

La Gaceta TAXI

La primera revista del sector

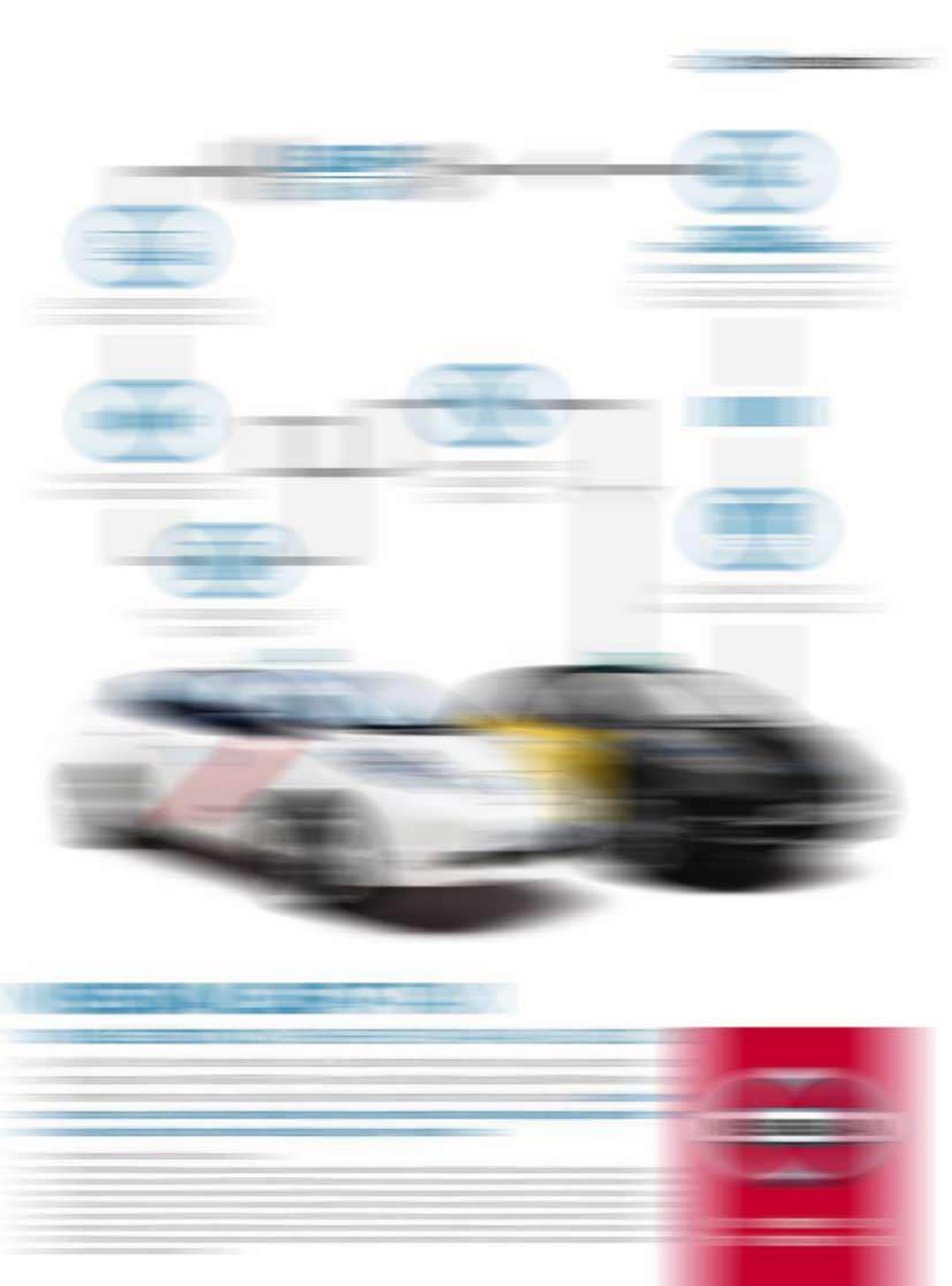
del

AÑO XXIII
NUMERO 250
JUNIO 2017

INFORMANDO
CON EL TAXI **250**
NÚMEROS

El taxi exige cumplir la ley

- Entrevista Tito Álvarez, Élite Barcelona
- En marcha el Reglamento en CLM



No se gana hasta llegar a la meta

Por fin los medios y los usuarios entienden que existe un servicio de transporte alternativo al taxi y que no lleva el nombre de grandes compañías, sino que se define como VTC, vehículo de alquiler con conductor. Esto a pesar de que algunas plataformas tecnológicas, equivocadamente, se hayan hecho con el nombre de este tipo de servicio, a pesar de ser básicamente intermedias en su prestación.

Hasta ahora era un tema que parecía que solo importaba a los que lo sufrían, es decir, a los propios taxistas, pero saltar el pasado 30M a la totalidad de los medios generalistas ha permitido que también el usuario entienda cuál es el problema y en muchos casos se posiciona a favor del taxi.

Un triunfo de imagen importante para el taxi porque, siendo conscientes, no es precisamente ésta el punto fuerte del sector. Pero el problema va más allá de la imagen y esta puede ser una carrera de largo recorrido en la que todos son importantes. El pasado 30M se dio un gran ejemplo de unidad, aunque como sabemos los más expertos no era total. Sin embargo sí puede considerarse el inicio de un entendimiento en el que los dirigentes parecen tener muy claro que el único objetivo es garantizar el presente y el futuro del taxi.

Pero para luchar contra la competencia, los propios taxistas reconocen que tienen que esmerarse en ser cada vez mejores y prestar un servicio de calidad. Porque hasta ahora el usuario, aunque resulte paradójico, ha sido el gran olvidado para los taxistas, porque siempre estaba ahí. Ahora con la nueva competencia, hay que ganar una nueva carrera cada día.

En ese escenario, no solo es necesario el apoyo de las instituciones. También es esencial que el taxista sepa estar a la altura de las exigencias de un cliente que demanda calidad y buen precio. Tal vez no guste, pero es lo que hay.

6. Primera carrera

- Fomento se compromete a intensificar los controles contra el intrusismo



12. Aniversario

- Cumplimos 250 números en plena forma



16. A fondo

- Entrevista a Alberto Álvarez, hombre fuerte de Élite en Barcelona



22. Noticias

- Más de 1.200 VTCs denunciadas en Madrid
- El intrusismo, en el punto de mira del Govern Balear
- El taxi alicantino pide más control a los piratas
- Sta. Cruz de Tenerife rescatará 142 licencias más



28. En marcha

- El taxi castellano-manchego a la espera del Reglamento



32. Actualidad

- Lucha judicial contra la CNMC



38. gacetadeltaxi.com

- Tablón online



Año XXIII - Número 250 - Junio 2017

Edita: GUSPIADA, S.L.

Redacción: C/ Teniente Coronel Noreña, 18
1º B - Madrid 28045
Tel.: 91 506 24 09

Página web: www.gacetadeltaxi.com

Directora: Pilar Glez. Matorra
pgmatorra@gacetadeltaxi.com

Redactora Jefe: Olga Lobo,
olga@gacetadeltaxi.com

Redacción: Javier Izquierdo,
jizquierdo@gacetadeltaxi.com

Colaboradores: Germán Ubillos,
redaccion@gacetadeltaxi.com

Dpto Comercial: GGM
comercial@gacetadeltaxi.com

Administración: 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.

En La Gaceta del Taxi queremos saber qué pensáis de la actualidad del sector.
Comparte tus opiniones con nosotros en nuestras redes sociales

También puedes escribirnos a redaccion@gacetadeltaxi.com



La Gaceta del Taxi

@gacetadeltaxi

Vivir sin miedo

Sergi F, marido de taxista

No; yo no me subo cada día a un coche negro y amarillo como vosotros. Yo simplemente soy alguien que se siente muy cercano a este sector y necesito compartir algo con vosotros:

Que sois vosotros mismos con vuestra actitud, con vuestras acciones y con vuestra implicación, quienes vais a decidir cuál será el futuro del taxi.... Me explicaré.

Soy discapacitado físico desde mi nacimiento. A mis padres les dijeron que probablemente no podría andar, y que no tendría una vida fácil. Desde muy joven tuve que aprender a convivir con el miedo, pero no solo con mis miedos, sino también con aquellos miedos que algunos me querían imponer desde el exterior. Recuerdo como alguien me dijo que debía ir mentalizándome, que en el tema laboral solo podría encontrar algún trabajo poco remunerado o acceder a alguna oposición para discapacitados. También recuerdo a un director de instituto, de una manera paternalista y con toda su buena intención, me insinuó sutilmente que debería recurrir a medios "profesionales", por decirlo de alguna manera sutil, para satisfacer mis necesidades físicas. Incluso una funcionaria me dijo

que yo jamás podría llegar a acceder al examen para obtener la credencial de taxista, por el simple hecho de ser discapacitado. Todos ellos tenían una cosa en común; queriendo ayudar o no, me estaban infundiendo unos miedos que, si yo hubiera aceptado, hubieran establecido claramente el rumbo de mi futuro.

Ahora, cuando os veo a muchos de vosotros, siento algo parecido a un 'déjà vu'. Os dicen que formáis parte de un servicio caduco, que no habéis querido adaptaros a los tiempos. Intentan convenceros de que nuevas empresas tienen que entrar en este vuestro sector para aportar unos ficticios beneficios al usuario y para crear nuevos e inmejorables empleos. Os hacen creer que no asimiláis que han llegado las nuevas tecnologías. Luego, desde su prepotencia, intentan deslumbrar a los usuarios con coches mejores que los vuestros, más nuevos que los vuestros, con unas tarifas más competitivas que las vuestras, con un chofer bien vestido, con traje y corbata, y sobretodo... con una botellita de agua (que me gustaría saber, quien se bebe esa agua en pleno verano). En resumen, que hace mucho que tenéis el monopolio, que han llegado para quedarse, que esto es imparable y que debéis aceptar las nuevas normas del juego; intentan implantaros MIEDO.

¿De verdad vais a caer en esa trampa? Vosotros sois los que estáis cumpliendo a rajatabla lo que marca la ley y, por ello, vosotros sois los únicos que debéis luchar para que la ley sea aplicada, has-



ta sus últimas consecuencias. Porque cada vez que alguien enciende una de esas apps y hace 'click', siento una inmensa rabia de ver cómo están cogiendo algo que pertenece a cada una de vuestras familias, incluida la mía. Cada vez que alguien hace 'click', dejáis de recibir algo que por derecho propio os pertenece a vosotros, para que un señorito, desde su sillón de piel, se lo lleve calentito a algún paraíso fiscal en algún país que seguramente ninguno de nosotros sabríamos situar en el mapa y lo hacen utilizando a sus empleados por decirlo de alguna manera, a los que les dan solo las sobras de todo ese beneficio, aprovechándose de su necesidad, esa necesidad que les obliga a aceptar lo inaceptable, con condiciones pésimas de trabajo, y después de sacrificar horas y horas de trabajo. ¿De verdad, que no vas a luchar hasta las últimas para detener esta sarta de mentiras e injusticias? Rendirse sería fallar a la sociedad, fallar a los tuyos y lo que es peor, fallarte a ti mismo. Ha llegado el momento de demostrar la inmensa fuerza que te-

neís, el momento de hacer pedagogía a cada cliente que se siente en vuestro taxi, el momento de estar todos juntos para defender lo justo, aquello que es vuestro, aquello que es lo legal y aquello que es mejor para nuestra sociedad en general.

Por cierto, volviendo al principio... ¡Sí! Puedo andar. ¡Sí! Tengo estudios superiores. ¡NO! no tengo un trabajo de mierda; tengo mi propia empresa, soy autónomo como la mayoría de vosotros. ¡Sí!, tengo a una gran mujer a mi lado a la que quiero con locura y que igual que vosotros se sube cada día a su taxi negro y amarillo. Y bueno, realmente, Sí que tengo algo que ver con vosotros, porque la ley estaba de mi lado y acabé accediendo y aprobando la credencial para ser un taxista igual que vosotros el día que quiera serlo.

No dejes que nadie te infunda sus miedos, no dejes que esos miedos bloqueen el futuro de todos, el futuro de los tuyos; tu futuro. Yo no me rendí y escribí mi propio futuro.... ¿Quién va escribir el tuyo? Por y para.

Gracias a Taxi Amic

Rosa María Tudó, Enfermera

Escribo estas líneas para hacerles saber que en este país existen personas anónimas que tienen un gran corazón. Como todo el mundo sabe, el pasado 30 de mayo los profesionales del taxi hicieron una jornada de 24 horas de huelga en protesta por las nuevas entidades de taxi que se quieren afincar en nuestro país a bajos precios y ofreciendo incluso agua al cliente. Tras todas estas personas que reivindicaban pacíficamente lo suyo,

hay 100.000 familias que lo están padeciendo, habiéndose gastado un dineral, muchos de ellos hipotecados, para tirar adelante a su familia. Y en esa jornada de huelga, esas personas fueron muy grandes, porque tuvieron un gesto generoso donde los haya. Prestaron sus servicios a todas aquellas personas que precisaban trasladarse a un hospital y su único medio para poder era hacerlo era el taxi y además, de manera gratuita, solidarizándose con sus compañeros, que estaban en Madrid pidiendo justicia. Gracias a los taxistas de Taxi Amic, sois grandes personas, Este país necesita más profesionales como vosotros.

A un tuit

@JRG863 Regulación, reglamentos y ordenanzas son las que tiene el taxi. Así como va a competir frente a lobbies como Uber y Cabify

@PolarisProject. Pedimos disculpas a los usuarios del taxi que se han visto afectados por el paro de hoy. Pero tenemos que exigir que se cumpla la ley.

@avispasAMB El #Taxi en contra de la piratería del transporte de personas. Luchamos para garantizar la seguridad de l@s usuari@s. #Taxi legal siempre

@soytuyax Nací a bordo de un #taxi, y en él busco mi amor. Dime, cuándo va a iluminar tu luz verde mi corazón? #taxis, os amo!!!

