva CTAE solo hablamos de futuro, con debate de cómo construir un taxi mejor, hace tiempo que no hablamos del pasado, y me quedo con eso. El pasado está para tenerlo en cuenta y no cometer los mismos errores, pero hay que dejarlo atrás.

Olga Lobo

## Marcha lenta en Barcelona

**A**l cierre de esta edición se mantenía la convocatoria de una marcha lenta en Barcelona para pedir al Ayuntamiento que cumpla con los compromisos adquiridos con el sector. Con esta protesta, las asociaciones del taxi quieren recordar que el Consistorio se había comprometido en la formación de la Guardia Urbana de Barcelona en materia de transportes para la lucha contra el intrusismo. También se esperaba una mayor vigilancia en el Puerto Olímpico y en la Estación de Sants, la presentación de un estudio en el mes de septiembre sobre la viabilidad de los giros en Gran vía y Diagonal y la protección del carril bus-taxi. Desde el sector se advierte también de que esta será la primera de una serie de movilizaciones que, de no encontrar una solución antes, terminarán en el Mobile World Congress y piden disculpas a los ciudadanos por verse obligados a tomar esta decisión. “No es de nuestro agrado tener que tomar estas medidas, y mucho menos molestar a los ciudadanos, pero no nos dejan más remedio”.

## Acuerdo en el sector para modificar la Ley de Transportes

**G**remial Madrid, Federación Profesional y la Asociación Madrileña del Taxi han enviado a la Dirección General de Transportes un texto de consenso ante el proyecto de modificación de la Ley 20/98 de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la CAM.

Las tres asociaciones se han mostrado disconformes con la posibilidad de ejercer una actividad de transporte público mediante vehículos de 2 y 3 ruedas, la necesidad de elevar a rango de ley algunos artículos que actualmente aparecen en el Reglamento del taxi, o dar potestad a la Comunidad para promover planes de reestructuración o amortización de licencias y autorizaciones. Con respecto a las VTCs, las asociaciones coinciden en que se debe establecer un plazo máximo de 60 días para la forzosa prestación de servicio por las autorizaciones VTC desde el otorgamiento de las mismas. También piden que se refuerce en la Ley la justificación de que se establece en el artículo 18.1 para cumplir con las exigencias del principio de proporcionalidad. Por último, las asociaciones piden que se considere sanción muy grave la gestión y apoderamiento a terceros, mediante cualquier forma jurídica, de las licencias.

### El Reglamento, pendiente

En cuanto a la modificación del Reglamento del Taxi, Gremial explica que

las tres organizaciones han llegado a un acuerdo en la mayoría de los puntos del mismo. Las asociaciones apuntan a la necesidad de “liberalizar los modelos de los vehículos a elegir” y que la administración “debe marcar criterio de motorización, medidas y criterios ecológicos como sucede con las VTCs”. También demandan que una misma persona no sea titular de una licencia de taxi (VT) y de una VTC. En lo que refiere a la recogida de los clientes, las entidades apuestan porque se pueda realizar en otra localidad siempre que el servicio se iniciado en la localidad o área de prestación conjunta a la que corresponda cada licencia y siempre que finalice en la zona, área de inicio. También introducen elementos como la posibilidad de contemplar el taxi compartido o la creación de una cartilla por puntos.



El sector le pide a la CAM liberalizar los modelos de los vehículos

## CTAE pierde a Costa del Sol, que se suma a Fedetaxi

**A**unque en septiembre se incorporaba a CTAE, ostentando la secretaría, tres meses después la Federación del Taxi de la Costa del Sol decidía sumarse al proyecto de Fedetaxi. Su incorporación ha sido aprobada hoy en la Asamblea General Ordinaria de Fedetaxi. Para Olivia Rodríguez, presidenta de la Federación, es importante trabajar unidos para superar “el difícil momento” que atraviesa el sector. Por ello, y tras la reciente creación de la Confederación de Taxis de la Costa del Sol, donde el resto de sus miembros formaban ya parte de Fedetaxi, se ha apostado por avanzar en esta misma línea. Además, ha señalado que “Fedetaxi no solo está luchando por el proyecto de unión a nivel nacional, sino que está consiguiéndolo también a nivel europeo”. Por su parte, Miguel Ángel Leal ha celebrado esta nueva incorporación, que se suma a las de UNALT, la Asociación Provincial de Zaragoza y Radio Taxi Independiente en los meses anteriores. Leal también ha recordado que “Fedetaxi tiene las puertas abiertas a todas aquellas asociaciones que quieran trabajar para la mejora y conservación de este servicio público”.



## Nueva etapa de la app Ntaxi

**L**a nueva Asociación Smart Taxi, AST, ha formalizado la adquisición del 50% de la aplicación Ntaxi. Ella, junto a Proconsi, controlarán esta plataforma digital con el objetivo de convertirla en "la aplicación del taxi." La cuota será de al menos 10€ + IVA por cada taxista perteneciente a la asociación. Una cantidad que podrá ser modificada de manera consensuada entre Proconsi y AST. Además, se constituirá una nueva sociedad mercantil que permitirá la comercialización tanto del hardware como del software de la app. Junto con la puesta en marcha de esta nueva etapa, también ha quedado constituida la Asociación Smart Taxi. Una entidad que nace con el objetivo de promover el uso de soluciones tecnológicas innovadoras en el taxi, realizar de servicios de taxi y denunciar la mala praxis de empresas terceras que vayan en contra del servicio del taxi. Según explican en sus estatutos, podrán formar parte de la Asociación los titulares de licencia y taxistas con credencial de taxista que estén en activo que voluntaria y formalmente soliciten su admisión y que reúnan los requisitos que se establecen en los presentes

estatutos. Todos tendrán que justificar la concesión de licencia y credencial de taxista de su municipio.



*Imagen de la firma y constitución de la asociación*

## El apoyo a Uber del Ayuntamiento molesta al taxi

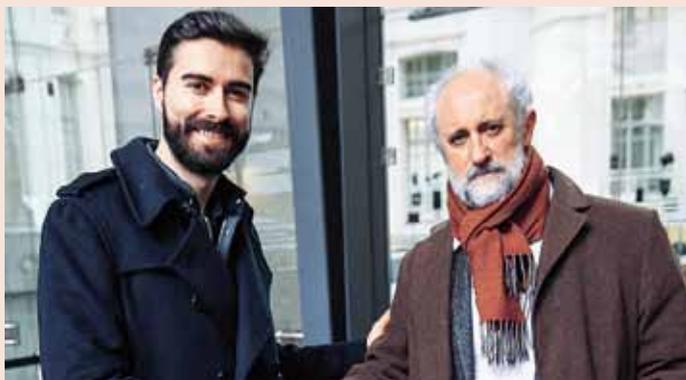
**G**remial Madrid y la Asociación Madrileña del Taxi han mostrado su malestar tras conocerse que el Ayuntamiento de Madrid promocionaba la empresa Uber en la capital. Por su parte, Podemos “reitera su compromiso con los servicios públicos frente a multinacionales extractivas como Uber.” Desde Gremial contemplan “con estupor” lo que han calificado de “capitalismo de amiguetes” y lamentan que mientras que a los taxistas se les imposibilita poder elegir libremente los modelos de vehículos con los que prestar sus servicios, el Ayuntamiento permite a empresas como Uber la adscripción de cualquier modelo a su negocio. Leal también denuncia la falta de interés del Ayuntamiento en apoyar al sector del taxi, con más de 8.000 vehículos eficientes, frente al “espaldarazo” que la flota de Uber One, con una treintena vehículos eléctricos, ha recibido de la administración municipal.



