

La Gaceta TAXI

La primera revista del sector

AÑO XXIV
NÚMERO 266
OCTUBRE 2018



La competencia de VTCs regulada por Decreto Ley

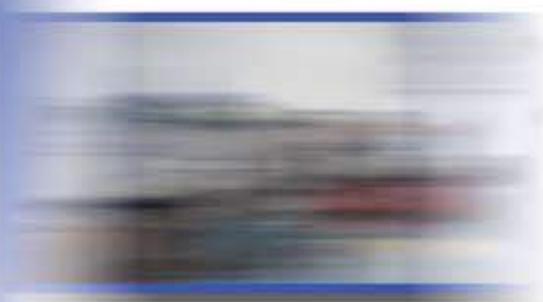
- Polémica en Navarra con la nueva norma
- Lujo sostenible en el taxi
- "Save The Taxi" fallido

THE HISTORY OF THE UNITED STATES

The United States has a rich and diverse history, shaped by the experiences and contributions of its many peoples. From the early days of exploration and settlement to the present day, the nation has grown and changed in remarkable ways.



The early years of the United States were marked by a period of rapid growth and expansion. The nation's borders expanded westward, and new states were admitted to the Union. This period of growth was also characterized by a struggle for independence from British rule, which culminated in the American Revolution.



THE AMERICAN REVOLUTION



THE AMERICAN REVOLUTION

The American Revolution was a pivotal moment in the nation's history, leading to the birth of a new country.

The American Revolution was a pivotal moment in the nation's history, leading to the birth of a new country.

Acción, reacción

Las acciones de protesta, movilizaciones y los cientos de taxis invadiendo las principales calles de ciudades tan importantes como Barcelona y Madrid han tenido su reacción y ya es oficial. El pasado 29 de septiembre, el BOE publicó el RDL por el cual el Gobierno regulaba, a través de los órganos competentes, la VTCs. Los 100.000 profesionales que trabajan en el sector del taxi mantienen un moderado optimismo. Nada es perfecto y el documento recoge una moratoria de cuatro años que no es del agrado del sector. No obstante, ha sido suficiente para que, de momento, se neutralicen las acciones de protesta. Los hechos ya consumados demuestran que sin lucha no hay recompensa. Y esta es la fórmula que sigue funcionando en los momentos críticos.

La reacción implica necesariamente una acción previa, aunque a veces las elegidas para obtener un resultado favorable no siguen los parámetros adecuados. Una fórmula que podría aplicarse a la situación financiera que desde hace al menos tres años soporta la Gremial de Madrid, emblema durante décadas dentro del sector. La falta de acciones eficaces ha desembocado en una reacción poco deseada para la mayoría de asociados pero sin embargo a estas alturas, inevitable. Ha comenzado la desmembración de la entidad y lo que ello representa con la inevitable venta de una parte de su sede social. Era eso o dejar que el edificio acabara siendo propiedad de las entidades bancarias, beneficiarias de la hipoteca sobre el edificio con la que han ido capeando este temporal. La actual directiva se ha mostrado convencida de que con esta parte amputada de la casa podrá salvarse el resto.

Lo que parece insalvable es el proyecto Save The Taxi. Una iniciativa que pretendía mejorar la imagen del sector de cara al usuario promocionando el servicio y que se ha quedado en intento fallido y demandado en los tribunales. La empresa proveedora de todo el merchandising reclama a la sociedad promotora del proyecto el pago de una deuda cercana a los 50.000 euros. Un proyecto a todas luces frustrado del que no se sabe nada. Por fortuna el taxi ha salvado su futuro por sus propias acciones, sin necesidad de intermediarios.

4. Taxómetro

- Con opinión propia

6. Primera carrera

- Aprobado el Real Decreto Ley que permitirá al órgano competente regular las VTCs. Eso sí, antes tendrá que ser convalidado en el Congreso de los Diputados.