@twirrayado Como estudien con sobre en mano, lo llevamos claro.

Fomento pondrá coto a la



Reunión entre Fomento y las administraciones competentes en taxi y VTC

El Gobierno estudiará medidas normativas que eviten la especulación de las autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor. Esta ha sido una de las conclusiones de la reunión mantenida entre el ministro de Fomento, Íñigo de la Serna con representantes de ayuntamientos y gobiernos regionales -quienes tienen las competencias en taxis y VTCs- el pasado 6 de junio. Un encuentro de urgencia que tuvo lugar una semana después de la multitudinaria manifestación vivida en Madrid el 30 de mayo a la que acudieron 20.000 profesionales.

Tras una hora y media reunidos, de la Serna recordó que aunque su ministerio no tiene competencias en esta materia, “encontrar una medida normativa que evite que se pueda utilizar las autorizaciones VTCs con fines especulativos” es sí es algo que pueda hacer su ministerio en este campo.

“Queremos que en un sector regulado como es el del transporte, las licencias que se otorguen, que además son más de las requeridas, no se produzca esta especulación”, señaló de la Serna. Para frenarlo, el ministro aseguró que se estaban analizando varias medidas. No obstante, dada la situación jurídica que vive la ley, actualmente recurrida ante el Supremo por la CNMC, el ministro se mostró prudente a la hora de clarificar cómo se llevaría a cabo. “De igual forma

que una licencia de taxi se vende para trabajarlo, una autorización de VTC debería ser igual”, ha insistido en referencia a algunas situaciones en las que, vía judicial, algunas personas se han hecho con 300 autorizaciones “que dudamos que vaya a trabajar” y que “aprovechando un mercado que fluctúa” trata de sacar rédito económico.

Además de este tema, tal y como explicó el ministro, “esta reunión no persigue otra cosa que no sea el estricto cumplimiento de la ley por todos” por lo que pidió a las administraciones con competencias de transporte que refuercen la colaboración para mejorar la inspección y el control. También informó de que se han realizado labores de control de las plataformas que de contratación de estos servicios, y se han incoado 415 expedientes para comprobar que todo funciona correctamente. “Los datos demuestran que el control es efectivo y detecta los incumplimientos”, ha comen-

“El taxi tiene derecho a pedir que las VTCs cumplan la ley”

“Queremos que un sector regulado no tenga especulación”

tado de la Serna, que ha ofrecido jornadas de formación cuando así lo precisen además de sugerir a los ayuntamientos la creación de secciones dentro de la policía municipal que se dediquen al control de VTCs. Para el ministro, “el taxi tiene el derecho a pedir que las VTCs cumplan la ley y las VTCs que cumplen con la norma tienen derecho a trabajar”. Junto al aumento de inspecciones, de la Serna ha anunciado que se trabajará en la creación de un Libro Blanco del Taxi, incluido en la elaboración del Plan de Movilidad Sostenible y que era una de las peticiones del sector. También desde el taxi se pedía a Fomento la creación de una plataforma única. Sin embargo, el ministro ha vuelto a incidir que no tendría sentido que fuera Fomento el encargado de desarrollar una plataforma única para el sector al no ser el competente en la materia. Aún así, están dispuestos a colaborar institucionalmente e incluso económicamente con aquellas aplicaciones que se pongan en marcha desde el sector. “Es evidente que la digitalización es un reto para el sector”, ha señalado, motivo por el que se estudiarán líneas de ayuda para su mejora. También hay voluntad del gobierno para trabajar en el campo de la sostenibilidad.

Con respecto a la proporcionalidad 1/30, de la Serna recordó que las concesiones de VTCs se están produciendo por la vía judicial debido a la reforma legislativa de la Ley Ómnibus y al retraso en la aprobación de la LOTT y el ROTT. Esto ha provocado que si en enero de 2014 el número de vehículos de alquiler con conductor en España era de 2.703, en mayo de 2017 se haya duplicado esa cifra, superando las 5.900.

Desde el sector, Fedetaxi ha valorado positivamente el resultado de la reunión, mientras que para CTAE las soluciones propuestas por Fomento “son poco claras y poco concretas”.

Cita histórica

Una semana antes de esta reunión de Fomento, el taxi salió a la calle para exigir que se cumpla la ley y se respete el 1/30. Con 25 taxis en la cabecera de

especulación de VTCs



Más de 20.000 taxistas se manifestaron el 30M

diferentes puntos de España, más de 20.000 taxistas se manifestaron el pasado 30 de mayo en un día que muchos calificaron de cita histórica para el sector.

Aunque la cita estaba fijada a las 12, la manifestación del comenzó diez minutos antes debido a la gran afluencia de gente. El sol acompañó a los manifestantes durante el kilómetro y medio que duraba la marcha, aunque les dio un respiro a su llegada a las inmediaciones del Congreso, donde finalizó la protesta. Allí, rodeados de policías, los taxistas volvieron a alzar la voz y sus demandas se oían desde la puerta principal del Congreso. Allí aguantaron muchos taxistas hasta que, pasadas las 14 horas, los representantes del sector daban por terminada una protesta que todos calificaron de éxito absoluto. Más de dos horas de manifestación que transcurrieron





Algunas pancartas de la protesta



Dirigentes políticos reciben en el Congreso a representantes del taxi el 30M

sin incidentes y que sirvieron para que el taxi abriera periódicos e informativos esa misma noche.

Convocados por tres organizaciones nacionales, Confederación de Taxistas Autónomos de España, (CTAE), Federación de Élités de España, (FETE) y la Mesa Nacional del Taxi (META), finalmente se sumó a la protesta Fedetaxi tras varias semanas de desencuentros, si bien cada uno portó una pancarta diferente. Junto a ellos, otras asociaciones regionales, plataformas, radioemisoras y cooperativas de todos los rincones de España han pedido a Fomento que se cumpla con la ley. Además, la manifestación contó con la presencia de taxistas de otros países, como Francia, Bélgica o Argentina, y con otros colectivos como el de los estibadores o los conductores de VTC tradicionales.

Además de la marcha, el 30 de mayo se vivió una jornada de paros en el taxi. En Madrid la ciudad se quedó sin servicio durante 12 horas mientras que en Barcelona la huelga duró todo el día.

Los dirigentes del taxi mantuvieron en el Congreso varios encuentros con PP, PSOE y Podemos. Pablo Iglesias fue protagonista involuntario cuando lanzaron un huevo que impactó en el presidente de CTAE y salpicó a Iglesias. En clave de humor, éste publicó en Twitter "Me ha hecho un huevo de ilusión acompañar hoy a los taxistas".



Lo que reclama el taxi

CTAE, META y FETE piden a la Administración que se cumpla con la ley vigente y respeto de la proporcionalidad 1/30. También quieren que se reconozca al taxi como servicio público respecto a las VTCs. Asimismo, reclaman que se establezcan sanciones a las VTCs que circulen en busca de clientes, en lugar de esperar en la sede de su empresa y solicitan la modificación de la ley para que todas las VTCs tengan un distintivo común en todas las comunidades autónomas.

Por otro lado, creen necesario que se aplique a las VTCs el 21% de IVA al tratarse de vehículos de alta gama, y solicitan que se prohíba la cesión y compraventa fraudulenta de autorizaciones de VTCs a falsos autónomos que en realidad están vinculados al servicio de una empresa privada.

Desde estas organizaciones creen indispensable que se asegure que los propietarios de licencias VTC desarrollan su servicio única y exclusivamente en la comunidad autónoma a la que están adscritos.

Por su parte Fedetaxi ha pedido a Fomento que no se efectúe ninguna modificación del ROTT del 20 de noviembre de 2015 y solicitan que defienda la normativa frente a los múltiples ataques que está recibiendo. Fedetaxi considera "esencial" que se defina mejor la diferencia entre la contratación previa de la inmediata.

También cree necesario que se dote a los cuerpos de inspección que dependen de Fomento de los medios y recursos suficientes para efectuar un control eficaz.



THE UNIVERSITY OF CHICAGO

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS

CHICAGO, ILLINOIS 60607



THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS

CHICAGO, ILLINOIS 60607



THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS

CHICAGO, ILLINOIS 60607

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS

El taxista habla claro el 30M

Más control, más inspecciones y que se cumpla la ley. Esas eran las principales peticiones de los más de 20.000 profesionales que salieron a manifestarse el pasado 30 de mayo. Llegados de toda España, en la protesta encontramos también profesionales de Argentina o Londres y representantes de otros colectivos, como el de los estibadores, que se solidarizan con la lucha del taxi.



Manuel, taxista de Madrid: “Creemos que es necesario manifestarse porque nos están ahogando. Se han metido donde no se tienen que meter. Se han metido en mi casa a robarme las cosas que tengo dentro de mi habitación, han venido a robar lo que es nuestro. Y encima, no han venido por el camino legal, han venido por caminos ajenos. Se ha decidido parar y vamos a parar. Creo que hay otros métodos de lucha de otra manera, pero hay que seguir lo que digan los representantes. El paro indefinido no lo sé si es lo correcto, pero debemos aceptar lo que se decida. En cualquier caso, **la unión de todo el colectivo es fundamental**, todos tenemos que poner nuestro granito de arena.”



Carlos, taxista de Valencia: “Los políticos miran para otro lado, existe una corrupción total en todos los bandos y son incapaces de gestionar los problemas que hay entre la gente, en este caso entre el sector del taxi, del cual se está viendo beneficiados multinacionales que vienen, explotan trabajadores y no cumplen las leyes.”

En Valencia el problema de las VTC se está empezando a notar. No trabaja-

mos todos en igualdad de condiciones y el Gobierno mira para otro lado, por eso estamos aquí.

Se supone que si no se dan soluciones tras una gran protesta como esta, la presión seguirá porque **queremos las mismas condiciones para todos**. Hay hueco para todos pero cumpliendo todos las mismas leyes.”



Colectivo pakistaní de Barcelona: “Hemos venido de Barcelona, somos 25 personas de Barcelona. No queremos más VTCs están quitándonos nuestra comida. Es ilegal y por eso estamos aquí protestando. Están empezando, pero en el futuro nos van a dañar mucho porque han encontrado un hueco y después del hueco pues van a abrir más. Lo que está hecho, vale, pero **no queremos más VTC**. Que paguen la seguridad social como nosotros, tengan identificativo de servicio público, un seguro para pasajeros y no tienen nada de eso. Nosotros pasamos horas esperando en paradas y ellos vienen en dos minutos y cargan clientes. Nosotros pagamos impuestos, ¿qué quieren, meter otra vez a España en crisis? Pagamos 150.000 euros por una licencia y ellos pagan 30 euros por una administración, por favor, que me devuelva el Ayuntamiento mi dinero.”

Horacio Pérez, presidente de la Cámara Empresarial del Taxi de Buenos Aires: “Merece la pena haber hecho un viaje tan largo porque en España se está dando una lucha que va a repercutir en todo el mundo. Lo que está pasando hoy aquí va a marcar un antes y un después en lo que tiene que ver con el taxi. Jamás



en Argentina hemos vivido una unión del taxi nacional a este nivel, con gente que viene de Barcelona, del País Vasco, de A Coruña, de Vigo, de Sevilla, de la Costa del Sol. Es increíble y no sé muy bien cómo calificarlo. Sin duda alguna, lo que suceda en Europa va a repercutir en las futuras decisiones que se adopten en América Latina. **La unión que hay aquí es increíble.** Allí la justicia ha prohibido a Uber pero aún así ellos siguen operando. Hay muy poco control del Gobierno y nosotros de alguna manera vamos a intentar replicar esto para que no vuelva a suceder."



Geoff, taxista de Londres: "Estoy aquí mostrando mi apoyo a los taxistas

españoles. En Londres trabaja Uber y tienen muchos problemas de tráfico, de derechos trabajadores, ataques a mujeres... Nosotros queremos que se controle esta empresa, porque no pagan impuestos y son ilegales. Hace dos años el Gobierno mostró su apoyo a estas empresas, y ahora ojalá el nuevo Gobierno traiga más regulaciones y controles contra este tipo de empresas. **Eso es lo que queremos, que se regule su actividad"**.



José Antonio Fernández, delegado del Comité de los Estibadores: "Nosotros venimos apoyando colectivos desde siempre, sin ir más lejos hace unos meses hemos estado también en Barcelona en una protesta en la que también estaban los taxistas.

Estamos aquí porque estamos convencidos que este conflicto es muy parecido al nuestro y estamos aquí para apoyar y solidarizarnos con nuestros compañeros del taxi.

Creo que los trabajadores tenemos que organizarnos y salir a la calle de manera cívica, pero tenemos que salir a la calle porque no nos queda otra.

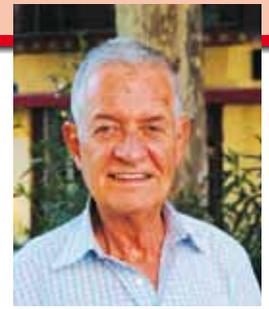
Ambos sectores además, coincidimos en el sentido que tenemos el mismo ministro de fomento y los conflictos son similares. En el caso del taxi existe una competencia desleal por parte de Uber y nosotros entendemos que los taxistas si no se mueven y no se movilizan van a acabar con ellos. Tengo clarísimo que **se está poniendo por encima a las multinacionales sobre los trabajadores.** Este gobierno está haciendo política que solo se basan en la precarización de los empleos y no sé qué sectores les falta por tocar. Han tocado mineros, controladores, estibadores, gente del ferrocarril, médicos, maestros. No sé qué sectores les quedan aún por fastidiar."