Para AMT, que ha calificado el acuerdo como una “puñalada” para el sector, esta colaboración entre el Ayuntamiento y Uber, muestra una clara apuesta por las empresas privadas “en vez de apostar por el transporte público del taxi”. En una nota de prensa, la asociación también lamenta que “este ayuntamiento dé ciertos privilegios a empresas de dudosa legalidad en vez de apostar por un sector como es el taxi”.

### Compromiso en entredicho

Desde Podemos, una de las fuerzas políticas que se integran dentro de Ahora Madrid, han reiterado su compromiso con los servicios público frente a multinacionales “extractivas” como Uber, que, explican, suponen una amenaza a la regulación democrática del transporte. Además, aseguran mirar “con preocupación” la penetración de Uber en España e insisten en que “siempre” estarán “del lado de los autónomos y de las PYMES”.



Polémica foto del Director General de Uber con el Coordinador de la Alcaldía

## 93 vehículos multados por no tener autorización

**D**e acuerdo con sus datos, de enero a noviembre la Generalitat de Catalunya ha inspeccionado 1.529 vehículos, de los cuales 641 han sido expedientados. Del total de expedientes incoados, 301 lo han sido por recoger viajeros fuera del término municipal o por incumplir con el régimen de tarifas, mientras que 187 han sido multados por faltarles documentación, como es la hoja de ruta o de reclamaciones. A otros 93 vehículos se les abrió expediente por realizar transporte sin autorización y 60 por incumplir las condiciones para desarrollar la actividad de forma habitual fuera de donde tiene residenciada la autorización. Las infracciones van desde los 300 hasta los 6.000 euros, dependiendo de la gravedad de la sanción.

## Dos detenidos por atracar a un taxista

**D**os intentos de robo en apenas dos horas en la misma calle. Sucedió en Año Nuevo, en la calle Marina de Barcelona. En el primero de ellos, la víctima fue un taxista que fue asaltado por dos jóvenes franceses. Según informan los Mossos d'Esquadra, los dos detenidos hicieron señales para detener a un taxi y, tras intentar despistarle en un primer momento, le propinaron un puñetazo, metieron la mano por la ventanilla y sustrajeron un teléfono móvil y 135 euros en efectivo. Tras el susto inicial, el taxista persiguió a los dos presuntos ladrones y les dio alcance. Cuando iba a enfrentarse a ellos, una patrulla de los Mossos, tras ver un taxi parado en medio de la vía, intervino y detuvo a los jóvenes acusados por un delito de robo con violencia e intimidación.

El móvil robado, valorado en más de 1.000 euros, fue tirado al suelo por uno de los acusados durante el encontronazo que mantuvo con el taxista. Además, los Mossos encontraron en posesión de los presuntos ladrones un puño americano, una cadena y una importante cantidad de billetes, siendo algunos de ellos falsos. Lo curioso es que, apenas dos horas después y en la misma calle Marina, cinco jóvenes –cuatro de ellos menores de edad– fueron detenidos cuando intimidaron a una pareja para robarles sus pertenencias.



## Dimisión en bloque de la directiva de Abutaxi

La Junta Directiva de la Asociación Burgalesa del Taxi, Abutaxi, ha dimitido debido a sus serias discrepancias con el Ayuntamiento. Según recoge Burgosnoticias.com, el Consistorio no ha tomado ninguna decisión sobre la petición del sector del taxi burgalés de incrementar un céntimo por kilómetro el precio de las tarifas de cara al próximo año. Además, desde el Ayuntamiento se ha exigido que cambien los estatutos, los cuales están vigentes desde la formación de la asociación hace ahora 25 años. El motivo del cambio de estatutos pedido por algún concejal habría sido para que se obligue a dar servicio a tres asalariados que no son socios de Abutaxi, y que de este modo tengan los mismos derechos que los otros 163 miembros. Por último, tampoco ha gustado a la entidad que a lo largo de este año el Ayuntamiento no haya colaborado publicitariamente incluyendo anuncios de actividades municipales en las puertas de los vehículos. Esta decisión ha supuesto que el sector haya dejado de ingresar en torno a 20.000 euros.

## Ayudas para eurotaxis en Canarias

El Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria ha anunciado sendas partidas presupuestarias para la adquisición o adaptación de taxis en vehículos accesible. 20.000 euros destinará el ayuntamiento de la capital grancanaria, que se se concederá en ocho subvenciones nominativas por importe de 2.500 euros. Podrán ser beneficiarios aquellos titulares de licencia de taxi que durante 2017 procedan a adaptar su vehículo o adquirir un nuevo vehículo adaptado. Para acceder a las ayudas, el Ayuntamiento ha marcado una serie de requisitos, teniendo prioridad los vehículos de nueva adquisición. Como segunda prioridad se establece la antigüedad del vehículo a sustituir; y como tercera, tendrán menos puntuación para recibir la subvención los titulares que dispongan de otra licencia con un vehículo adaptado. Con esta medida, que se aplicará de manera inmediata, se quiere elevar la ratio de vehículos adaptados respecto al número total de licencias del taxi en el municipio -actualmente 21- y mejorar la prestación de este servicio público al ciudadano.

Por su parte, el Cabildo de Lanzarote ofrecerá 49.000 euros. Las ayudas serán destinadas a cuatro vehículos: dos en Tías, uno en Teguiise y otro en Arrecife. El vicepresidente primero y consejero de Transportes de la Institución, José Juan Cruz Saavedra, explicó que "dentro del Plan Estratégico de Subvenciones del Cabildo para este 2016, se incluyó

una partida específica destinada a incrementar el número de autotaxis accesibles y adaptados, ayudando así al sector con el esfuerzo que supone la adaptación o adquisición de este tipo de vehículos de transporte público".