12 En marcha

- Lujo sostenible también en el taxi madrileño



16. A fondo

- Por impago, demandada la promotora del proyecto "Save The Taxi"



20. Noticias

- Gremial Madrid vende parte de su sede
- Campaña a favor del taxi en el AMB
- Cae una red de estafa a taxistas
- Fallece en accidente un taxista



28. Actualidad

- El taxi de Navarra pide una mejora a fondo de la Ley



32. Reportaje

- 11 años con el taxi en su Feria



40. Homologados

- Los taxis autorizados en Madrid y Barcelona

42. gacetadeltaxi.com

- Tablón online



Año XXIV - Número 266 - Octubre 2018

Edita: GUSPIADA, S.L.

Redacción: C/ Teniente Coronel Noreña, 18 1ª B
Madrid 28045
Tels.: 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

Carta abierta a Pedro Sánchez

Tomás Aparicio

Ex presidente de la FPT



Me alegro mucho de que hayas conseguido lo que te has propuesto, defender el socialismo como forma de vida dentro de esta gran organización política y espero que, con moderación y sacrificio, consigas reconducir la situación a la que ha llevado la reforma laboral a los trabajadores, la mal llamada “economía colaborativa”, que lo único que está consiguiendo es llevar a la ruina a millones de personas favoreciendo a unas élites que no sufren las consecuencias sino que se benefician de ellas, así como las pensiones para que de nuevo se vinculen al IPC como se consiguió en el Pacto de Toledo.

En 2009 se aprobó la conocida como Ley Ómnibus y su artículo 21, que está llevando a la ruina a miles de autónomos, tanto taxistas como conductores de VTC y con ellos a sus familias y consecuentemente a confrontaciones en las calles entre ellos y que de no cambiarse puede llevar a un estallido social.

Previamente ambos servicios existían y convivían prestando un gran servicio a los ciudadanos, pero con la aprobación del artículo 21 se dejó sin cobertura la limitación de 1 VTC por cada 30 taxis siendo los únicos beneficiados los comisionistas, grandes APPs, “economía colaborativa” (más bien “economía destructiva”). APPs que además de domiciliarse en aquellos lugares en que las legislaciones les son más favorables a sus interesados, que son los económicos, no tributando en España, están viendo como paulatinamente el Estado Español les está allanando el terreno para lograr controlar la carga y con ello la economía del servicio que prestan taxis y VTCs, deteriorándose de este modo el servicio que se presta, al rebasar las unidades necesarias para prestar un servicio razonable a un precio justo. Aunque la limitación 1/30 se ha restablecido normativamente en el RD1057/2015, hay quienes desde estamentos del Estado persiguen que se afiance la desregulación posicionándose claramente a favor de grandes corporaciones, así la CNMC, de acuerdo con la norma que la regula, ha impugnado dicho RD ante el contencioso administrativo. No obstante, en ese lapso de tiempo ya se ha sobrepasado dicha proporción en muchas ciudades.

Ahora es el momento de que los políticos de izquierdas reconduzcáis la situación ya que sois vosotros los que habéis creado un problema donde no existía, más bien por desconocimiento, porque un partido socialista se tendría que posicionar a favor de los trabajadores y no apoyar los propósitos de estas grandes corporaciones, que no crean empleo, sino que incluso se está cuestionando si de hecho la naturaliza de los servicios que prestan los trabajadores adscritos a las mismas es de carácter laboral y no mercantil como pretenden.

En 2009, dejé mi profesión de taxista por jubilación después de 37 años. Transferí mi licencia, que había adquirido en el año 1972, mediante transacción económica, también me di de baja del Partido Socialista en el que milité muchos años al haber tratado sin éxito que me escucharan miembros del PSOE. Salvo raras ocasiones, como el compañero Simancas, responsable de Fomento en el ministerio de Transporte en aquel momento, que entendían que la liberalización de la Ley Ómnibus no era lo más razonable, se impuso la tesis de economía “liberalización”, triunfando la sinrazón. Las explicaciones públicas de dirigentes socialistas no fueron las más acertadas ya que a un sector que trabaja 12 y 14 horas diarias no se le puede tachar de “privilegiado” como hizo la diputada y ponente de la ley María Antonia Trujillo, a quien se lo hice saber. Por todo lo anterior, finiquité mi actividad profesional y mi vinculación política, pero no mis ideales socialistas, que me transmitieron mis padres y que yo he transmitido a mis hijas y que formarán parte de mí hasta el final de mis días.