Fidel, taxista de Madrid: "La gente tiene que entender que lo queremos los taxistas es que se cumpla la ley, del mismo modo que nosotros tenemos que cumplirla. El taxi no es violento, pero si no se cumple con la ley, no dejaremos de reivindicarnos en la calle y allí donde hace falta. **Ahora es el momento de que los políticos cumplan con su parte.**"

Carrera de larga distancia

Por Germán Ubillos,
Premio Nacional de Teatro



Cumpliendo números y años

La **Gaceta del Taxi** cumple en papel su número 250, lo que supone al ser una revista mensual más de 23 años ininterrumpidos informando. No desde el principio, pero sí desde hace muchos de esos años he sido colaborador habitual de sus páginas, por tanto hemos vivido todos a la vez eso tan maravilloso que supone ser testigo de una época a los largo de la cual han cambiado muchas cosas y La Gaceta, como la llamamos coloquialmente todos, ha sido algo así como una cámara de cine con un criterio propio y objetivo que ha ido acercando a sus lectores una amplia realidad más allá del propio taxi, a través de todas sus secciones dirigidas con fino criterio y mirada objetiva por su editora y amiga mía desde hace todo ese tiempo. Soy testigo de privilegio del esfuerzo y la constancia que supone sacar adelante mes a mes una publicación de este tipo, y llegar a ser modélica y completamente libre en relación con cualquier otro tipo de presión o de dependencia financiera.

Es por esto que **La Gaceta del Taxi** se ha transformado en una revista de referencia, de prestigio, de excelente calidad dentro y fuera del sector, y de obligada lectura para todos cuantos de verdad quieran estar bien informados.

Me gustaría desde ese rincón que he venido ocupando hace tantos años, con esa foto en color que han visto machaconamente ustedes, desde entonces, dar la enhorabuena a su editora Pilar G. Matorra.

Hemos vivido desde este medio los

cambios sufridos en la capital, en España, y en el mundo, la lucha cotidiana por servir la información más fidedigna, la crisis económica global que hace ya más de una década ha obligado a cerrar tantas y tantas empresas y arruinado tantas vidas y tantos presentes y futuros, que han afectado sobre todo a las gentes más jóvenes que se han visto obligadas a perder sus trabajos, a dejar de pagar sus hipotecas e ir a vivir de nuevo con sus padres o con los abuelos, y en el peor de los casos de esos jóvenes y no tan jóvenes que se han visto obligados a emigrar a otros países del extranjero para poder costearse la vida. Este quizá sea uno de los males más grandes sobre todo tratándose de una de las generaciones mejor preparadas de nuestra historia.

No ha sido así para **La Gaceta del Taxi** que ha sobrevivido y se ha fortalecido si cabe con esta hecatombe, así como **Pasajero Vip**

su segunda publicación, bilingüe y de ocio pensada para el usuario del taxi. Y que, si se me permite, a la que los taxistas deberían prestar más atención, porque es un regalo para los sentidos digno de ser disfrutado por el usuario.

He sido testigo de privilegio de momentos duros, difíciles o de una competencia desleal por parte de otras publicaciones, pero también he de decir que lo he sido del bien hacer, de la templanza, de la fortaleza, del equilibrio de su editora y su pequeña redacción.

A ella quiero hacerles llegar desde aquí mi más estrecha y emocionada felicitación, a los redactores y diseñadores durante tantos años, y a todos los queridos lectores que han tenido la suerte enorme de gozar y de seguir recibiendo la información puntual y la calidad periodística, literaria y de edición, impresa y online, de un medio tan esencial para el sector como **La Gaceta del Taxi** a la que deseo un futuro largo y prometedor.



PasajeroVIP, nuestro magacín para el usuario



Viejas y nuevas cabeceras

1. **Introduction**
2. **Methodology**

3. **Results and Discussion**

4. **Conclusion**

5. **References**

6. **Appendix**

7. **Appendix A**

8. **Appendix B**

9. **Appendix C**

10. **Appendix D**

11. **Appendix E**

12. **Appendix F**

13. **Appendix G**

14. **Appendix H**

15. **Appendix I**

16. **Appendix J**



Daniel Díaz,
taxista y escritor

En honor de la verdad

Si atendemos a la definición más básica del término **verdad** (la correspondencia entre lo que pensamos o sabemos con la realidad), podría decirse que hay tantas verdades como personas habitan en nuestro entorno. La información se mueve a tal velocidad, sin apenas tiempo para ser asimilada, que a menudo tendemos a opinar o movidos por nuestros propios intereses, o bien por prejuicios, o eclipsados por quienes son considerados nuestros guías de opinión o tertulianos de cabecera. En las últimas semanas, meses incluso, se hacía difícil encontrar espacios de tertulia en radio y televisión donde no le dedicaran horas al conflicto del taxi. Llama la atención que los mismos tertulianos que opinan sobre corrupción, presupuestos, política exterior o el último hallazgo de la NASA, debatan también sobre un conflicto tan complejo como es, precisamente, el que vive hoy el taxi frente a las llamadas plataformas disruptivas. Me cuesta creer que todos ellos conozcan los pormenores del problema más allá de su experiencia personal como usuarios, a menudo cargada de prejuicios sin base periodística alguna. Sin embargo, y dado que cobran por estar ahí, se ven obligados a aseverar con contundencia su opinión a favor o en contra

del taxi y defenderla en cada tertulia que pisan, repitiendo hasta la saciedad a veces un solo argumento sin siquiera molestarse en aportar datos que avalen su postura.



Un repaso por la última década informativa

Obviamente es imposible que ninguno de ellos conozca las consecuencias de este nuevo escenario de empresas que ahora han entrado en competencia directa con el taxi. A menudo los economistas, o los sociólogos, sólo advierten el peligro cuando ya es evidente, y si hiciéramos un ejercicio cabal de hemeroteca, muchos de ellos

quedarían desacreditados al desdecirse ahora de aquello que hace un tiempo defendían. Se echa en falta más rigor y, sobre todo, una mayor especialización en los temas a tratar. Y precisamente por ello, es (o debería ser) tan importante el periodismo especializado en aras a entender mejor el actual escenario. Publicaciones como La Gaceta Del Taxi deberían ponerse en valor ahora más que nunca. Si hiciéramos un repaso a estos últimos 250 números de la Gaceta, entenderíamos mejor y de primera mano la cronología del conflicto más allá de los prejuicios a los que estamos más que acostumbrados en la prensa ordinaria: el cómo, el por qué y, en consecuencia, qué será del taxi en boca de sus auténticos protagonistas. Gracias a la Gaceta hemos podido entender la postura real de los distintos representantes del sector y entrever hasta qué punto debemos fiarnos de sus hojas de ruta (y después, que cada cual actúe en consecuencia). Por eso es importante, esencial diría yo, estar bien informados: la verdad es un arma poderosa. Aunque duela.



250 números haciendo periodismo

En una época con miles de fuentes de información es imprescindible el papel de los medios de comunicación para que hagan un análisis en profundidad de la realidad que vivimos a través de reportajes, testimonios y entrevistas. Este es precisamente el objetivo de La Gaceta del Taxi, que este mes de junio cumple 250 números. Han sido 23 años de información orientada al profesional del taxi, en los que hemos vivido algunos de los momentos

clave para el sector, como la aprobación de la Ley del Taxi en Barcelona, la celebración del centenario del sector, así como la unión del sector frente a un enemigo común, las nuevas plataformas disruptivas y la competencia desleal. También hemos recogido en nuestras páginas la constante evolución tecnológica que ha vivido el sector, los cambios en la gestión de flotas y la llegada de las aplicaciones para pedir taxi a través del teléfono móvil.

Desde que comenzáramos nuestra carrera informativa en 1995, La Gaceta del Taxi ha mantenido su posición como primera publicación independiente del sector, gracias a la cual hemos sido referente para otras nuevas publicaciones que han ido surgiendo a lo largo de todos estos años. Un liderazgo que también hemos sabido mantener y ampliar en el ámbito digital a pesar de que, al igual que el taxi, los medios de comunicación también nos hemos encontrado ante una imparable revolución tecnológica.

Apoyados por la edición digital, la revista se ha convertido en un espacio de análisis a través de reportajes y entrevistas en profundidad con algunos de los protagonistas del taxi de los últimos años. En nuestras páginas hemos entrevistado a presidentes de asociaciones, tanto locales como nacionales, políticos y representantes de las administraciones así como taxistas anónimos una historia que contar. Sin olvidar en ningún momento lo que sucedía a nuestro alrededor.

Convulsa actualidad

Si en el número 200 hablábamos de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre, LOTT, 50 números después hemos analizado las consecuencias de su aplicación. Nos referimos a la concesión de miles de VTCs en las principales capitales, en Madrid ya se han superado las 2.000 autorizaciones, o de la aparición de nuevos actores en el mercado del transporte de personas por carretera, las llamadas aplicaciones disruptivas que desde 2014 mantienen al taxi en permanente alerta. Junto a estos cambios, hemos informado de otras cuestiones a nivel asociativo, como ha sido la desaparición de la histórica CTE, de la creación de nuevas entidades nacionales y de sus alianzas y desencuentros entre ellas. Manifestaciones, paros, huelgas, protestas también han copado nuestras páginas, pero también las acciones solidarias en las que el taxi y sus profesionales han demostrado su amplio compromiso con la sociedad.

Más allá del periodismo de "nota de prensa", La Gaceta del Taxi sigue siendo fiel a los principios de nuestra profesión. Por ello apostamos por el trabajo de calle en todas las manifestaciones, concentraciones, ruedas de prensa y asambleas. Incluso en aquellas en las que, por cuestiones logísticas, no hemos podido estar presentes, hemos

Con nuestro magacín bilingüe ofrecemos al usuario información de ocio y entretenimiento mientras disfruta de su carrera en taxi



aprovechado las nuevas tecnologías para atender cualquier evento que consideramos importante para los profesionales. Bruselas, Portugal, Francia, Italia... son nuevos escenarios en los que, de manera indirecta, nuestro medio ha estado presente con información de primera mano.



Un millón de visitas

Si en papel cumplimos 250 números, nuestra edición online gacetadeltaxi.com ha conseguido convertirse en la principal fuente de información del taxi a nivel nacional, con miles de lectores de diferentes puntos de España y de fuera, especialmente en Estados Unidos, México, Reino Unido, Argentina, Francia o Portugal. Solo en el último año, hemos recibido más de 1,2 millones de visitas, una cifra que nos llena de orgullo y que nos anima a seguir mejorando día a día. Con ese objetivo, seguimos trabajando para mejorar la accesibilidad a nuestra web, ya que más del 78% de las visitas que recibimos se hacen a través del teléfono móvil. Por ello también hemos mejorado nuestros contenidos en redes sociales con emisiones en directo de algunos de los eventos que más interesan en el sector, como manifestaciones, protestas o asambleas.

En los últimos años también hemos reeditado nuestro suplemento magacín PasajeroVIP. Una publicación pionera, orientada al usuario del taxi con una cuidada selección de la oferta cultural y de ocio de las grandes ciudades y que desde estas líneas sugerimos que lleven siempre a disposición del cliente como una atención especial.

Desde la Gaceta del Taxi queremos celebrar este número tan especial con nuestros lectores y con nuestros clientes, por seguir apostando por el periodismo de calidad en unos momentos complicados tanto para el mundo del taxi como de la información. Esperamos brindar por otros 250 número más con todos vosotros.



“A los que cumplimos la ley no mafiosos y a los que no, post



Alberto Álvarez, taxista de Barcelona y activista en el sector

Este mes de mayo probablemente pasará a la historia como uno de los más intensos para el taxi de los que se recuerdan. Los distintos frentes abiertos han puesto al sector definitivamente en el ojo del huracán y Élite Taxi Barcelona se han convertido en una de las organizaciones con mayor presencia a nivel mediático.

Uno de los pasos más importantes para el sector del taxi ha sido conocer el dictamen del Abogado General de la Unión Europea, Maciej Szpunar. El jurista polaco, en un informe previo a la sentencia que se resolverá en unos meses sobre el proceso que precisamente enfrenta a Élite Taxi Barcelona y Uber, ha determinado que la actividad de la aplicación californiana es la propia de una empresa de transportes y, por lo tanto, no se debe beneficiar de las

“Ahora está claro: Uber es una empresa de transportes”

ventajas dadas a las sociedades de la información.

Tras conocerse la noticia, Alberto Álvarez, uno de los representantes y fundadores de la mencionada asociación, ha atendido a La Gaceta del Taxi para dar un repaso a toda la actualidad del sector y para advertir de que la lucha del colectivo no ha hecho nada más que comenzar. Álvarez tiene clara la receta para el futuro del taxi y no es otra que una buena mezcla de cautela y perseverancia en las reivindicaciones a distintos niveles.

Gaceta del Taxi.- Se esperaba con muchas ganas y finalmente el pasado 11 de mayo pudimos conocer el dictamen del Abogado General de la UE sobre Uber ¿Qué sensaciones le quedan tras leer el informe y observar como Maciej Szpunar deja meridianamente claro que se trata de una empresa de transportes?

Alberto Álvarez.- La valoración inicial es buena, pero debemos ser cautos porque falta la sentencia final que lo ratifique. Estamos más satisfechos de lo que pensábamos porque si uno se lee todo el dictamen del Abogado General, dice muchas cosas que afectarían no solo a Uber Pop, sino que también lo haría sobre muchas apps -y no solo de transportes- que hoy en día se encuentran en un limbo legal.

G.T.- La sentencia final del Tribunal de

os llaman modernos”

Justicia de la Unión Europea suele respetar en un porcentaje muy alto los puntos de vista del Abogado General. ¿Temen que al enfrentarse a empresas poderosas pueda variar esa tendencia?