*Lanzarote y Las Palmas de Gran Canaria refuerzan sus flotas de adaptados*



## PREMIADOS METAL LUBE



**José Vicente Encabo**

Licencia 3269

7 años en el taxi



**Juan Antonio Cantero**

Licencia 4329

Al volante desde hace 7 años



**Julián Cortés**

Licencia 9753

22 años de profesión

# 2017, el año de la nueva esperanza para el autónomo



El nuevo año puede ser una buena oportunidad para los autónomos

En el año en el que la Ley del Estatuto del Trabajador Autónomo cumple 10 años, el Congreso de los Diputados ha decidido tramitar la Ley de Reformas Urgentes del Trabajo Autónomo con importantes medidas como la ampliación de la tarifa plana o los cambios en el sistema de cotización y de deducciones. Son medidas que, aunque no se encuentran todavía en tramitación, se espera que vean la luz a finales de enero o comienzos de febrero de 2017.

El Grupo Parlamentario de Ciudadanos fue el encargado de presentar esta Proposición de Ley que contó con el respaldo de todo el Congreso, recordando que los autónomos conforman en España un colectivo de 3.206.336 de trabajadores. De acuerdo con los datos presentados, y para entender la importancia de este colectivo, sólo en el primer semestre de 2016, los autónomos generaron 107.248 empleos netos. Es decir, cada día de 2016 los autónomos

generaron 596 nuevos empleos.

Sin embargo, a pesar de estos buenos datos, desde Ciudadanos también señalaron que mientras que el total de altas ascendió a 665.480 en el año 2015, el número de bajas de autónomos en el mismo año fue de 625.587, una cifra excesivamente alta que atribuyen a las dificultades de supervivencia a las que se enfrentan los autónomos y su vulnerabilidad ante los cambios de ciclo económico.

Por ello, y ante las medidas implementadas en los últimos años "más orientadas a estimular el aumento de los flujos de entrada en el mercado de trabajo de los autónomos que a mejorar las posibilidades de supervivencia de las

empresas", Ciudadanos cree que resulta necesario abordar con profundidad la situación actual de los trabajadores autónomos en España y, en particular, las condiciones que definen el Régimen Especial de Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos.

## Otras medidas

Pero la aprobación de esta Proposición de Ley no ha sido la única decisión tomada que afectará directa o indirectamente a los autónomos. Por ejemplo, en materia fiscal, la restricción de aplazamientos de las deudas tributarias aunque no afectará a los autónomos, solo podrán aplazar las deudas contraídas con Hacienda hasta un importe de 30.000 euros, durante un periodo máximo de 12 meses, frente a los 18 actuales.

Tampoco se verán afectados por la implantación del Suministro Inmediato de Información del IVA y, de momento, mantendrán la declaración trimestral. La medida afecta

**Las asociaciones reclaman más medidas sociales**

## Los autónomos generaron 596 empleos al día

principalmente a las grandes empresas que tendrán que remitir la información prácticamente en tiempo real.

Por otro lado, el Gobierno ha limitado los pagos en efectivo a 1.000 euros frente a los 2.500 euros que se admitían hasta ahora. Una limitación que afecta a todas las operaciones en las que una de las partes o ambas actúan como empresarios o profesionales y su cuantía es superior a 1.000 euros, IVA incluido.

### Los deseos de los autónomos

Las organizaciones de autónomos no han desaprovechado la oportunidad que supone el cambio de año para hacerle una serie de peticiones al Gobierno. En el caso de ATA, la Federación de Autónomos, su presidente Lorenzo Amor espera que el primer trimestre abra la puerta al año de los autónomos y que se aprueben las medidas urgentes que necesita el colectivo "para seguir siendo la palanca del crecimiento y creación de empleo de este país".

Para ello piden, además de una mejora en la tarifa plana, ampliándola hasta los 12 meses, la modificación del régimen de altas y bajas, para que éstas sean efectivas a partir de la fecha concreta de alta/baja y facilitar el cambio de base de cotización, como mínimo hasta cuatro veces al año.

Con respecto a la mejora de la protección social, la Federación demanda al Gobierno que en caso de maternidad se bonifique la cuota de seguridad social a las mujeres autónomas y también en los doce meses posteriores a la incorporación a la actividad tras la baja. Además, creen necesario mejorar la prestación por cese de actividad y asimilarla a la prestación de paro de los asalariados.

En cuanto a temas fiscales, ATA quiere que se reduzca hasta el 50% en el IRPF de los gastos relacionados con el vehículo vinculado a su trabajo y desgravarse hasta un 20% de los suministros de agua, gas y electricidad y

## Novedades de la nueva Ley

**Título I.** Medidas dirigidas a reducir las cargas administrativas que soportan los trabajadores por cuenta propia o autónomos. En primer lugar, se modulan los recargos por el ingreso fuera de plazo de las cuotas a la Seguridad Social de los trabajadores autónomos, garantizando con ello que su cuantía se ajusta al principio de proporcionalidad. Seguidamente, se modifica el sistema de altas y bajas a la Seguridad Social de los trabajadores autónomos, de modo que la cuota correspondiente en el mes en que se produzcan tanto las afiliaciones y las altas iniciales como las bajas se computará desde el día en que aquéllas se produzcan, y no desde el primer día del mes correspondiente.

**Título II.** Ampliación de la cuota reducida de 50 euros para los nuevos autónomos hasta los doce meses, en lugar de los seis meses actuales, en paralelo a una extensión por el mismo periodo del resto de bonificaciones previstas para el fomento y promoción del trabajo autónomo.

**Título III.** Medidas para favorecer la conciliación entre la vida laboral y familiar de los trabajadores autónomos. De este modo, se mejoran las bonificaciones para los autónomos por cuidado de familiares, por períodos de descanso por maternidad,

adopción, acogimiento, riesgo durante el embarazo, riesgo durante la lactancia natural o suspensión por paternidad, cuyo importe se amplía a la totalidad de la cuota que viniese soportando la trabajadora beneficiaria, y se equiparan los incentivos económicos de las madres autónomas que se reincorporen a su actividad en los dos años posteriores a la maternidad con los que disfruten las trabajadoras del Régimen General. Todo ello con el fin de equiparar la protección social de los autónomos con aquella de la que disfrutaban los trabajadores por cuenta ajena.

**Título IV.** supuestos de deducibilidad de los gastos relacionados con el vehículo que está parcialmente afecto a la actividad económica del autónomo, que podrán deducirse al 50 por ciento tal y como sucede con el IVA, equiparando tratamiento de ambos impuestos para los mismos supuestos, dado que en la actualidad existe una diferenciación evidente en la aplicación de IVA e IRPF para los mismos supuestos o hechos imponibles, eliminando así la discrecionalidad en las comprobaciones e inspecciones que realiza la Administración Estatal de la Agencia Tributaria y realizando el principio de seguridad jurídica.

que se mantengan los aplazamientos de impuestos y deudas tributarias más allá de 2017.

También solicitan establecer una mínima cotización para aquellos autónomos cuyos rendimientos netos están por debajo del SMI facilitando su incorporación al sistema y dotándoles de protección social.

Por último, la Federación apuesta por la creación de una mesa específica para autónomos para abordar diferentes temas que afecten al colectivo.