Pedro, estaría encantado si me pudieras dar una cita de 15 minutos en la que poder expresarte de forma más amplia y directamente la situación que atraviesa el sector. Son 100.000 familias de taxistas que requieren tu atención y se encuentran en un momento crucial. En todo caso, espero que hagas lo imposible para poder adoptar medidas justas y necesarias que terminen con esta sinrazón que está ocasionando el artículo 21 de la Ley Ómnibus. De lo contrario la situación que es más que grave será insostenible para los ciudadanos. Estamos ante lo que podría llamarse una expropiación a un sector regulado por las administraciones públicas que está presenciando medidas legislativas y judiciales que aspiran a desplazarlo a coste cero por un servicio paralelo controlado y regulado por grandes corporaciones, que pretenden el máximo beneficio a coste cero y a costa del trabajo precario de conductores de VTCs, y de taxistas muchos de los cuales ni siquiera han terminado de pagar las licencias que adquirieron a precio de mercado y a costa del propio servicio a los ciudadanos ya que de lograr imponerse los precios no estarían al alcance de todos como tratan de vender. Esta situación lleva inexorablemente, si no se actúa adecuadamente, a una explosión social.

“Economía destructiva”

Los días vividos en el mes de agosto de 2018 constituyeron un hito, ya que el conjunto del sector del taxi plantó cara a los fondos buitres, que mediante plataformas que pocos denominan “economía colaborativa”, al ser más bien de “economía destructiva”, pretenden apoderarse como meros comisionistas de un servicio público de calidad que prestan los profesionales taxistas con esfuerzo, dedicación y dignidad. Los taxistas requieren del Gobierno que en estos momentos adopte una posición clara y contundente y se comprometa con el sector del taxi en favor de un servicio público de calidad en favor de los usuarios. Espero que se imponga la fuerza de la razón.

Un Sector Olvidado (XI)

Manu Sánchez

Responsable Geet
Plataforma en defensa del servicio público del taxi



Aunque en 1769 ya había visto la luz el primer prototipo de automóvil con motor propulsado por vapor, no es hasta 1884 cuando se fabrica el primer vehículo de cuatro ruedas. Con la llegada del siglo XX, tener coche era un tanto elitista, no asequible para buena parte de los ciudadanos. Es decir, un juguete para los ricos y, además, un aparato nocivo, vulgar y peligroso denominado “la máquina del terror” que atropellaba a los niños y desbocaba a los caballos. Esta situación obligó a establecer las mismas limitaciones de velocidad fijadas para los vehículos de tracción animal, como en Amberes (Bélgica). Estas máquinas estaban prohibidas en todos los cantones de Suiza y en Austria y no estaba permitido que las mujeres condujeran.

No obstante, en todas partes, ciertos acontecimientos discretos preparaban el camino para la Era del Automóvil. Una Era donde el coche empezaba a ser un símbolo de la Segunda Revolución Industrial. La evolución de los automóviles, desde la primera patente de Benz hasta nuestros días, ha sido impresionante. En apenas un siglo podemos comprobar que aunque su función (el transporte de personas y mercancías) no ha variado, sí que lo han hecho sus componentes y accesorios, haciendo del coche un medio de transporte más rápido y seguro.

Dentro de esta funcionalidad, nace el negocio del alquiler vehículo, que se remontan a 1896, en plena cuna del automóvil, Alemania, con la compañía Wucherpfennig que fundó en Hamburgo la primera alquiladora, orientada a

clientes de lujo, puesto que ver un automóvil por las calles era por entonces más parecido a un suceso de ciencia ficción. Tras esta compañía surgen otras empresas, expandiéndose y consolidándose con el paso de los años. Por citar alguna, en Europa, tenemos a la alemana Sixt, que nace en 1912 con tan solo tres coches, y en América unos años más tarde, en 1916, aparece el sistema de alquiler, de la mano de un joven de 22 años llamado Joe Saunders, con un Ford modelo T. Saunder incorporó un tacómetro (el instrumento para medir kilometraje y velocidad) de manera que después cobraba al usuario según la distancia recorrida. La milla tenía un coste de 10 céntimos.