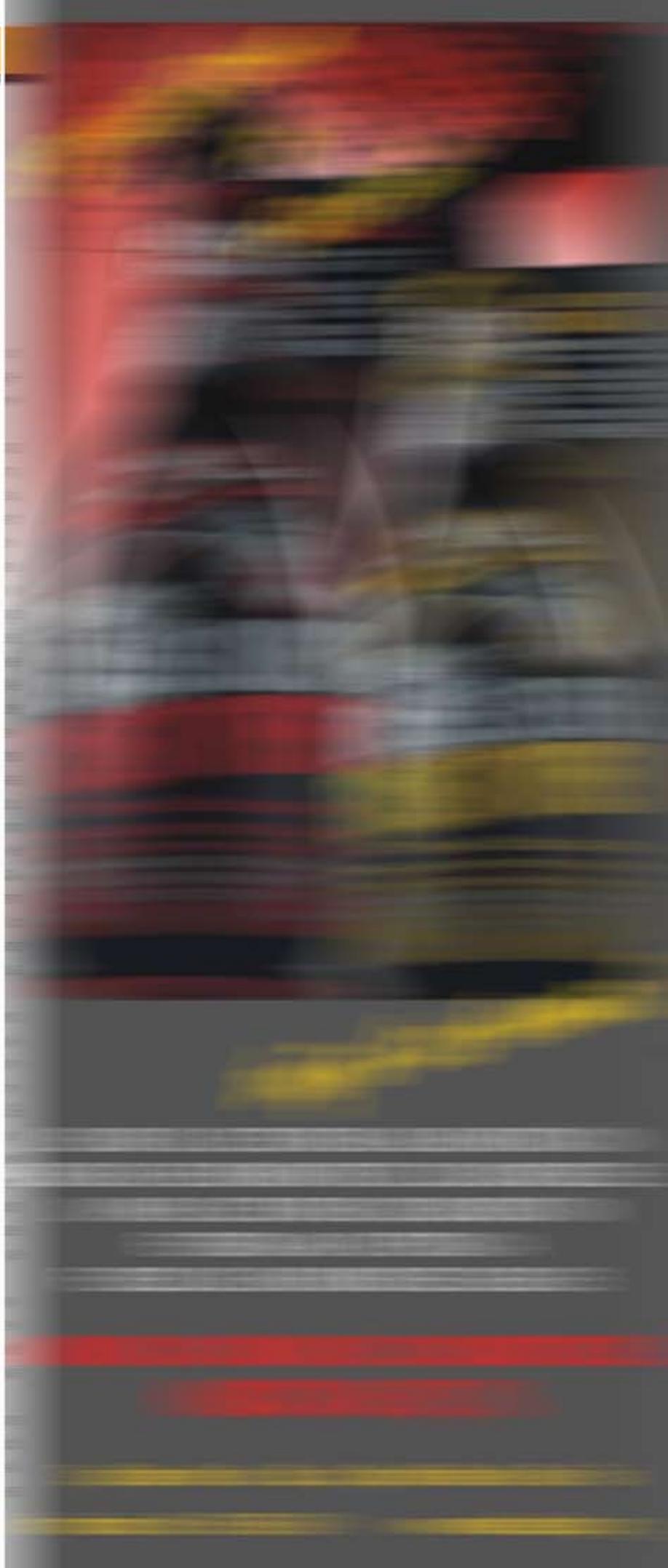
A.A.- Lo primero que debemos tener en cuenta es que lo que refleja el dictamen es muy claro: Uber es una empresa de transportes. Además, si nos ceñimos al texto, éste afectaría también a otras apps de transporte que estarían incumpliendo muchas normas en esta materia. Todas estas apps, trabajen con o sin licencia, no van a tener una definición unificada hasta que se haga realidad esta sentencia. A partir de entonces, todo el que quiera denunciar ya sabrá lo que quiere denunciar porque ya podremos decir claramente que tal app actúa como una empresa de transporte y que debe cumplir las normas que antes se estaba saltando. El debate anteriormente se centraba en qué son estas aplicaciones y tras el dictamen lo tenemos todos un poco más claro.

G.T.- Al hilo de lo que comenta, desde Uber no tardaron en defenderse argumentando que el sistema que impusieron en España y que está siendo juzgado es distinto al que comercializan actualmente en nuestro país. Interpreto que lo que usted apunta ahora es que esta sentencia va más allá del modelo de negocio concreto que está siendo juzgado, ¿verdad?

A.A.- Por supuesto, e incluso también pueden verse afectados los negocios basados en el alquiler de pisos turísticos, así como otras plataformas. Esto va a afectar a muchos sectores porque creará jurisprudencia no sólo en el taxi. Si eres intermediario y en tu actividad obtienes un beneficio, debes ajustarte a las normas. Lo que ha pasado es que las nuevas tecnologías se han aprovechado de limbo legales donde ningún juez podría encuadrarlos como lo que son. Con este dictamen, si se ratifica en la sentencia, esto ya se acabó.

G.T.- También en estas semanas se ha conocido que, en el recurso que la CNMC interpuso contra el RD 1057/2015 por el que se modifica el ROTT, finalmente será el TS quien lo juzgue, ¿qué sensación le deja esta noticia?

A.A.- La CNMC, así como la Agencia Catalana de la Competencia, se dedican a impugnar todo tipo de regulaciones y lo que pretenden es liberalizar todos los mercados. Vamos a ver el TS qué es





lo que dicta. Estamos convencidos que este juicio se va a ganar. Hay varias asociaciones del taxi personadas pero a nosotros no nos ha dado tiempo a personarnos porque nuestro proyecto jurídico apenas lo hemos iniciado ahora. Confiamos en los abogados de las demás asociaciones para que defiendan el taxi como se merece. De todos modos, intentaremos entrar en ese procedimiento aunque viendo los antecedentes de otras entidades que han intentado entrar, posiblemente nos quedemos fuera. El juicio de la CNMC es el más importante de todos y quizás las novedades del juicio europeo sirven de ayuda.

G.T.- Pero la actuación de la CNMC no se ha agotado en el ámbito nacional y recientemente se ha admitido a trámite un recurso que la comisión interpuso contra un decreto de la Generalitat de Catalunya que venía a regular un poco las aplicaciones, emisoras, etc.

A.A.- Todas las asociaciones del taxi del Área Metropolitana estuvimos presionando para que saliera un reglamento de empresas de intermediación donde se regulara cómo tienen que dar el servicio y se aclararan qué prácticas no se podían llevar a cabo, para que todos juguemos con las mismas reglas. En esta ocasión, la CNMC ha impugnado ese reglamento que con mucho esfuerzo y paciencia hemos conseguido los taxistas. El texto tenía como objetivo que el pequeño pudiera competir contra el grande en igualdad de condiciones, no que el grande se vaya comiendo a todos los pequeños. Lo que se trata es de ir

“Hay que intentar que cambie la opinión pública”

poniendo barreras a todo lo que nos viene y luego trabajar desde dentro todo lo que tenemos que trabajar para mejorar nuestro sector.

Cuidar los tiempos

G.T.- ¿Se va a personar Élite Barcelona en este recurso?

A.A.- Eso lo tendremos que decidir próximamente. Tendremos una asam-

En primera persona

- “Los abogados son abogados y los taxistas son taxistas, y los taxistas que hacen de abogados no valen”
- “Estamos convencidos de que el juicio de la CNMC se va a ganar”
- “Tenemos que trabajar desde dentro todo lo necesario para mejorar nuestro sector”
- “Vamos a luchar en la calle, en los juzgados, a nivel político y donde haga falta”
- “La CNMC ha impugnado ese reglamento que con mucho esfuerzo y paciencia hemos conseguido los taxistas”

blea de índole jurídica y la gente que ha aportado ese dinero decidirá en que proceso nos metemos. La gente que tiene cargos en Élite, por el mero hecho de tenerlos, no tiene ningún derecho a tomar decisiones que sean importantes. Tomamos decisiones de baja repercusión porque no podemos preguntar absolutamente todo, pero las decisiones que son más importantes las consultamos con los nuestros que es la base del movimiento Élite. Nunca vamos a tomar decisiones que puedan afectar al taxista de a pie sin antes preguntarle a él. Estos principios no los vamos a pisar nunca, el taxista de calle es el que tiene que decidir su futuro. Nosotros solo somos los mensajeros que estamos entre la administración y el taxista y llevamos las exigencias de éste último a donde haga falta.

G.T.- Más allá del plano jurídico, usted ha defendido en muchas ocasiones que el taxi debe hacerse fuerte en otros frentes, ¿está Élite Barcelona preparada para luchar en otros aspectos?

A.A.- En Élite hemos iniciado cuatro proyectos: el jurídico, el mediático, el político y el reivindicativo. Vamos a trabajar estos cuatro pilares y hemos cambiado ya muchas cosas. Por ejemplo, con respecto a nuestra forma de actuar con los medios de comunicación. No va a ver que Elite taxi acuda a los platós de televisión a debatir mientras están poniendo coches quemados, no vamos a entrar en ese juego mediático. Vamos a hablar en los juzgados, a través de notas de prensa y si nos ven en la calle pues sí que hablaremos, pero vamos a cuidar mucho los tiempos.

G.T.- Con respecto al plano mediático, ¿qué debe hacer el taxi para cambiar su posición con respecto a la opinión pública?

A.A.- La forma de darle la vuelta a esto es demostrar que están mintiendo. ¿Sabe qué pasa? Que cuando va un taxista a la televisión contra un representante de las VTC, la gente ve que cada uno está defendiendo su terreno. Ahora bien, cuando es el Abogado General de la Unión Europea el que dice que han estado operando de una forma irregular y que son lo que son, la opinión pública cambia. Hay que tener paciencia e intentar que cambie la opinión pública a base de perseverancia.



Horizontal lines of text, mostly blurred.

Horizontal lines of text, mostly blurred.



Horizontal lines of text, mostly blurred.



Horizontal lines of text, mostly blurred.



¿Quién es el mafioso?

G.T.- Hablando de VTCs, recientemente también vieron la luz una serie de audios donde una empresa madrileña de VTC instaba a potenciales conductores a infringir las normas para así evitar sanciones policiales, ¿qué opinión le merecen esos audios?

A.A.- Es una muestra más de la explotación laboral que ejercen y que venimos denunciando. Están actuando como delincuentes, intentando entrar en un mercado que está regulado y nos están reventando por dentro. A mí me hace gracia cuando nos llaman mafiosos a los taxistas pero, ¿quién es el mafioso aquí? Hay un sistema, hay unas normas y unas leyes y resulta que los mafiosos somos las que las respetamos. A los que vienen a incumplir las leyes se les llaman postmodernos. Todo lo que está ocurriendo tenía que llegar, y ahora lo que tenemos que hacer es gestionarlo lo mejor posible y, sobre todo, mirar fuera de nuestras fronteras para aprender cómo tenemos que actuar para que no nos pase lo que les ha pasado a ellos.

Aquí en España tenemos más ventajas que en el resto de Europa porque las leyes son más restrictivas y aunque se nos estén colando, todavía estamos a tiempo de reconducir la situación. Lo que nunca vamos a aceptar es esta nueva situación que nos quieren imponer. Vamos a luchar en la calle, en los

“El taxista de la calle es quien tiene que decidir su futuro”

juzgados, a nivel político y donde haga falta. Nos vamos a defender porque no aceptamos esta situación.

G.T.- Hablaba antes de la parte política y es de sobra conocido que desde Élite emplean gran parte de su esfuerzo en la lucha en la calle. Sin embargo, estar presentes en las mesas de debate puede tener importancia. Este año se renovará la mesa del taxi a nivel estatal y sería la primera vez que Élite estuviera presente ¿cómo se plantean el hecho de poder entrar por primera vez?

A.A.- Lo estamos llevando con mucha

ilusión y con mucha fuerza. Hemos recogido miles de representaciones de VTs por todo el territorio español, y esperamos estar dentro. Habrá sorpresas seguro. Lo que Élite desde un principio tiene muy claro es que queremos que se haga todo dentro de la legalidad, ya que nosotros hemos seguido paso a paso los trámites que marca el Ministerio de Fomento.

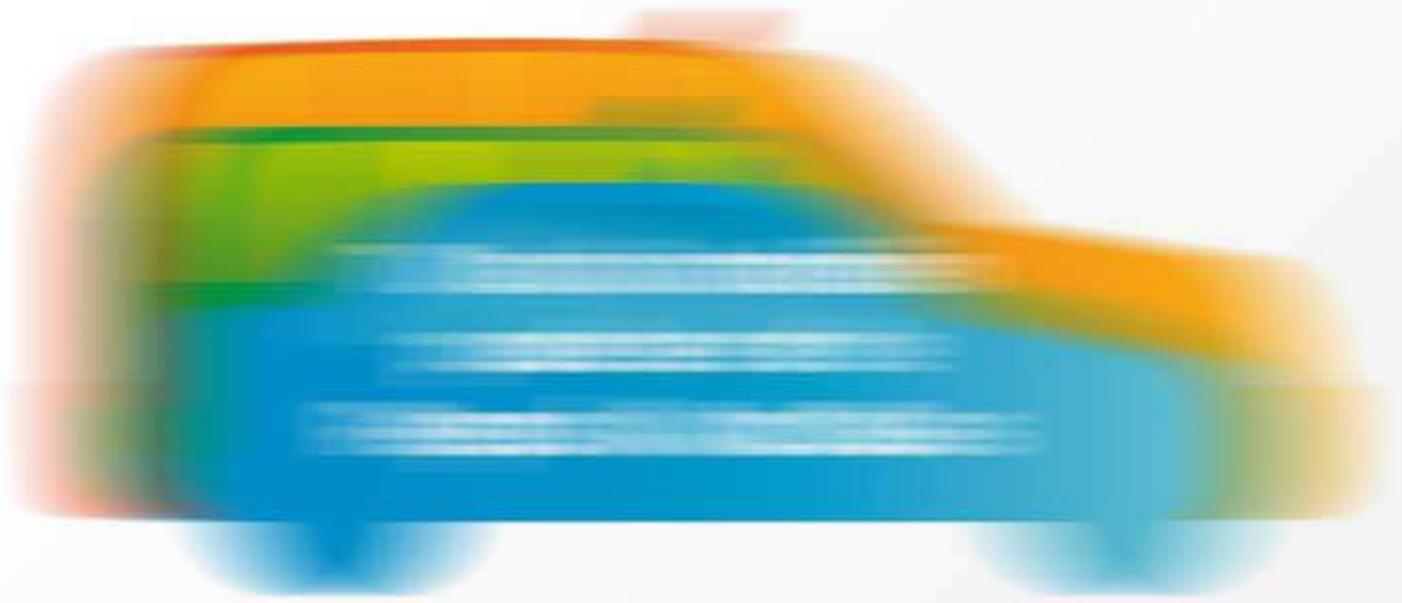
G.T.- ¿Cree que otras asociaciones no lo han hecho?