Por su parte UPTA espera que este año traiga el "primer gran pacto político de los últimos 10 años". Y señala como bases para un "nuevo ciclo" aspectos como la solución definitiva al sistema de pensiones, la ruptura de la brecha fiscal en comparación a las

tributaciones de las sociedades, la estrategia de consolidación del actual tejido productivo del trabajo autónomo, el establecimiento del mínimo exento de cotización o la cotización en función de los ingresos netos.

Para esta organización, que preside Sebastián Reyna, este año tiene que ser el año del "relevamiento generacional". Una de las "mejores noticias" para quienes todos los años cierran las puertas de su negocio por causa de la jubilación de su propietario tienen que ser sustituidos por emprendedores dispuestos a continuar con ella.

Además, creen necesario el desarrollo de medidas que transformen la formación de los autónomos para que se convierta ésta en la verdadera I+D+I de los trabajadores autónomos.

# “No somos un monopolio, queremos salvar nuestro trabajo”

**Con más de 30.000 VTCs en sus calles, frente a los más de 18.000 taxis que circulan por París, la situación entre ambos sectores podría calificarse de crítica para los profesionales franceses. Así lo explica el portavoz de Élite Francia, Gérôme Lasalle que critica la inactividad de los sindicatos y de los políticos, y denuncia campañas de desprestigio contra un sector que, insiste, solo quiere trabajar**



*Gérôme Lasalle, portavoz de Élite Francia*

Hace casi un año el taxi de Francia dijo “basta ya” al intrusismo de los vehículos de alquiler con conductor que, según denuncian, no cumplen con la normativa y están destruyendo el sector del transporte de viajeros. Fueron tres días de huelga absoluta en la que muchos profesionales “perdieron mucho y ganaron muy poco”, como nos cuenta Gérôme Lasalle, portavoz de Élite Francia.

Además, critica la pasividad de unos políticos con intereses reales en las nuevas plataformas digitales que, asegura Lasalle, se aprovechan de la crisis para conseguir conductores que sin cualificación ni preparación ninguna ofrecen un servicio de transporte de viajeros.

“Las VTCs matan y nadie dice nada”, señala el dirigente francés a nuestro medio cuando explica que “todos los días” hay accidentes en los que se ven implicados vehículos de conductor con alquiler.

Ante la dificultad de poder reunirse con representantes del gobierno, des-

de Élite Francia apuesta por la presión epistolar y por la creación de una amplia red de contactos con el único objetivo de mantener a los clientes dentro del sector.

**Gaceta del Taxi.-** Se cumple un año desde que el taxi francés secundara una huelga de tres días que paralizó París. ¿Qué se ha conseguido desde entonces?

**Gérôme Lasalle.-** Lo único que conseguimos fue un mediador que no conoce nada del sector. Lo que querían era callarnos. Él habló mucho con todo el mundo, conductores, aplicaciones, con el taxi, pero no se hizo nada más.

**G.T.-** ¿Y qué es lo que les hubiera gustado conseguir?

**G.L.-** Lo que queremos es que a los conductores de VTC no se les identifique con el mismo código que tenemos los taxistas. Es decir, ellos, que no son taxis, operan bajo la denominación de “transporte de personas con taxímetro” y eso es un grave problema. Le hemos pedido al Gobierno que modifique la ley y que incluya a estos vehículos en otros

## “El taxi no hizo nada mientras se multiplicaban las VTCs”

códigos que se adecuan más a su labor. De esta manera, si ellos tuvieran su propio código sería más fácil poder frenarlos cuando se publicitan como taxis en internet, porque no lo son, aunque la ley con su código actual les identifican como tal. Esto es lo que queremos, que se revise y adecuarla.

**G.T.-** ¿Se ha tomado alguna medida en este sentido desde los sindicatos?

**G.L.-** Los sindicatos no han hecho nada. Generalmente están del lado del poder, y los sindicatos aprobaron que sucediera esto. El taxi no hizo nada mientras se iban multiplicando las VTCs, no hubo ningún movimiento. La manifestación de enero fue la primera vez que conseguimos movilizar a tantos taxistas alrededor de esa plaza. No nos esperábamos esa respuesta y hubo gente que perdió mucho dinero. Cuatro días sin trabajar nada fue mucho para nosotros y no podemos realizar estas huelgas salvajes porque nosotros debemos seguir pagando nuestras cargas al estado.

**G.T.-** Antes ha mencionado que, a pesar de tener el mismo código, los requisitos para acceder a la profesión del taxista y del conductor de VTC no son los mismos...¿Qué se necesita para ser taxista?

**G.L.-** Nuestra formación requiere, primero, gastarse más de 2.000 euros



*Imágenes de las protestas de 2016*

solo para ir a la escuela, y después tienes que pasar cuatro pruebas diferentes. Por su parte, las VTCs no tienen que pasar ninguna de estas pruebas para conseguir su autorización.

En cuanto a la forma de trabajar, depende de las ciudades, En París alquilas un coche y lo trabajas, pero tienes que pagarlo a la persona que compró la licencia. También puedes comprar la licencia a la prefectura. El conductor del taxi depende del estado mientras que el vehículo y la autorización dependen de las ciudades

### **Cuatro reglas, ninguna respetada**

**G.T.-** Han pedido que se modifique la nomenclatura de las VTCs, pero no es el único problema que tienen. ¿Qué más hacen o no hacen estos vehículos?

**G.L.-** Tienen varias reglas que respetar y no respetan ninguna: deben estar reservados, no pueden estar estacionados en la ciudad, deben esperar en su base y tampoco está permitida la geolocalización. Además, cuando llevan al cliente deben regresar a su base. Son cuatro reglas muy sencillas y no cumplen ninguna.

A día de hoy, las VTCs están en la calle y se solicitan por una app esperando cerca de las paradas de taxi y allí van. Por las noches cuando hay mucho trabajo en las taxi, las paradas de taxi vacías van ellos y se ponen ellos a recoger a los clientes. Nosotros no damos a basto. Hay 18.300 taxis en París que lógicamente no trabajamos día y noche, porque tenemos horarios que respetar, mientras que ellos no están regulados. Y aprovechan esos momentos con menos taxis para trabajar de forma ilegal.



La Delegación francesa que acudió a la Feria del Taxi de Madrid

Aunque tenemos una situación similar con España, el problema con las VTCs se multiplica por 10. Estamos hablando de 30.000 autorizaciones solo en París, además de otras categorías que pueden entrar en ese transporte de persona que trabajan como taxistas sin poder ejercerlo. En los últimos años los conductores no tienen demasiado trabajo y ganan poco dinero, por lo que hacen un trabajo de calle con geolocalización que no deberían hacer.