Como podemos comprobar, la definición de alquiler de vehículos o de arrendamiento se usaba tanto para una modalidad donde el cliente usaba ese bien por un tiempo determinado, como para la otra modalidad, cuyo pago se realizaba mediante un aparato taquicronométrico.

Esta revolución industrial del automóvil en su vertiente de alquiler de vehículos, no deja de multiplicarse a ambos lados del océano Atlántico, donde la máquina del terror empieza a ser mucho más valorada a medida que van surgiendo nuevos elementos internos y accesorios o complementos del vehículo, donde los ciudadanos comienzan a, no sólo enamorarse de los desplazamientos rápidos, sino a solicitar más vehículos producto de una nueva moda que aterriza en los años 50, como es el turismo. Fueron muchos los americanos que viajaron a Europa solicitando coches de alquiler para recorrer las ciudades, por lo que no dejaron de surgir nuevas agencias y con ello, crecer las flotas, hasta la Segunda Guerra Mundial, que puso fin al sueño. Al menos sólo por un tiempo, pues las compañías más fuertes tras superar la crisis de la posguerra dieron continuidad al negocio del alquiler.....Continuará

“La mejor forma de predecir tu futuro, es construirlo”
Alan Kay



El Gobierno da el primer paso

El nuevo Real Decreto Ley aprobado por el Gobierno que permitirá a las comunidades autónomas y ayuntamientos regular las VTCs ha sido, en líneas generales, bien recibido por el sector del taxi. Sin embargo, desde el colectivo critican duramente la moratoria de cuatro años dada por Fomento en concepto de indemnización a las VTC que impedirá que medidas como la licencia urbana puedan entrar en vigor de manera inmediata.



José Luis Ábalos durante la rueda de prensa en la que anunció la aprobación del RDL

Satisfechos, sí, pero con reservas. Esa ha sido la sensación del taxi tras conocer el contenido del Real Decreto Ley que el Consejo de Ministros aprobó el pasado 28 de septiembre y por el que se introduce una nueva regulación para los vehículos de arrendamiento con conductor (VTC) modificando la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres (LOTT).

El nuevo texto intenta clarificar cómo debe ser entendida la actividad de las VTCs. El RDL impulsado por el Gobierno establece que estos vehículos disponen de una autorización que les permite realizar transporte exclusivamente de carácter interurbano. Por lo tan-

to, si quieren realizar un transporte urbano como el que han desempeñado hasta ahora aprovechando su desregulación, deberán ser las comunidades autónomas y los ayuntamientos los que regulen, con una licencia adicional si fuera preciso, la actividad que desempeñen en las ciudades.

“En su momento las VTCs tenían encaje en la regulación estatal, pero tras la llegada de las plataformas digitales se han convertido en un transporte urbano”, explicó el ministro de Fomento, José Luis Ábalos, en la rueda de prensa posterior a la reunión del Consejo de Ministros donde quedó aprobado el RDL.

Esa intención de regular las VTC se refleja en la disposición adicional primera del decreto, en la que se habilita a las comunidades autónomas a modificar las condiciones de explotación de las VTC en lo que respecta a las condiciones de precontratación, solicitud de servicios, captación de clientes, recorridos mínimos y máximos, servicios u horarios obligatorios y especificaciones técnicas del

Antaxi recurrirá ante los tribunales

para regular las VTCs

vehículo. Todo ello, explica el texto, respetando los criterios de proporcionalidad que debe haber entre el taxi y estos vehículos.

Este punto era muy demandado por los taxistas, puesto que consideraban una verdadera injusticia que, compartiendo su nicho de mercado en el ámbito urbano, ellos estuvieran regulados con una licencia otorgada por el ayuntamiento y las VTC no tuvieran ningún tipo de regulación que clarificase y delimitase su actividad.

Por ese motivo, y con la posibilidad de convertir en realidad la licencia urbana de las VTC, las principales asociaciones del taxi quisieron hacer una primera valoración positiva del RDL. La Federación Española del Taxi (Fedetaxi) considera que el nuevo texto facilita el poder establecer reglas para las VTC "que atenúen la competencia desleal que ejercen sobre el taxi". El presidente de Fedetaxi, Miguel Ángel Leal, explicó que la organización que lidera "es favorable a que este RDL sea convalidado en el Congreso de los Diputados".