A.A.- Exigiremos que las demás cumplan el mismo proceso porque durante muchos años ha habido rumores de que se ha pasteado la representación. No lo puedo asegurar porque llevo poco tiempo en el sector y tampoco he estado ahí dentro, pero queremos entrar en la mesa nacional del transporte y queremos que la representaciones sean totalmente limpias y transparentes.

Proyecto jurídico

Con el objetivo de estar representados en los juzgados, Élite Barcelona ha creado una nueva iniciativa, Élite Jurídica, donde piden la colaboración económica de los interesados, 100 euros por licencia. “Queremos tener nuestro bufete de abogados -en este caso SBC Abogados-, que son los mismos que nos están defendiendo en el proceso contra Uber en Euro-

pa y ponerlos a trabajar en muchas vías”, ha explicado el propio Alberto Álvarez a nuestro medio. “Queremos estar al tanto de todos los procedimientos normativos que puede haber para adelantarnos. Al final, los abogados son abogados y los taxistas son taxistas y los taxistas que hacen de abogados no valen”, ha señalado Álvarez.



[Redacted text block]



[Redacted text block]



[Redacted text block]

[Redacted text block]

Las empresas de VTCs enseñan cómo engañar a la Policía



“Tú eres más listo que la Policía”, explican a los conductores

Varios audios con conversaciones entre un responsable de una supuesta empresa de vehículos de alquiler con conductor con potenciales trabajadores desvelan diversas formas de actuar para evitar ser sancionados por la Policía Municipal. “Tú eres más listo que la Policía. Tú llegas y te haces una hoja ficticia como que estás haciendo un servicio”, la explica el responsable a uno de los conductores que, en el citado encuentro, preguntó sobre qué hacer tras finalizar un servicio y esperar uno nuevo. “Antes se decía que cuando se terminaba un servicio tenías que volver a la base, eso nunca se ha hecho. Si te quieren multar, te pueden multar, pero nunca se ha hecho”, informa el responsable ante las dudas de los asistentes sobre si es necesario regresar a la base de operaciones tras dejar a los clientes. “Lo que no puede ser es que estés parada en Atocha, en el Bernabéu. No puedes captar clientes. Te da igual estar a un kilómetro y medio que estar a cincuenta metros porque el servicio salta igual”, informan. Lo que sí que parecen dejar claro a los conductores es el sacrificio que deben de hacer a la hora de abordar este trabajo de conductor. “A este trabajo hay que echarle horas y si estás todo el día para abajo y para arriba te acabas quemando”. “Esto es como un taxi, pero digamos que con un poco más de glamour”, llegó a decir.

En estas grabaciones, que fueron facilitadas a la Federación Profesional del Taxi que, a modo de denuncia, el supuesto responsable de la empresa advierte a los trabajadores de las condiciones en las que deben desempeñar su labor para permanecer en la empresa. “Los objetivos van a mes vencido, si entráis en abril, para cobrar objetivos tenéis que llegar a ese importe de 3.000-2.900 euros. Si no cumplís estos objetivos al siguiente mes vais a la calle, os lo digo así”, afirma el responsable de la empresa. “Ni a mí, ni a la empresa, ni a vosotros os interesa estar ganando un sueldo de 900 euros echando un montón de horas. Para eso entráis a trabajar en un “Burger King”.

Jornadas extenuantes

Tras conocerse esta información, Fedetaxi ha anunciado que denunciará estos hechos ante la Fiscalía, según explica en un comunicado. Desde el Fedetaxi aseguran que este sistema de trabajo está basado en “jornadas extenuantes” que se surten de inversores y especuladores que participan en una cadena de compraventa de autorizaciones VTC. En esta cadena, denuncian desde la asociación representativa de los taxistas, se aprovechan de la necesidad de los conductores de obtener un puesto de trabajo.

Uber fija su sede en Madrid

Uber Systems Spain ha anunciado que se traslada a Madrid tras dejar sus oficinas de Barcelona. En declaraciones a Crónica Global, un portavoz de la compañía ha explicado que “se trata de un proceso de índole administrativa. En Madrid ya hay disponibles tres servicios de Uber y seguimos creciendo incluso por encima de nuestras expectativas”. En España desde marzo de 2014, Uber Systems Spain se estructuró como red de transporte privado gestionada por medio de una aplicación móvil, UberPOP, que fue suspendida por el tribunal de forma cautelar en noviembre de ese mismo año. Desde entonces, la multinacional opera a través de vehículos de alquiler con conductor en Madrid, mientras que en Barcelona no dan servicio

La CNMC frena también a la Generalitat

El decreto que regula las aplicaciones de reserva de servicios de taxi, puesto en marcha por la Generalitat, ha sido recurrido por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC). Aunque el objetivo de este documento es regular la actividad de mediación en la contratación y la comercialización de los servicios de taxi, incluyendo tanto las radioemisoras, los sistemas de telefonía, como las nuevas aplicaciones para dispositivos fijos o móviles, la CNMC cree que algunos preceptos del citado decreto exigen medidas que no resultan conformes con algunos principios incluidos en la Ley de Garantía de Unidad de Mercados (LGUM). Por ejemplo, el hecho de que las empresas que funcionan como plataformas “online” para reservar taxis y cualquier otra que quiera llevar a cabo actividades de mediación, deberán comunicar previamente su actividad con la administración.

Más de 1.200 VTCs denunciadas en Madrid

En el primer cuatrimestre del año, inspectores de la Comunidad de Madrid y la Policía Municipal han denunciado 1.279 VTCs, tras inspeccionar más de 5.000 vehículos. Según los datos manejados por la administración, el número sanciones ha aumentado un 857,6% con respecto al mismo periodo de 2016, siendo la principal de las denuncias la captación de viajeros sin contratación previa y sin disponer de la pertinente hoja de ruta. El objetivo de este control es, en primer lugar, incidir en la seguridad de los vehículos que circulan por la carretera, "además de luchar contra el intrusismo y la competencia desleal en el sector del taxi y en los vehículos

VTC, vehículos que desde el pasado 1 de enero tienen la obligatoriedad de ir debidamente identificados", ha explicado el consejero de Transportes, Pedro Rollán. Los lugares donde se registra una mayor

actividad de estos vehículos, y donde más inspecciones se concentran, es el aeropuerto y las estaciones ferroviarias de Atocha y Chamartín.

Convenio con Ayuntamiento

Del total de sanciones incoadas, 207 las ha realizado la Policía Municipal tras el acuerdo de colaboración firmado entre ambas instituciones en este aspecto. Además, hasta la fecha ya se han realizado 9 cursos de formación en materia de vigilancia e inspección de transporte, de los que 7 han sido específicamente dirigidos a agentes de la Policía Municipal de Madrid.



207 sanciones fueron incoadas por Policía Municipal

Fedetaxi denunciará a Cabify por compraventa de licencias

Fedetaxi denunciará a Cabify ante la Fiscalía General del Estado por actuar “como agente facilitador de compraventa de licencias entre terceros” sin contar con autorización alguna, “dado que está tajantemente prohibido por la normativa española”. Según explica Fedetaxi en nota de prensa, la denuncia estaría basada en toda la documentación que tienen en su poder “donde es la plataforma digital quien reconoce, como ya ha hecho ésta en algún comunicado de prensa, esta actividad”.

Precariedad laboral

Además, Fedetaxi junto a CCOO volverán a acudir a Inspección de Trabajo para que retome su investigación sobre la precariedad de los trabajadores de esta empresa. Para ambas organizaciones, las excusas ofrecidas por Cabify “son insuficientes” e instan a comprobar si las personas físicas que conducen los vehículos bajo esta marca “se encuentran debidamente encuadrados en el sistema de la Seguridad Social y superan cotidianamente jornadas de 70h semanales”. Tal y como señalan en la nota de prensa, esta situación implicaría unas ventajas en la competencia “debido a la persistente y sistemática infracción de la legislación laboral que calificaría de desleal la concurrencia en el mercado del taxi por parte de estas empresas”.

Alemania lleva ante Europa el contencioso entre el taxi y Uber

El Tribunal Supremo de Alemania ha elevado el contencioso que enfrenta al sector del taxi germano con el servicio de alta gama Uber Black al Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE). El objetivo, aclarar si vulneran o no las normas de competencia. Fue una empresa de taxis de Berlín la que llevó ante la justicia a Uber por un servicio que, según ellos, no cumplía con los requisitos legalmente establecidos. En las primeras instancias, la justicia dio la razón a los taxistas y el caso llegó al Supremo. Una vez llegado al Alto Tribunal, la misión de los jueces consistía en aclarar si el servicio de Uber era el propio de un intermediario electrónico que se debe proteger por la normativa de sociedades de la información o, por el contrario, una empresa de transportes. Ante la dificultad de la resolución, el Tribunal alemán ha elevado esta cuestión al TJUE. En el comunicado emitido por el Supremo alemán, éste recordó que el TJUE estudia ya una cuestión prejudicial similar que fue trasladada por el Juzgado de lo Mercantil número 3 de Barcelona. Con respecto al caso elevado por el juzgado de Barcelona, el abogado general de la Unión Europea, Macieg Szpunar emitió un dictamen no vinculante considerando que Uber es efectivamente una empresa de transportes y no una mera plataforma digital.

El intrusismo, en el punto de mira del Govern Balear

El Consell del Govern Balear ha aprobado el decreto ley de medidas urgentes para el transporte en la región que sancionará con multas de entre 6.000 y 12.000 euros la publicidad en páginas web y redes de ofertas de transporte irregular. Además, el Decreto ley sanciona la captación irregular de clientes en los espacios públicos, una de las principales actuaciones de intrusismo. También se dará cobertura jurídica a la posibilidad de que las empresas de transporte discrecional contraten entre ellas para asumir puntas de demanda y habrá una mayor vigilancia sobre los vehículos de alquiler con conductor para luchar contra la invasión de VTC de otras comunidades. ha presentado una reforma normativa para reforzar al sector del transporte y luchar contra el intrusismo durante el verano, principalmente en zonas turísticas. Las multas podrán ser de hasta 12.000 euros en caso de infracciones muy graves.

Según explicó el conseller de Movilidad, Marc Pons, con las nuevas medidas, que complementan el plan de intrusismo puesto en marcha el pasado año, se quiere reforzar al sector del transporte en dos líneas de actuación. Por un lado, con normativas que permitirán dotar de garantías jurídicas determinados aspectos del sector del transporte, y por otro, con un plan de inspección de lucha contra el intrusismo, intensificándose los controles en los accesos a los aeropuertos y reforzándose la lucha contra páginas web que ofrecen transporte ilegal.

Más presencia policial

Para mejorar la lucha contra el intrusismo, se incrementará la coordinación entre inspectores de Transporte y efectivos de la Policía Local de Palma, Guardia Civil y Policía Nacional, con la colaboración de AENA. Pons ha señalado que desde la entrada en vigor del decreto se ha observado como respecto de una de las principales actividades irregulares -la captación ilegales de clientes- no se han detectado casos en los últimos días.

En cuanto a la intensificación de la vigilancia, el consejero ha indicado que habrá controles aleatorios de alta intensidad en los aeropuertos de Palma e Ibiza, reforzadas con los cuerpos y fuerzas de seguridad.



Solidaridad en el taxi inglés

Primero en Manchester y después en Londres. Los atentados sufridos en Inglaterra han mostrado la cara más solidaria del taxi inglés, que han ofrecido carreras gratis para las personas que se han visto afectadas por los dos actos terroristas. En el último atentado, ocurrido el pasado 3 de junio, un taxista se convirtió en héroe improvisado durante los ataques, al intentar frenar con su vehículo a los terroristas que sembraron de pánico el Puente de Londres y que acabaron con la vida de 7 personas.

El taxista, que no ha sido identificado, esperaba poder frenar a los terroristas. "Pensé, voy a intentar golpearles con el coche", contó el conductor a LBC, tal y como recoge The Telegraph. Sin embargo, no llegó a hacerlo porque en ese momento los atacantes decidieron cambiar de dirección.

Ahí fue cuando comenzó a gritar a todo el mundo. "Les grité que se fueran, que se alejaran y que corrieran en dirección contraria. Había unas cien personas ahí en ese momento", explicó. Los tres terroristas, que fueron abatidos por la policía, portaban cuchillos de grandes dimensiones con los que atacaron a varias personas de forma indiscriminada en el mercado de Borough.

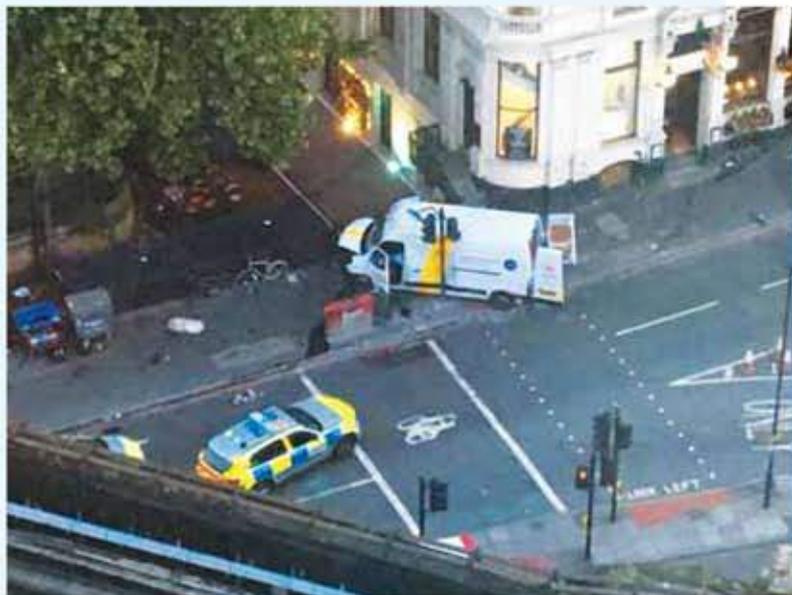


Imagen del escenario del atentado

Críticas desde la CE al exceso de regulación en el mercado de VTCs

Un estudio independiente encargado por la Comisión Europea sobre el mercado del transporte por carretera en taxi y VTC concluye que el mercado español está "estrictamente regulado y segmentado", con importantes barreras de entrada que afectan a la competitividad. El informe, realizado por Grimaldi Studio Legali, analiza el mercado en todos los países europeos. En el caso español, sus resultados coinciden con la línea marcada por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, CNMC, que apuesta por la desregulación

del sector. Las fuertes restricciones en ciudades como Barcelona, señala el documento, "hace que sea casi imposible iniciar la actividad de una manera rentable". En cifras, el estudio recoge declaraciones de algún encuestado, que asegura que "los taxis son muy costosos debido a las altas tarifas administrativas establecidas a nivel local que se traducen en baja ocupación de vehículos (los taxis están vacíos más del 60% del tiempo). De hecho, menos del 30% de los ciudadanos españoles pueden utilizar los servicios de taxi más de una vez al mes".