**G.T.-** Ante esta situación, ¿qué hacen desde Élite Francia para frenarla o erradicarla?

**G.L.-** Como el Gobierno va a cambiar este año, de momento estamos presionando por carta para ver si responden. Es complicado mantener encuentros con los políticos, no puedes acercarte a ellos y la única opción que tenemos es hacer presión epistolar. Hay una separación grande entre el sector del taxi y quienes legislan. Además, como no estamos todos de acuerdo, los políticos sacan partido y evitan reunirse con el sector.

Por otro lado, estamos creando grupos de trabajo para repartir algunas tareas vía internet y redes sociales. Lo que queremos es que haya mucha gente implicada para que nuestros clientes puedan usar taxis en diferentes ciudades europeas, y del mismo modo, que

si un cliente viaja a Francia nuestros compañeros. Sabemos que la aplicación Uber ofrece descuentos, pero si cuando nuestro cliente viaja a otro país y sabe que le espera un taxi legal, con un profesional haremos que ese cliente se quede en el taxi.

**G.T.-** Se habla de que el taxi, a nivel global, no quiere competencia, pero ustedes aseguran que no se trata de eso...

**G.L.-** La mala prensa nos hace mucho daño. Nos acusan de tener un monopolio, pero no se dan cuenta de que yo compito contra miles de compañeros, siempre estoy compitiendo, pero en igualdad de condiciones. No es real que seamos un monopolio, lo que queremos es salvar nuestro trabajo.

Esto es una guerra contra las VTCs que incumplen la normativa. Estos vehículos se crearon como un transporte alternativo al taxi que permitía las reservas. Son chóferes privados de lujo que siempre han existido, pero con la llegada de las aplicaciones la situación empeoró.

Son muchos los particulares que, por sacarse unos euros, deciden coger sus coches y, sin ningún tipo de permiso ni preparación, ofrecen un servicio totalmente alternativo al de los profesionales. Pero completamente fuera de la ley. Las aplicaciones se aprovechan de esta situación y hay conductores que van a "trabajar" con el coche de su madre, de su hermano... a través de muchas de las aplicaciones que han invadido la ciudad. Estas aplicaciones utilizan la geolocalización, es decir, que van a buscar en

## “Nos dicen que son profesionales, pero no lo son”

la calle a una persona que necesita un transporte. A veces no tienen ni seguro ni permiso de conducir. Es un peligro para los usuarios.

### Alta accidentalidad

**G.T.-** ¿Por qué lo consideran un peligro?

**G.L.-** Las VTCs matan a gente en la calle, y no se informa de ello. Hay muchos accidentes de las VTCs y los medios de comunicación no dan información. Nosotros intentamos denunciar esta situación, porque somos muchas veces testigos cuando ocurre el accidente. Nos dicen que son profesionales, pero no lo son, porque la accidentalidad es increíble. Y muchos han perdido su carné de conducir tras perder sus puntos.

Los profesionales podemos tener accidentes, pero no todos los días. Eso no es profesional. La falta de control sobre las jornadas laborales también pueden afectar, jóvenes que quieren hacer mucho dinero en poco tiempo y provocan que vayan rápido y sin prestar atención... Pueden ser muchas las causas y nadie lo investiga, nadie denuncia. Eso sí, si yo mañana doy un bofetón a un conductor de VTC, salgo en todos los periódicos.

**G.T.-** Ha mencionado que las aplicaciones se aprovechan de la situación para ofrecer estos servicios ilegales. ¿Qué hacen los políticos ante quienes desobedecen la ley?

**G.L.-** Desde la aparición de las aplicaciones los políticos también están ensuciando el nombre del sector. Unos políticos que tienen intereses directos en las VTC. En Francia el problema son los políticos, da igual de derecha o de izquierda.

Sarkozy fue el encargado de poner en marcha la normativa de 2009 en toda Europa y la creación de las VTCs en Francia. Su hijo y un amigo abrieron una empresa y una aplicación para trabajar con esas VTCs. Hay muchos políticos que han invertido en este tipo de tecnologías y obviamente no están interesados en legislar en su contra y perder dinero.

Olga Lobo

## En París hay 30.000 VTCs trabajando

# Cuenta atrás para conseguir un sector más accesible

**El peso del vehículo adaptado para personas con movilidad reducida será cada vez mayor a lo largo de este 2017 dentro de la flota de taxis de las principales ciudades de nuestro país, o al menos es lo que se espera con la entrada en vigor del RD 1544/2007 que fija en un 5% la flota adaptada. Hacemos un repaso de algunos de los vehículos ya autorizados como eurotaxi y de las novedades que las marcas prevén para este año.**



*Cada vez será más habitual ver este tipo de vehículos en nuestras calles*

Como venimos insistiendo en números anteriores desde La Gaceta del Taxi, 2017 se presupone como un año clave para el futuro del eurotaxi en nuestro país. A finales de este año se llegará al límite de diez fijado para el cumplimiento del RD 1544/2007 y las grandes ciudades deberán cubrir, al menos, un porcentaje del 5% de la flota con vehículos adaptados para el acceso de personas con movilidad reducida.

En Madrid, en la actualidad y según datos ofrecidos por el Ayuntamiento presidido por Manuela Carmena con última revisión fechada a finales de noviembre de 2016, hay siete modelos diferentes de eurotaxi homologados. Las marcas de la mayoría de los coches adaptados y autorizados han presentado nuevas versiones durante los dos últimos años, aunque llama la atención que, habiendo modelos adaptados que además son respetuosos con el medioambiente, en la capital no se brinda la posibilidad al taxista de optar por eurotaxis homologados que presentan combustibles no contaminantes.

La razón podría estar justificada a día de hoy por un argumento de peso: la incompatibilidad de la distribución interna de los vehículos no contaminantes con la comodi-

dad del usuario que se traslada en silla de ruedas. Los depósitos de gas o las baterías junto con la instalación eléctrica ocupan el espacio que se necesita al adaptar el vehículo para poder trasladar en el interior a una persona en silla de ruedas.

La solución quizás pueda estar en el futuro, y así se pudo percibir en las tendencias de las marcas presentes en la Feria del Taxi celebrada en Madrid a finales del pasado mes de noviembre, en hacer aún más grandes este tipo de coches, hasta que se encuentre alguna solución que aúne la comodidad de este especial cliente con el respeto por el medioambiente.

El modelo **Citröen Jumpy** es uno de los siete que están autorizados en la capital para poder realizar el transporte de personas con dificultades en la movilidad. Con una cilindrada de 1997 centímetros cúbicos, este modelo de la familia del grupo PSA busca desde su lanzamiento robar algo de protagonismo a modelos que pudieran tener una mayor experiencia en el transporte de personas. En 2016, Citröen presentó la última renovación del modelo Jumpy, donde destaca un puesto de conducción moderno y tecnológico.