Según el estudio menos del 30% de los españoles usan taxi más de una vez al mes

PREMIADOS METAL LUBE



Óscar Novo
Licencia 11171
7 años en el taxi



José Felipe Araujo
Licencia 05631
18 años al volante



Manuel San Clemente
Licencia 12171
15 años como profesional

El taxi alicantino pide más control a los piratas

La Asociación Radio-Teletaxi de Alicante ha entregado al Ayuntamiento de Alicante y a la Conselleria de Transportes un listado con unas 200 matrículas de vehículos piratas. Desde la organización piden más actuación policial ante lo que se trata de un claro caso de intrusismo en el sector. La mayoría de las matrículas pertenecen a vehículos particulares que, careciendo de autorización para realizar transporte de personas, realiza este servicio de manera ilegal. Además, han localizado algunas de las rutas más utilizadas por estos conductores. Desde el Ayuntamiento, la Concejalía de Seguridad Ciudadana ha puesto en marcha una campaña de control en zonas como la estación del AVE de autobuses. Además, con las matrículas recibidas, agentes de la Policía Local van a llevar cabo inspecciones.

THE HISTORY OF THE UNITED STATES



THE HISTORY OF THE UNITED STATES

THE HISTORY OF THE UNITED STATES

THE HISTORY OF THE UNITED STATES

“Quiero que el taxi esté donde le



Manuel García Naharro, además de presidir la Federación Regional de Taxistas de Castilla-La Mancha es taxista rural en Montiel.

El transporte de personas con limitaciones en la movilidad adquirió una gran relevancia con el Real Decreto 1544/2007 del 23 de noviembre. El artículo 8 del citado texto incorporaba como objetivo principal que en todos los municipios, las administraciones deberían promover que al menos un 5%, o fracción, de las licencias de taxi debían estar adaptadas.

“Si las demás regiones están como están y tienen un reglamento actualizado, imagina cómo estamos nosotros” se lamenta Manuel García Naharro, presidente de la Federación Regional de Taxistas de Castilla-La Mancha, cuando le preguntamos sobre la importancia que el Reglamento tiene para el sector del taxi. Un documento que, según les han asegurado, se aprobará en los próximos meses. “Nos han dado fecha para que pase por el consejo regional de transportes en los 10 primeros días de junio y creemos que ya no queda tanto para que por fin tenga su propio reglamento del taxi.

Han sido cuatro años de negociaciones, de encuentros, desencuentros y retrasos injustificados que parece que

llega a su fin. Junto al Reglamento, herramientas para que el taxi castellano-manchego pueda competir.

Pero para García Naharro el Reglamento no deja de ser una pieza más para conseguir un futuro para un sector cada vez más acosado por la competencia. Incluso en los pueblos, donde existen “ubercitos”, piratas que arañan clientes con sus coches particulares ante la impasividad de la policía local.

Gaceta del Taxi.- Recién ratificado como presidente de la Federación, ¿cuáles son sus principales objetivos para la nueva legislatura?

Manuel García Naharro.- El principal reto es que se apruebe el Reglamento, pero para mí es igual de importante no perder todo lo que hemos logrado en estos cinco años, que aunque parecen cosas pequeñas, son muy importantes para el sector. Por ejemplo, haber con-

seguido que a la hora de acceder a las rutas escolares haya dos pliegos diferenciados, uno para el taxi y otro para los autocares. Esto es un éxito importantísimo para mí y uno de mis grandes objetivos.

Sin duda hay mucho que pelear todavía, como por ejemplo, recuperar las nueve plazas, que era algo que el taxi tenía pero nos quitaron por hacerle competencia a los autobuses. Y en zonas rurales es fundamental que los taxis puedan ampliar el número de plazas porque ayudaría a recuperar nichos de mercado. Lo que quiero es que el taxi esté donde le corresponda dentro de transporte por carretera, ni más ni menos.

Otros objetivos son, por ejemplo, que se nos integre y se nos contemple dentro del plan zonal en el que actualmente trabaja el gobierno regional.

G.T.- Ha mencionado el Plan Zona, ¿qué es exactamente y cómo puede afectar al taxi?

M.G.N.- El plan zonal quiere aprovechar las rutas escolares para que, en esas mismas rutas, se transporte a los pasajeros de las líneas regulares. Sería una fórmula mixta. Hay que tener en cuenta que un 30% de las rutas escolares se hace en taxi después de mucha lucha. Ahora dime que nos vamos a quedar al margen. Sería la puntilla para el sector. Se nos ha dicho que van a tener en cuenta al taxi en ese plan zonal y habrá que estar pendientes de eso. Somos un elemento clave para la movilidad en el ámbito rural.

G.T.- No obstante, uno de sus grandes logros será que, por fin, el taxi castellano-manchego, tendrá su propio Reglamento. ¿Cómo beneficiará al taxi su entrada en vigor?

M.G.N.- Si las demás regiones están como están y tienen un reglamento actualizado que les da herramientas para poder buscar otros nichos de mercado, alternativas para competir... Imagina cómo estamos nosotros. Una vez entre en vigor el Reglamento, será obligatorio a que los taxis vayan identificados con unos elementos mínimos: escudo

Con el Reglamento los taxis deberán ir identificados

corresponde, ni más ni menos”

y nombre del municipio, número de licencia, así como dos placas SP. Luego si los ayuntamientos quieren identificarlo más, están abiertos a hacerlo. Pero estos elementos son básicos. Hay que tener en cuenta que en Castilla-La Mancha el 70% de los taxis es rural y que da servicio a poblaciones de menos de 1.500 habitantes. Hasta ahora esas licencias no tienen la obligación de ir identificadas, por lo que verás que la mayoría llevan una SP y ya. El reglamento obliga a ir identificado con unos mínimos: escudo en las puertas delanteras, nombre del municipio y número de licencias, así como placas SP. Luego si cada ayuntamiento quiere identificarlo están abierto a que se haga, pero básicamente esos son los mínimos.

También es importante que entre en vigor el Reglamento porque quedará regulado el traslado de enfermos que no necesitan asistencia médica. Porque no hacemos nada ilegal al trasladar enfermos de hemodiálisis, por ejemplo. No incurrimos en competencia con el transporte sanitario.

G.T.- Han sido cuatro años de retrasos y negociaciones...¿cómo ha podido dilatarse tanto si parecía que todos estaban de acuerdo con que el taxi se actualizara?

M.G.N.- Efectivamente, son más de cuatro años desde que se inició este trámite. El viceconsejero de fomento del anterior gobierno entendía que debía-



Los taxistas castellano-manchegos durante la manifestación del pasado 30M

“Somos clave para la movilidad en el ámbito rural”

mos ponernos al día para poder competir y él nos propuso que fuera el propio sector el que elaborara un borrador para a partir de ese documento empezar a trabajar. Se hizo una mesa de trabajo, se presentó el documento y empezamos a trabajar y negociar. Fueron dos años hasta que llegaron las elecciones,

perdieron las elecciones los populares, entraron los socialistas y pensamos que tendríamos que empezar de cero. No fue así, es verdad que la consejera Elena de la Cruz, fallecida recientemente, se reunió con nosotros inmediatamente y entendimos que el documento que se había trabajado con el anterior gobierno era bastante válido, ellos trabajan sobre él y que se aprobaría cuanto antes.

Nuestra queja real es que un documento que ya estaba casi elaborado, con el 90% de los artículos consensuados, se ha retrasado dos años por un





La falta de ayudas lastra el número de eurotaxis en el entorno rural

10% de artículos desde que este gobierno empezó con los trámites para aprobar el reglamento. Es un plazo parece excesivo dada la situación que atraviesa el taxi y nosotros sin herramientas para poder hacerle frente.

G.T.- Antes mencionó lo importante que es para el taxi castellano-mancheño tener hasta 9 plazas. ¿Será una realidad a corto o medio plazo?

M.G.N.- Se ha intentado a última hora que se modificara la Ley de Transportes de 2005 en la que se contempla que, salvo determinadas condiciones, los taxis no pueden tener más de cinco plazas. Sin embargo, esas "determinadas condiciones" no pueden cumplirse y es imposible que nos las den. Por eso hemos concienciado a los grupos políticos para que se modificara esa ley aprovechando una ley de acompañamiento de los nuevos presupuestos. Si se hubiera hecho así, se habría aprobado y ya vendría en el Reglamento. Como eso no va a ser posible, porque está paralizada la aprobación de presupuestos, hemos decidido sacar adelante el Reglamento y en el momento en el que se pueda introducir la modificación de la ley se hará un decreto para que eso sea posible. Otro punto importante que queremos introducir también es la inmovilización de los piratas.

G.T.- Hablando de los piratas, aunque el 70% de los taxis de Castilla-La Mancha son rurales, y no existen pla-

taformas disruptivas, ustedes también sufren intrusismo. ¿Qué herramientas tienen para combatirlo?

M.G.N.- Nosotros no tenemos Uber pero tenemos muchos pequeños uberitos, que se llaman pepito, antoñito... vecinos de los pueblos que usan sus vehículos para llevar gente a otras localidades y nos quitan clientes. Raro es el pueblo que no tiene un pirata. Lo que pedimos es que se forme a los policías locales, si a nivel de Madrid y Barcelona ya se quejan de esta falta de conocimiento, imagínate si venimos a los pueblos. No saben de qué estamos hablando, la precariedad y el desconocimiento son totales. En el ámbito rural tenemos un trabajo de supervivencia, porque cada día es un problema distinto. Y este reglamento nos ayuda a paliar esto. Tuve una reunión con la presidenta de la Federación de Municipios y Provincias, Mayte Fernández, para que, acompañando al reglamento, salga una ordenanza tipo para que los alcaldes no tengan problemas a la hora de redactar su ordenanza municipal, y así poder

Ciudad Real cuenta con 30 eurotaxis

"Los taxis rurales salimos a sobrevivir"

hacerlas. También se ha comprometido a intentar dar formación a los policías locales respecto al intrusismo.

Sin ayudas para eurotaxis

G.T.- 2017 es el año del eurotaxi. ¿Cómo afronta Castilla-La Mancha el reto de taxi adaptado?

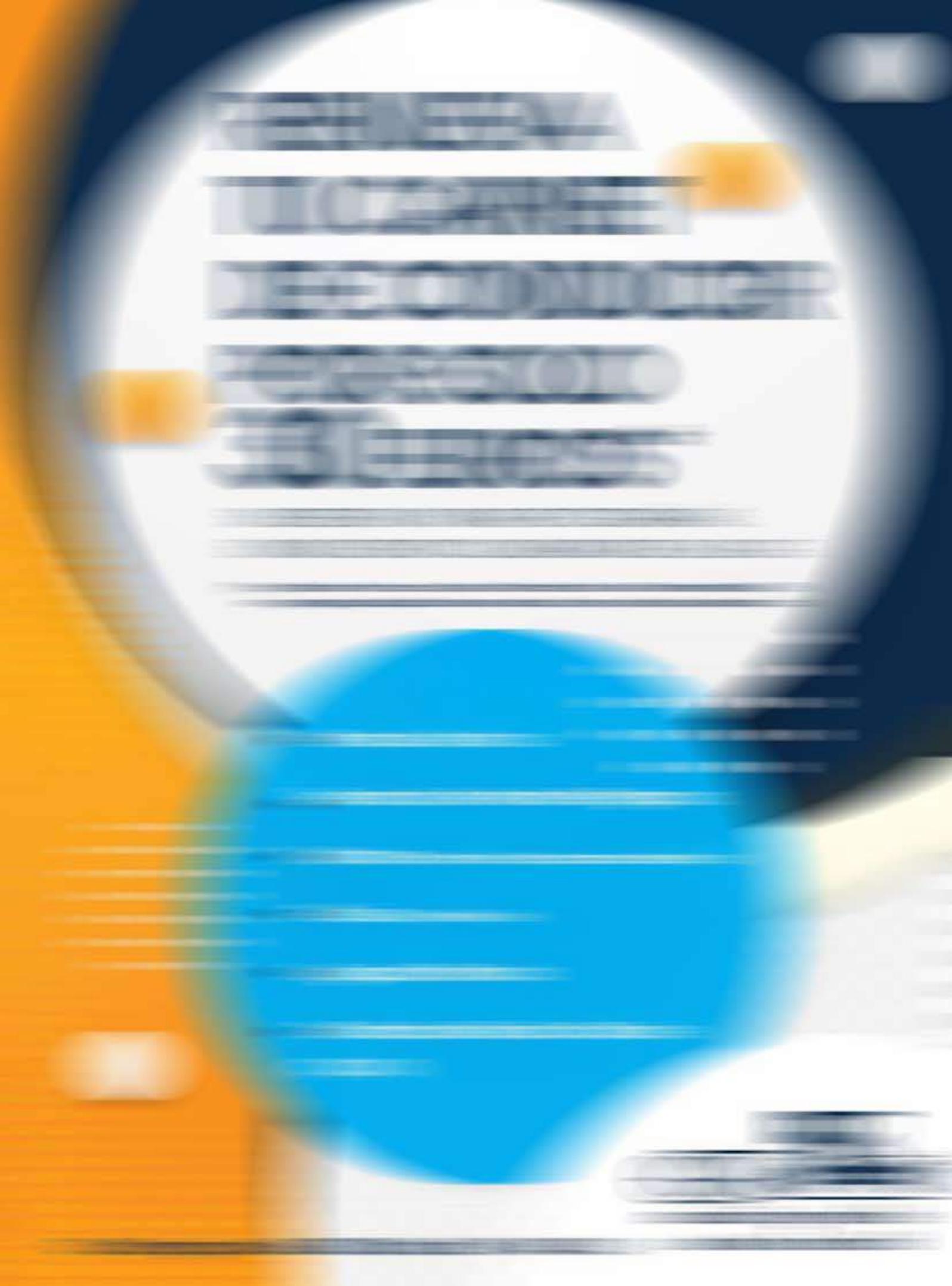
M.G.N.- Este era uno de mis objetivos cuando asumí hace cuatro años la presidencia, cómo conseguir financiación, no solo para la compra del vehículo adaptado, sino también para su mantenimiento. Es imposible que podamos adaptar todos esos vehículos, porque es una financiación a fondo perdido y no podemos olvidar que al final los eurotaxis cobran la misma tarifa que un taxi normal. Lamentablemente no he encontrado respuesta desde la administración.

A nivel provincial, la asociación provincial de taxis de Ciudad Real junto a la diputación ha conseguido una subvención para eurotaxis por 30.000 euros para este año, que beneficiaría a 6 taxis, con una ayuda máxima de 5.000 euros por taxi y que sería prolongable en el tiempo. Algo que esperamos que se haga mientras este gobierno se mantenga. En este caso estamos contentos porque Ciudad Real es la que más taxis adaptados tiene, y esperamos mantenerlos y ampliar la flota. Actualmente tenemos 30 eurotaxis.

Ha sido la única administración que se ha dignado a apoyar al taxi, aunque realmente no es apoyar al taxi, porque no es dinero para nosotros, es una ayuda para que nosotros adaptemos nuestros taxis y así una serie de ciudadanos se beneficiarán de ello. Pero no hay manera de hacer entender esto.

G.T.- La provincia de Ciudad Real tiene 30 eurotaxis. ¿Qué cifras maneja el resto de la Comunidad?

M.G.N.- Todas las capitales de provincia cumplen con ese ratio del 5%. Entre las ciudades de más de 50.000 habitantes solo lo incumple Talavera, que únicamente tiene 1, En los pueblos es más complicado alcanzar el porcentaje sin ayuda de la administración. Si ya mantener un taxi normal es complicado, sobrevivimos, imagina un taxi adaptado. A nivel regional hemos pedido una reunión conjunta con Bienestar Social y con el CERMI para plantearle opciones, pero no hemos obtenido respuesta.



“La competencia no es lo único en juego entre taxi y VTC”



Álvaro Pascual, abogado de FPT Madrid

Cuando se modificó el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT) mediante el Real Decreto 1057/2015 de 20 de noviembre, buena parte del sector del taxi parecía coger un poco de aire. Por fin se había colocado una barrera legal que impidiera la concesión de más autorizaciones VTC una vez que se había superado la proporción 1/30.

Sin embargo, meses después de modificarse el ROTT, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia lo recurrió ante la Sala de lo contencioso-administrativo de la Audiencia Nacional. La entidad presidida por Marín Quemada esgrimió en su recurso que este reglamento vulneraba la ley de unidad de los mercados y no respetaba la libre competencia entre el taxi y las VTCs.

“Los debates sobre el taxi se deben hacer conforme a la ley”

Muchas asociaciones del taxi se personaron como parte afectada para defender los intereses del sector. Una de ellas fue la Federación Profesional del Taxi de Madrid que, con la colaboración de fondos aportados por compañeros y la Sociedad Cooperativa de Autotaxi de Madrid (SCAT), está defendida en el proceso por el bufete de abogados José María Baño León.

Entre los abogados del mencionado bufete se encuentra Álvaro Pascual, quien deja claro en esta entrevista a La Gaceta del Taxi que el planteamiento de la CNMC era erróneo y que así se lo hicieron saber al Tribunal Supremo, órgano que ahora les ha dado la razón.

Gaceta del Taxi.- ¿Por qué consideraban desde su bufete que el recurso que la CNMC interpuso contra el RD 1057/2015 debía ser juzgado por el Tribunal Supremo y no por la Audiencia Nacional como así defendía la mayoría de las partes personadas?

Álvaro Pascual.- La Ley de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa es-

tablece que los recursos en materia de “unidad de mercado” -como el presentado por la CNMC contra el Real Decreto 1057/2015- se enjuician en la Audiencia Nacional, pero al mismo tiempo declara que los recursos contra actos del Gobierno -como lo es dicho Real Decreto que modifica el ROTT- deben conocerse por el Tribunal Supremo. Esta aparente contradicción se salva acudiendo tanto a la Constitución como a la Ley Orgánica del Poder Judicial, que claramente atribuyen al Tribunal Supremo el enjuiciamiento de actos del Gobierno.

G.T.- Desde el punto de vista del sector del taxi, ¿qué ventajas tiene que finalmente sea el TS quien conozca sobre este asunto?

A.P.- No se trata de obtener ventajas, sino que la discusión que quiere plantear la CNMC sobre la modificación de la legislación de transportes se sustancie ante el Tribunal competente conforme a la Ley, que en este caso es el Tribunal Supremo. En general, esa es la cuestión fundamental en este recurso: la aplicación de la Ley, no de principios o incluso meras opiniones sobre cómo debe ordenarse el sector.

G.T.- Cuando FPTM acudió a ustedes y conocieron sobre el asunto, ¿tuvieron claro desde un principio que lo mejor para los intereses del taxi era que el TS juzgara este recurso?

A.P.- Tuvimos claro desde un principio que el planteamiento de la CNMC era desacertado, no sólo en relación con la presentación del recurso contra el Real Decreto ante la Audiencia Nacional.

G.T.- ¿La CNMC podría haber impugnado la modificación del ROTT ante el TS directamente o cree que podría tener alguna intención al trasladar su recurso ante la Audiencia Nacional?

A.P.- No creo que la presentación del recurso contra ambas normas (el Real Decreto 1057/2015 y la Orden FOM 2799/2015) ante la Audiencia Nacio-



Vista aérea del Tribunal Supremo



nal respondiese a alguna estrategia oculta, sinceramente.

G.T.- Las pretensiones de la CNMC al recurrir una disposición gubernamental como esta, coinciden en gran medida con recientes informes emitidos por la multinacional Uber. ¿Le parece correcto que una entidad de carácter nacional que, en principio, está para velar los intereses de todos, coincida en gran parte con las pretensiones de una empresa multinacional del exterior?

A.P.- La CNMC tiene planteamientos propios, que ha expresado incluso antes de que apareciera Uber en España. Que las posturas de ambas coincidan tal vez no sea sorprendente, pero desde luego no es en absoluto condenable. La CNMC tiene la función de promover la competencia en los mercados y por tanto no puede ser “neutral”, aunque como cualquier Administración debe servir con objetividad los intereses generales. La cuestión – y esa es la esencia de este recurso – es que la competencia no es el único valor en juego en la regulación del sector del taxi y las VTC, ni necesariamente se debe proteger como pretende la CNMC.

G.T.- Una vez que se ha conocido que será el TS quien juzgue el recurso, ¿qué fases vienen ahora -que se puedan saber- importantes para la decisión del proceso?

A.P.- Aunque seguramente se suscitán otras cuestiones procesales, el siguiente hito significativo será la formulación de la demanda por parte de la CNMC tanto ante la Audiencia Nacional (contra la Orden FOM 2799/2015) como ante el Tribunal Supremo (contra

el Real Decreto 1057/2015). Con esa demanda y la contestación que presenten las demás partes personadas (Administración, sector del taxi y sector VTC) se formará el verdadero debate de fondo sobre la adecuación a Derecho de los cambios introducidos por ambas normas y, por tanto, de la actual regulación del sector de las VTC.

G.T.- Cuando hemos hablado con Julio Sanz, presidente de FPTM, sobre esta decisión expuesta en el auto del TS, nos ha indicado que en términos temporales, el hecho de que el TS haya aceptado vuestras pretensiones podría suponer una ventaja ¿qué opinión tiene de esto?

A.P.- Nuestro objetivo es conseguir que cualquier debate que quiera suscitar la CNMC sobre la regulación del sector del taxi se haga aplicando la Ley. Si ello conlleva un mayor tiempo de resolución, como consecuencia de un planteamiento por parte de la CNMC que se ha revelado defectuoso, el problema lo tendrá en su caso la CNMC que es la parte recurrente.

G.T.- Por último, la Orden FOM, que regula la materia de arrendamientos de vehículos con conductor, sí que será juzgada por la Audiencia Nacional en base a lo dispuesto en el auto. Imaginando que es la decisión oportuna en términos jurídicos, ¿puede afectar de manera negativa para el sector del taxi que sean juzgadas en órganos distintos cosas recurridas por la CNMC sobre un mismo asunto?

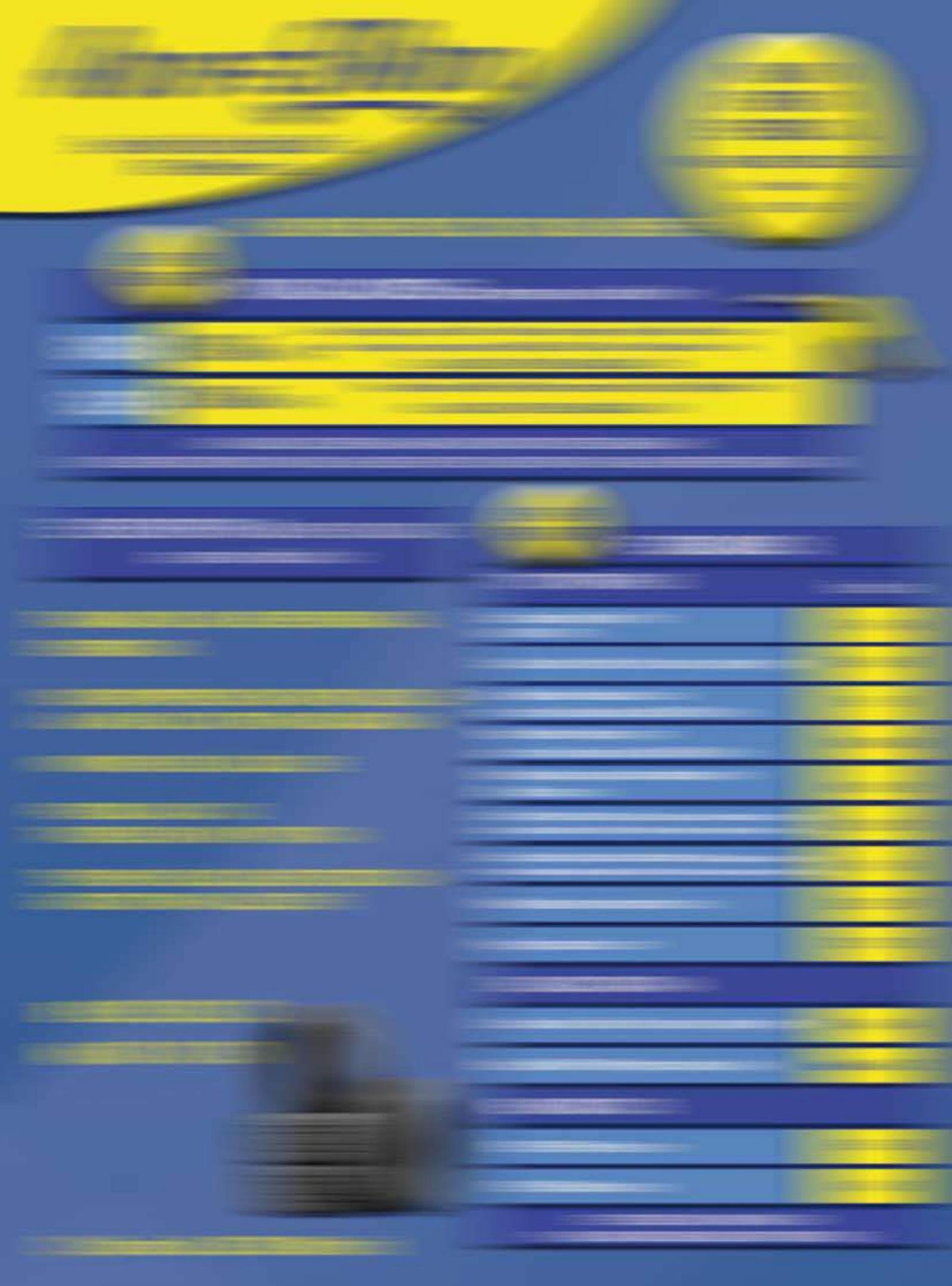
A.P.- No lo creo. Estamos convencidos de que ambos Tribunales llegarán a soluciones similares y favorables a los intereses de nuestra representada.

“Una pequeña victoria” para el taxi

La decisión del TS fue vista como “una pequeña victoria” por parte de Julio Sanz, presidente de FPTM, puesto que era lo que precisamente quería evitar la entidad reguladora de la competencia en España.

“Es importante que en esta primera instancia se hayan seguido las argumentaciones de los abogados de FPTM frente a lo que demandaban tanto Uber, Cabify, como la propia CNMC”, explicó Sanz a La Gaceta del Taxi. “Lo consideramos como una pequeña victoria porque quiere decir que tenemos fuerza en el contencioso, y nos va a dar más tiempo para poder argumentar nuestra defensa como servicio público”.