## Actualmente no hay eurotaxis “eco”

En el apartado de seguridad, las últimas modificaciones presentadas a nivel europeo le hacen dar un salto de calidad, destacando sobre todo el freno automático capaz de detener completamente el vehículo ante un obstáculo siempre que se circule a menos de 30 km/h. Falta por ver si estas últimas innovaciones llegan pronto al taxi y hacen de Citroën Jumpy un modelo de última generación dentro de su rango.

Desde Italia, **Fiat** espera a lo largo de 2017 que se consolide su modelo Dobló dentro de la gama de vehículos capaces de trasladar un gran número de personas y ser adaptados para personas con discapacidad. El **Fiat Dobló** fue autorizado también en Barcelona el pasado mes de marzo de 2016, homologando sus tres tipos de variantes, siendo la versión Dobló Larga, diesel y con 120 CV de potencia, el modelo que podrá ser adaptado para personas con movilidad reducida.

Es la cuarta generación de este modelo que en su exterior destaca por su nuevo frontal, parachoques y capó aerodinámico. En el interior, también en su última versión brilla por su estilización, con una gran funcionalidad y amplio equipamiento acompañado por un salpicadero ergonómico.

Madrid cuenta también con dos modelos de **Ford** autorizados para transportar personas con discapacidad: **Ford Custom**, que se trata de un vehículo más grande y que está disponible también en Barcelona, y **Ford Connect**, que es una furgoneta de



*La Fiat Dobló, una de las opciones en Madrid y Barcelona*

un tamaño menor. Pero dentro de esos dos tipos autorizadas, cada uno tiene otras dos versiones: la **Tourneo** que sería de mayor coste puesto que se podría considerar como un vehículo de alta gama, y la **Transit**, que es una versión que se orientada más hacia el estilo furgón.

Para este 2017, el fabricante americano prepara un ligero “restyling” para el modelo Custom Tourneo que, a falta de saber si será homologado, podría ser tenido también en cuenta por aquellos profesionales que quieran lanzarse a por un vehículo adaptado. Los cambios afectan al frontal del vehículo, donde se presentará una apariencia menos afilada y más compacta, y a un nuevo

paragolpes con formas en apariencia más sencillas, siendo completamente plano en su parte inferior.

En cuanto al modelo Connect, también la versión Tourneo será modificada en este 2017 por parte de la firma americana en el continente europeo. El cambio más importante que fue anunciado por Ford España afecta tanto a los motores, que serán adaptados a la normativa anticontaminación Euro 6 como al equipamiento de seguridad, incluyendo elementos poco habituales en esta rama de vehículos. Esperan desde Ford que con las últimas modificaciones se consiga también reducir el consumo medio hasta un 7%.



Ford ofrece dos modelos de eurotaxi



El SsangYong, ¿futuro eurotaxi?

El Ayuntamiento de Madrid también homologó el modelo **Citan de Mercedes**. Con un parecido muy cercano a la Renault Kangoo, en las últimas modificaciones que esperan ir introduciéndose en el mercado durante este 2017 en nuestro país, el Citan introducirá innovaciones de carácter mecánico. Desde el pasado mes de junio de 2016, todos los Citan a la venta en Europa -estén o no adaptados para personas con movilidad reducida- cumplen con la normativa anticontaminación Euro 6 e incluyen el paquete BlueEfficiency de serie, con el siste-

ma Stop&Start como principal elemento a destacar.

Sí que se puede observar en este modelo una mayor intención por respetar el medioambiente sin llegar a utilizar combustibles alternativos. Con los nuevos motores, se introduce un convertidor catalítico de par-

## Madrid cuenta con siete eurotaxis homologados

tículas NOx y, de esta manera, no se tiene que recurrir a aditivos como el AdBlue para cumplir con la legislación europea anticontaminación.

### Los problemas del gas

El modelo **Renault Kangoo TPMR** es otro de los modelos autorizados, con tres opciones distintas, si bien todas con combustible diesel, con cambio manual y con capacidad de transporte de 5 (+1) personas. No obstante, para comienzos de 2017 Renault ha anunciado que durante el Salón de Bruselas, que se celebra a mediados del mes de enero, presentará el nuevo **Renault Kangoo Z.E.** Una novedad 100% eléctrica con una autonomía que podría llegar hasta los 270 kilómetros. Falta por ver si este modelo se podrá adaptar para que una persona en silla de ruedas pueda ser trasladada con comodidad en un vehículo 100% eléctrico.

Por su parte, Volkswagen ofrece a los taxistas el modelo Caddy, que a mediados del año 2015 presentó ya su cuarta generación. Desde entonces, todos sus modelos montan motores Euro 6 y están equipados con las últimas novedades a nivel tecnológico. En Madrid, también aparece la opción del cambio automático en su versión adaptada.

Hay que decir que en cuanto al respeto por el medioambiente, sí que se llegó a autorizar un **Volkswagen Caddy** propulsado por gas, pero no tuvo un gran éxito en el mercado puesto que el depósito estaba colocado en la zona central del vehículo y el usuario debía de ir colocado encima. Cuando llegó esta nueva versión del Caddy, la de gas se quedó fuera de la homologación como vehículo adaptado con combustible alternativo.

Con respecto a Barcelona, llama la atención el número reducido de vehículos homologados para el transporte de personas que presentan problemas a la hora de moverse por la ciudad por sí solos. Vehículos que podrían ser adaptados y que ya están homologados como el Ssangyong Rodius podrían ser los primeros en agrandar esa lista.

Con su última renovación, el Rodius presenta un diseño moderno y elegante por su nueva parte delantera, y sí que se adaptaría a las situaciones por las que puede atravesar un taxista en su rutina diaria, ya que está perfectamente equipado y goza de los últimos avances en temas de seguridad.

Javier Izquierdo



Germán Ubillos.  
Premio Nacional de Teatro

## El honor ¿es cosa del pasado?



**H**e vuelto a ver la película *Becket* y nuevamente me ha maravillado el tema y la interpretación de Richard Burton y Peter O'Toole: estaban en su plenitud. La obra de Anouilh la leí hace muchos años y al releerla compruebo que la versión cinematográfica de esta cinta magistral es absolutamente fiel a la obra de origen.

En la película y en la obra de teatro ambientada en el siglo XII se plantea un concepto apasionante hondo y vital: el del honor. Tomás Becket, sajón, amigo de juergas y borracheras, y del frágil, frívolo y excéntrico rey Enrique II de Inglaterra, es nombrado canciller del reino y en su dedo colocado el anillo de los tres leones. El joven canciller defiende siempre a su rey con astucias, su enorme cultura y gran inteligencia, pero entre el rey y la Iglesia siempre hay una lucha tremenda. El rey quiere tributos para guerrear y la Iglesia se opone. Todo marcha bien para Tomás, que es escéptico y cínico y pacta con quien sea con tal de ayudar a su rey; solo en raros momentos se pregunta dónde estará su honor, por qué o por quien sentirá alguna vez verdaderamente algo.