El presidente de FPTM también quiso recalcar la trascendencia del recurso interpuesto por la CNMC ya que “está solicitando la liberalización del mercado de las VTCs, que va en consonancia con lo que ha pedido Uber recientemente en un informe”. “Es curioso -reitera Sanz- que caminen de forma paralela una institución española como la CNMC con una empresa como Uber que entró en nuestro país de manera ilegal y que, tras el informe del abogado de la Unión Europea, se ha dictaminado que es una empresa de transportes con intereses claros de cargarse determinados colectivos”.



Los precios especiales para taxi que se ofrecen son orientativos y pueden estar supeditados a variaciones de última hora por 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.C.	C.V.	Euros
-----------------	------	------	-------



CITROËN

C-Elysee Exclusive GLP	1.587	115	11.500
C-Elysee Exclusive HDI Blue	1.560	100	11.990
C-Elysee Shine HDI Blue	1.560	100	11.440
C4 Picasso HDI Blue	1.560	100	16.150
C4 Picasso HDI Blue	1.560	120	16.820
C4 Picasso HDI Blue Aut/Eat6	1.560	120	17.725
GC4 Picasso HDI Blue	1.560	100	16.925

*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	1.461	110	11.450
Lodgy laureate GLP	1.600	100	8.900

No incluidos gastos preparación taxi. IVA incluido

RENAULT JURADO. Tel. 91 401 05 49

C/ Alcalá, 187 Madrid



FIAT

Tipo Sedán Easy GLP/gasol	1.400	120	13.780
Tipo Sedán Lounge GLP/gasol	1.400	120	14.500
Tipo Sedán 1.3 Easy Diesel	1.300	95	12.900
Tipo Sedán 1.3 Lounge Diesel	1.300	95	13.600
Tipo Sedán 1.3 Business Diesel	1.300	95	12.650
Tipo Sedán 1.6 Easy Diesel	1.600	120	14.175
Tipo Sedán 1.6 Lounge Diesel	1.600	120	14.880
Tipo Sedán 1.6 Business Diesel	1.600	120	13.830

MOTOR VILLAGE SPAIN. Tel. 91 7482232

Avda. Aragón 330.Madrid



FORD

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



MERCEDES

Citan Tourer DCi / Eurotaxi	1.461	90	17.890*
-----------------------------	-------	----	---------

*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.C.	C.V.	Euros
-----------------	------	------	-------



PEUGEOT

5008 Active BlueHdi	1.600	120	18.200
508 Active BlueHdi	1.600	120	20.400
508 Active BlueHdi Eat6	1.600	120	21.450
508 SW Active BlueHdi	1.600	120	21.200
508 SW Active Blue HDi Eat6	1.600	120	22.250

*Preparación de taxi e IVA incluidos.

HERMANOS VIÑARÁS. Tel. 91 69 044 20

c) Luis Sauquillo, 88. Fuenlabrada



RENAULT

Kangoo TPMPR dCi 5P / Eurotaxi	1.461	110	16.090*
--------------------------------	-------	-----	---------

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



SEAT

Alhambra TDI CR Ecomotive Ref	1.968	150	25.450
Alhambra TDI CR Ecomotive Ref	1.968	150	26.150
Alhambra TDI CR Ecomotive Style	1.968	150	29.580
Alhambra TDI CR 4WD Ecomotive Style	1.968	150	31.150
León ST TDI CR	1.968	110	17.900
León ST GNC	-	-	-
Toledo TDI CR Style	1.598	115	15.450
Toledo TDI CR Reference	1.598	115	16.920

SEALCO SEAT. Tel. 91 621 19 68

c) Colombia, 1 Alcorcón.



SKODA

Rapid 1.6 TDi active	1.600	115	13.100
Rapid 1.6 TDi ambition	1.600	115	13.450
Rapid 1.6 TDi ambition /pack ambition	1.600	115	13.850
Rapid 1.6 TDi style	1.600	115	14.550

Los precios incluyen IVA y NO incluyen preparación Taxi

MOTOR TOMÉ, S.A. Telf. 91 329 13 83

C) Tauro 27 (central) / Ctra. Barcelona km 12,5 Madrid



TOYOTA

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

COMAUTO SUR. Telf. 91 498 71 70

Avda. Carlos Sainz, 11 - Leganés



VOLKSWAGEN

Caddy Maxi tdi /manual	1.968	102	19.778
Caddy Maxi tdi DSG	1.968	102	21.370
Caddy Maxi tdi /manual	1.968	150	22.286
Caddy Maxi tdi DSG	1.968	150	24.047

Precios con IVA. No incluida matriculación, ni preparación taxi. Sin descuento financiero.

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

BARCELONA

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
 CITROËN			
C-Elysee Seduction GLP	1.587	115	12.200
C-Elysee Exclusive GLP	1.587	115	12.100
C-Elysee Seduction HDI Blue	1.560	100	11.500
C-Elysee Exclusive HDI Blue	1.560	100	11.990
C-4 Picasso HDI Blue	1.560	100	17.570
C-4 Picasso HDI Blue	1.560	120	18.150
C4 Picasso HDI Blue /autom	1.560	120	19.250
GC4 Picasso HDI Blue/man	1.560	100	18.250

IVA incluido.

AUTO ALMOGÀVERS. Tel. 637781581. Francisco

Passeig Maragall 365-369. Barcelona

 DACIA			
Lodgy DCi laureate	1.461	110	11.890
Lodgy DCi GLP	1.461	110	11.024

 FIAT			
Dobló Gas Natural	-	-	16.200
Tipo Sedán 1.3 diesel	1.300	95	12.950
Tipo Sedán 1.4 GLP/	1.400	120	14.350
Tipo Sedán 1.6 diesel	1.600	120	14.750
Tipo Station Wagon /GLP	1.400	120	14.950

 FORD			
Tourneo Custom/ man	1.300	100	-
Tourneo Custom/ man	1.600	125	-

 NISSAN			
Leaf 24 (eléctrico)	109/80kw	-	12.990
e-NV200 (eléctrico)	109/80kw	-	19.250

 PEUGEOT			
508 SW Active Blue HDI	1.600	120	16.850
508 SW Blue HDI	1.600	120	17.600
5008 Active Blue Hdi	1.600	120	18.200

Iva incluido.

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
 RENAULT			
Megane Scenic	1.461	105	—
Megane Scenic	1.461	110	—
Megane Scenic	1.461	130	—
 SEAT			
Alhambra TDI CR Ecomotive Ref	1.968	150	25.450
Alhambra TDI CR Ecomotive Style	1.968	150	29.580
Alhambra TDI CR 4WD Ecomotive Style	1.968	150	31.150
Alhambra TDI CR DSG /man	1.968	150	-
León ST TDI CR	1.968	115	17.900
León ST GNC	-	-	-
Toledo TDI CR Style	1.968	115	14.750
Toledo TDI CR Reference	1.968	115	15.950

AUTOFUBER. Tel. 93 485 00 49

c) Badajoz 52. Barcelona.

 SKODA			
Rapid 1.6 TDi Active /man	1.598	115	16.368
Rapid 1.6 TDi Ambition /man	1.598	115	17.160
Rapid 1.6 TDi Style /man	1.598	115	17.870

*Incluido IVA y preparación taxi

MOGADEALER. Tels. 608926355 -932321000

c/ Aragó, 602. Barcelona.

 SSANGYONG			
Rodius D22T Premium/man	2.200	178	20.900
Rodius D22T Premium/automat	2.200	178	21.900

Precio sin IVA. Incluye pintura puertas, manguera, precinto, navegador.

 TOYOTA			
Prius + Eco	1.800	136	24.300

 VOLKSWAGEN			
Caddy Maxi Tdi /manual	1.968	102	20.750
Caddy Maxi Tdi DSG	1.968	102	22.100
Caddy Maxi Tdi /manual	1.968	150	22.486
Caddy Maxi Tdi DSG	1.968	150	24.400
Kombi Caravelle	1.968	150	-

*Precios con iva 4%.

TABLÓN DE ANUNCIOS

Vendo licencia de taxi por jubilación. Libra miércoles par. Coche Prius con 5 años. Precio 143.000 euros. Contactar con Fernando Tel. 606 84 22 07

Busco conductor a jornada completa con experiencia. Persona seria y responsable, mayor de 40 años, referencias y vida laboral. Fijo 110/D. Coche superb automático nuevo. Emisora gremial, libra jueves. Pablo Gonzalez 651900760. Email: obannion@movistar.es

Se necesita conductor de taxi jornada completa, zona Arturo Soria, vehículo en exclusiva para el conductor. Maria Jose Jimenez Garcia 619291852-606272177. Email: mariajosejiga@hotmail.es

Se ofrece conductor español con experiencia en el sector para trabajar solo a fijo. Con plaza de garaje, no fumador zona San Blas. Julián Rodríguez Garrido 666260155. Email: rodriguezgarridojulian@gmail.com

Se necesita conductor de taxi. Zona Rivas. Buenas condiciones. Llamar al 659732865 de 17.00 a 21.00 horas. Aitana Polaino 659732865 - 916669843 Email: aitana2810@hotmail.com

BARCELONA. Me ofrezco como conductor asalariado. Turno indiferente. Credencial63605. Muhammaf Zishan Aslam 673598121. Email: pakmasnou@gmail.com

Vendo licencia viernes impar, con vehículo Dacia Lodgy 100 cv, con 3 meses y 9.000 Km. 3 años de garantía. Impecable. 146.000 €. Fernando Rodriguez Blanco 609173827. Email: feroblan@yahoo.es

Busco persona seria con cartilla en vigor para conducir taxi en Madrid, libra lunes con emisora, a porcentaje. Concepción Calcerrada Vallejo 626341941. Email: escorial.686@hotmail.com

Vendo licencia taxi Madrid, miércoles par. Coche Skoda Octavia con seguro vigente hasta marzo. Daniel Martinez Alonso 656784614 - 637027315 Email: daniel_martinez_alonso@yahoo.es

Busco taxi a fijo, español 36 años, casado y con hijos. Responsable, serio, trabajador, cuidadoso con el vehículo y buen trato personal, experiencia de 3 años. Muchas gracias. Oscar López Mellado 685250626. Email: oscarlopezmelladot@gmail.com

SI TE JUBILAS y no quieres vender. LLÁMAME. Telf. 609 02 86 67. OFREZCO LA MEJOR RENTABILIDAD.

Vendo licencia taxi, coche Toyota Prius, libra viernes e impar, precio 150.000 euros, negociables. Elena Navarrete González - 606759262 Email: mammbba@gmail.com

BARCELONA. Compró licencia con o sin y coche. Precio 134.000 €. Pau García 617670327. Email: pauron10@hotmail.com

Se vende licencia de taxi, viernes y par con emisora amarilla. Coche Seat Toledo a estrenar. Precio 156.000 euros. Miriam Granada García 628126337 - 916136899. Email: miriamgranado@yahoo.es

Vendo licencia taxi Madrid por jubilación. Par y libra Jueves. 140.000 Ángel Martínez 609813985. Email: angel.taxi2@gmail.com

Vendo licencia taxi de Lunes y par. Precio 160.000 euros negociables. Coche Dacia 2 años con seguro recién renovado. Carmen Durán 667020480. Email: mamamuac@yahoo.es

Necesito conductor taxi para Madrid, coche nuevo con emisora, condiciones económicas a convenir, relevo zona sur, libra martes. Antonio Criado Ramón 693618268. Email: antoniocriado57@gmail.com

BARCELONA Busco trabajo como asalariado para turno de mañana. Cinco años de experiencia. Credencial 57758. Albert Pastor Morancho 681058632 - 936625057. Email: albert_pastor_82@hotmail.com

Busco conductor serio y responsable. Martes par. Fijo diario con permiso municipal y residente en zona sur. Ruth Caceres 637038293 Email: Ruthpi@hotmail.com

Busco taxi para llevarlo solo, soy responsable, limpio y no fumador. Eduardo Tapia 654156424, Email: edutaquin8@hotmail.com

Busco conductor taxi en Madrid. Turno tarde-noche. Emisora amarilla. Cartilla en vigor. Zona relevo Garcia Noblejas. Ramón Hidalgo 685390806 - 652153396. Email: Ramonhf56@gmail.com

BARCELONA. Se vende licencia de taxi con coche Seat Toledo, año 2014. Descanso viernes. Precio 145.000 €. Raul Pérez 636958156. Email: davidperez.at@gmail.com

Busco conductor taxi con experiencia, preferible zona norte, lunes y par, emisora amarilla para llevarlo solo o a turno. Victor Barrero 667541165 Email: tonidelcorral@hotmail.es

Busco conductor. Turno completo a porcentaje. Coche nuevo. Zona Sur. Camilo Plaza Garcia 660956068. Email: Macadaleo@gmail.com

Busco Conductor turno de 10 h tarde-noche. Libra martes par y con mytaxi, zona Aluche. Fines de semana y fiestas enteros No fumador. Julio Cobo Rueda 659238570 Email: jacobor@gmail.com

Mujer 45 años responsable, busca coche libre martes o miércoles para trabajar a fijo. Necesito libre horario. Gracias. Isabel Fernández Valero 673038283

Me ofrezco como conductor, soy español, 49 años, para fijo con libranza martes o miércoles. Responsable en el trabajo. Julio Cesar Monzón Merencio 615785134. Email: joul12@hotmail.com

Busco taxi para trabajar, preferiblemente con emisora amarilla, si fuera posible a fijo y sino porcentaje. Pablo Gabriel Ruiz Haro 620859457 Email: atila_1111@hotmail.es

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

BARCELONA: Compró licencia sin coche. Par. Precio 125.000 €. Juan Alcaide 649313184. Email: jfalcaidemolina@gmail.com Busco trabajar un taxi, 8 horas por la mañana. Persona responsable y seria. Juan Miguel Garcia Fortes 645244061. Email: juanmiguel1993@hotmail.es

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



SPORTS