A la muerte del arzobispo de Canterbury y para acabar con su lucha con la Iglesia, a Enrique II se le ocurre la maquiavélica idea de nombrar a Becket simultáneamente nuevo arzobispo y primado de la Iglesia en Inglaterra. Tomás presiente que algo tremendo va a ocurrir y ruega a su rey que no lo haga, pero el anillo arzobispal se une en su dedo al de los tres leones.

Unos meses después estalla el conflicto. Un clérigo comete un delito y en vez de pasar a la autoridad eclesiástica es asesinado por un noble de la corona. Becket sufre el conflicto de poderes y tras él la conversión, ese hondísimo proceso espiritual; al fin el hombre licencioso, cínico y frío comienza a sentir y encuentra el sentimiento del honor en el honor de Dios. Desde entonces y desposeyéndose del cago de canciller, lucha por sus feligreses y por la Iglesia desde

Canterbury hasta dar por ellos, en esas secuencias inolvidables en que unos asesinos del monarca le quitan la vida oficiando la misa en la catedral, como siglos más tarde le ocurriría a monseñor Romero.

El Papa le haría santo, Santo Tomás de Canterbury, y así se escribe una de las páginas más bellas de la historia, de la literatura y del cine. Pero la cosa no termina ahí. El problema es tan hondo, tan tremendo, que sería preciso preguntarnos a todos nosotros, hombres y mujeres del principio del siglo XXI, ¿dónde está nuestro honor? ¿qué ha sido del concepto del honor?, ¿es que ya no lo tenemos; tampoco lo tenía Becket durante gran parte de su vida, era un político, un hombre frívolo, hedonista, pasaría sobre el cadáver de sus padres con tal de vivir bien y detentar prestigio mundano, aureola y poder. Pero lo maravilloso de esta historia es el momento en que encuentra el sentido de su honor, que es precisamente la defensa del honor de Dios. ¿Por qué en la época actual todo lo contaminamos?, ¿por qué la sociedad de consumo todo lo compra? ¿Por qué nos movemos por intereses, cambalaches e intercambios? ¿Cuáles son los ejemplos que se dan a los niños? ¿Quiénes detentan los puestos visibles de nuestra sociedad, hombres honestos? ¿Tienen sentido del honor nuestros políticos, nuestros ejecutivos, nuestros directivos? No quiero decir con esto que ninguno posea sentido del honor, pero sí que generalmente se comercia con el honor de Dios, con el honor de la Patria, y detrás de esos con todos los demás honores que en la escala jerárquica existen. ¡Qué bello es encontrar el propio honor y qué difícil y qué duro defenderlo hasta la muerte, como le sucedió a Tomás Becket!

Que nuestros políticos, todos, encuentren su honor, que todos lo encontremos algún día antes de morir, creo y siento que es lo más grande e importante que puede sucederle al hombre después de haber nacido.

Los precios especiales para el taxi que se ofrecen son orientativos y pueden estar supeditados a variaciones de última hora por parte de fabricantes y concesionarios. La Gaceta del Taxi recomienda una serie de concesionarios que ofrecen condiciones especiales para los profesionales del sector.

## MADRID

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
-----------------	------	------	-------



### CITROËN

C-Elysee Seduction GLP	115	1.587	11.600
C-Elysee Exclusive GLP	115	1.587	11.890
C-Elysee Seduction HDI Blue	100	1.560	11.300*
C-Elysee Exclusive HDI Blue	100	1.560	11.975*
C4 Picasso HDI Blue	100	1.560	17.300*
C4 Picasso HDI Blue	120	1.560	17.950*
C4 Picasso HDI Blue Aut/Eat6	120	1.560	18.950*
GC4 Picasso HDI Blue	100	1.560	17.990

\*PRECIOS DESDE

Talleres Castillo Telfs. 91 358 02 03 - 91 323 49 89

c) Lezama, 6 / c) Sinesio Delgado, 40 • Madrid



### DACIA

Lodgy laureate Dci 5P	110	1.461	11.450
-----------------------	-----	-------	--------

No incluidos gastos preparación taxi. IVA incluido



### FIAT

Tipo Sedán 1.3 Diesel	95	1.300	13.350
Tipo Sedán 1.4 Gasol	95	1.400	11.350
Tipo Sedán 1.6 Diesel	120	1.600	14.750
Station Wagon gasol/GLP	120	1.400	14.950



### FORD

Customs trend / Eurotaxi	130	1.997	29.900
Tourneo Connect trend / Eurotaxi	120	1.560	29.300



### MERCEDES

Citan Tourer DCi / Eurotaxi	90	1.461	17.890*
E 200 CDI	136	2.143	39.481*
E 200 CDI Familiar	136	2.143	44.980*

\*El precio no incluye equipamiento para taxi.



### NISSAN

Leaf [eléctrico]	109/80kw	-	12.990*
e-NV200 [eléctrico]	109/80kw	-	19.190*

\*Estos precios incluyen los descuentos de las ayudas institucionales en vigor.

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
-----------------	------	------	-------



### PEUGEOT

5008 Active BlueHDI	120	1.6	18.200
508 Active BlueHDI	120	1.6	20.400
508 Active BlueHDI Eat6	120	1.6	21.450
508 SW Active BlueHDI	120	1.6	21.200
508 SW Active Blue HDi Eat6	120	1.6	22.250

\*Preparación de taxi e IVA incluidos.



### RENAULT

Kangoo TPMR dCi 5P / Eurotaxi	110	1.461	16.000*
-------------------------------	-----	-------	---------

\*No incluidos gastos de preparación taxi ni plan PIVE. IVA 4%.



### SEAT

Alhambra TDI CR Ecomotive Ref	115	1.968	25.450
Alhambra TDI CR Ecomotive Ref	140	1.968	26.150
Alhambra TDI CR Ecomotive Style	140	1.968	29.580
Alhambra TDI CR 4WD Ecomotive Style	140	1.968	17.900
León ST TDI CR	110	1.968	-
Toledo TDI CR Style	105	1.598	14.750
Toledo TDI CR reference	105	1.598	15.950



### SKODA

Rapid TDi active	115	1.6	13.100
Rapid TDi ambition	115	1.6	13.450
Rapid TDi ambition / pack ambition	115	1.6	13.850
Rapid TDi style	115	1.6	14.550

Los precios incluyen IVA y NO incluyen preparación Taxi

Motor Tomé, S.A. Telf. 91 329 13 83

Ctra. Barcelona Km. 12,5 C/ Tauro, 27 (Central)



### TOYOTA

Prius + Eco	136	1.800	24.100
-------------	-----	-------	--------

Comauto Sur Telf. 91 498 71 70

Avda. Carlos Sainz, 11 - Leganés



### VOLKSWAGEN

Caddy Maxi Trend	102	1.598	20.850
Caddy Maxi Trend DSG	102	1.598	22.120
Caddy Maxi Trend	140	1.968	22.720
Caddy Maxi Trend DSG	140	1.968	24.410

Precios con 4% IVA. Vehículos en stock. Sin transformación ni preparación taxi.

## TABLÓN DE ANUNCIOS

**Compro taxis retirados del servicio. SUPERO CUALQUIER TASACIÓN. Mohamed. Telf. 631 080 528**

Busco conductor de taxi a tiempo completo. Buenas condiciones. Zona Carabanchel. Incorporación inmediata. María.  
Tel. 617618730  
Email: alberto.bautista.campos@hotmail.com

Busco conductor taxi zona norte Madrid, lunes par, emisora amarilla fijo o porcentaje. Víctor Barrero  
Tel 669823023- 600555095  
Email: tonidcorral@hotmail.es

Busco taxi para trabajarlo solo a fijo. Con experiencia. Alejandro Rojas  
Tel. 664731843.  
Email: vara@hotmail.es

Se vende por jubilación licencia de taxi y coche Skoda con 5 años. Jueves impar. Florencio Ruiz Tel. 676586487.  
Email: florencioperdiz2@gmail.com

Por jubilación se vende una licencia viernes impar con coche de cuatro meses o sin coche, precio a convenir. Husni. Jisri jisri  
Tel. 637334422 - 657224200  
Email: husnijisri@yahoo.es

Se ofrece conductor para llevarlo sólo a fijo o porcentaje. Zona Plaza Castilla. Carlos Almeida Garrido.  
Tel. 631586675.  
Email: nanoone32@hotmail.com

Conductor de taxi con experiencia, busca taxi como único conductor, encargándose del mantenimiento. Preferible fijo o porcentaje. Iván Gómez Peralta  
Tel. 620250557.  
Email: demelsarivancito@hotmail.com

Se vende licencia de taxi de Madrid por jubilación. Viernes par, vehículo Dacia Lodgy de 20 meses y 98.000 kms. Precio 160.000 euros Contacto: Pedro Tomás Sánchez Miguel  
Tel. 626693585  
Email: teamgafas@gmail.com

Se necesita conductor turno completo, zona aluche-carabanchel. Emisora amarilla, condiciones a convenir. Seriedad. Ricardo Herrero  
Tel. 609744084.  
Email: rrr7359@gmail.com

Busco Conductor de taxi con 7 años de experiencia mínima, Cartilla al día, no deudas. Zona Las Rosas, San Blas, Moratalaz. Viernes impar. Jacinto Monzón Tari Tel. 640757239.  
Email: guitarrock2009@hotmail.es

Busco conductor para llevar taxi solo, a porcentaje. Incorporación inmediata Contacto: Tomás Martín Muñoz  
Tel 915513417 Email: josemanuelmartin2008@gmail.com

Busco conductor 8 horas de noche, libra X. Relevo coche en Aravaca. No fumador en el trabajo y con ganas de trabajar. Olga Martín Tel 605338569  
Email: taximadrimartin@gmail.com

**Si te jubilas y no quieres vender. LLÁMAME. Telf. 609 02 86 67. OFREZCO LA MEJOR RENTABILIDAD.**

Necesito conductor con experiencia. Libra jueves par, en zona sur. Juan Cárdenas  
Tel. 666031265 - 666031514.  
Email: jmcarde26@hotmail.com

Se necesita conductor de taxi para jornada completa en Madrid, zona Canillas- Hortaleza. Libra martes impar, condiciones a convenir. Celestino Polo Gómez Tel. 639088930.  
Email: arturoaliaselfugas@yahoo.es

Titular de licencia busca conductor para turno 8 horas día. Zona Villaverde. Buenas condiciones. Alberto de Lucad Tel. 648142375.  
Email: marutesmtl@gmail.com

Vendo miércoles impar con Toyota Prius de 5 años y medio. 185.000km y un solo conductor, taxímetro Nitax. Precio 164.000 euros. Víctor Raul  
Tel. 658922455.  
Email: vghfc@yahoo.es

Vendo taxi por jubilación. Lunes impar. Gregorio López Tel. 627983343.  
Email: goyolr10@gmail.com

Busco conductor para trabajar solo el taxi a un fijo. Emisora amarilla, libra jueves par. Incorporaron inmediata. Miguel Conde. Tel. 635686837.  
Email: m.conde.h@gmail.com

Se busca conductor de taxi. 12 horas entre semana y fines de semana completos. Zona PAU Carabanchel. Jose Antonio Méndez Torres.  
Tel 609234529.  
Email: joseanme27@hotmail.com

Busco taxi para trabajar solo, fijo más gasoil, 48 años, experiencia en el sector. Leganés, Juan Manuel Pérez Fernández Tel. 601288161.  
Email: juanmita83@gmail.com

Necesito conductor de taxi, libra Viernes Impar, emisora amarilla, coche de 3 años. Johann Alvarado Torres.  
Tel. 637592858.  
Email: atjohann@gmail.com

Busco taxi para trabajarlo solo con emisora a ser posible fijo, zona puerta toledo, experiencia emisora radioteléfono. Pedro Benito Amat. Tel. 610931730.  
Email: benitoamat@yahoo.es

Se busca conductor. Zona Hortaleza. Imprescindible cartilla taxista. Jose Antonio San Roman Gil. Tel. 636244663. Email: joseantonio.sanroman@outlook.com

Necesito conductor con experiencia, jornada completa, libra Miercoles con Mytaxi. Llamar a partir de las 15:30. Miguel Ranera Gutierrez.  
Tel 616663112.  
Email: sugial2@hotmail.com

Busco Conductor de Taxi de Madrid. Turno de 10 horas (tarde y noche) con relevo en Puerta del Angel. Skoda Octavia. Libra Martes. Daniel Martín Cid. Tel. 656566272.  
Email: daniel.martin.cid@hotmail.com

**Compro coche retirado de taxi, autoescuela y/o SP. VALORACIÓN SIN COMPETENCIA. Señor González. Telf. 670 91 43 91**

Busco conductor, para martes par sin emisora con permiso municipal en vigor. Mandar Curriculum. Toma y deje en Alcorcón. Ruth Caceres.  
Tel. 632000000  
Email: Ruthpi@hotmail.com

Se necesita conductor taxi Madrid, turno tarde noche, emisora gremial, cartilla en vigor, relevo Ciudad de los Angeles. Antonio Criado Ramon Tel. 693618268. Email:antoniocriado57@gmail.com

Se necesita conductora con cartilla municipal Ayto. de Madrid. Turno tarde-noche Permiso Municipal en vigor. Alberto Olmos. Tel. 609985903. Email:olmostorrubiano@hotmail.com



**SI QUIERE VER SU ANUNCIO DESTACADO EN ESTA SECCIÓN, PUEDE CONTRATARLO EN EL TELÉFONO 91 506 24 09 o EN EL EMAIL: INFO@GACETADELTAI.COM**