No obstante, días después y tras un estudio más a fondo por parte del equipo jurídico de la asociación, Fedetaxi se plantea si denunciar a Fomento ante la Comisión Europea por la moratoria de cuatro años en concepto de indemnización. Desde la Federación quieren que la Comisión valore si esa moratoria puede constituir o no una "ayuda de Estado" prohibida por el Tratado de la Unión Europea.

Apuesta por la "convivencia pacífica, pero competitiva"

Para Pedro Saura, secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, este RDL es una solución que también atiende a una "convivencia pacífica, pero competitiva", entre VTCs y taxis. Saura, que ha sido uno de representantes del Gobierno que ha negociado con ambos sectores la nueva normativa, señala que "hay espacio para todos" en las grandes urbes. En el caso de Madrid y Barcelona, por poner dos ejemplos, en torno al 33% y el 25% de los desplazamientos se producen en vehículos particulares, un sistema de transporte "altamente ineficiente por su poca ocupación, su tasa de utilización, que es lento en horas punta y altamente contaminante". Sin embargo, el uso del taxi y VTC "no llega al 4% del total" lo que, asegura, "deja margen para una expansión de este tipo de servicios".



Satisfacción con reservas en el taxi tras analizar en profundidad el RDL.



Ábalos señaló que el texto sería recurrido "por todo el mundo"

Leal cuestionó además esa indemnización en tiempo para los titulares de VTC "cuando es el taxi el que sufre la competencia desleal de sus empresas."

La Asociación Nacional del Taxi (Antaxi) también valoró positivamente la mayor parte del texto aprobado por el Gobierno. Para la organización presidida por Julio Sanz, el nuevo texto servirá para "reestructurar el sector de las VTC", ya que es una legislación "coherente" y que "habilita acertadamente a los órganos competentes para poder regular este sector".

Por su parte, para la Federación Élite Taxi España (FETE) el nuevo texto aclara de una vez la cuestión competencial entre las diferentes administraciones, por lo que entienden que el RDL tiene "más aspectos positivos que negativos".

Críticas a la moratoria de cuatro años

Sin embargo, y como apuntábamos al principio, no ha sido todo plena satisfacción dentro del taxi en lo que respecta a la norma recién aprobada por el Gobierno. El principal punto de polémica viene dado en la disposi-

ción transitoria única del RDL. En la misma se establece un plazo de cuatro años durante el cual las VTC podrán seguir realizando transporte de carácter urbano como hasta ahora, aunque sí es cierto que deberán comunicar a la administración los datos relativos a cada servicio para poder ser controlados y evitar incurrir en competencia desleal.

Sí que establece esta disposición transitoria que durante estos cuatro años en los que las comunidades y ayuntamientos aún no tengan habilitadas las competencias para regular las VTC, los servicios de transporte de ámbito urbano que llevan a cabo los titulares de las autorizaciones podrán quedar sujetos a ciertas limitaciones que pueda establecer el ayuntamiento de turno. Estas limitaciones podrán venir dadas por motivos de utilización del dominio público viario, gestión del tráfico urbano, protección del medio ambiente o prevención de la contaminación atmosférica.

En este punto el taxi podrá exigir a los ayuntamientos que las VTC, aunque no estén obligadas a disponer de licencia urbana hasta pasados cuatro años, puedan ver limitada su actividad con restricciones en materia de estacionamiento, limitación de los horarios y el calendario de servicio o restricciones por razones de contaminación atmosférica.

En cualquier caso, dentro del sector del taxi no ha sentado nada bien que desde Fomento se haya trasladado la sensación de que esta moratoria de cuatro años tiene un carácter indemnizatorio para los titulares de VTC y que de este modo rentabilicen su inversión. El mismo RDL explica en el punto dos de la disposición transitoria que este plazo de cuatro años tiene carácter de indemnización por "las modificaciones introducidas en el real decreto-ley".



Fin a la habitualidad 80-20

No hay plena satisfacción en sector el taxi

Pero es que ahí no termina el contenido de las indemnizaciones hacia las VTC, dado que el texto también establece que si aún con esos cuatro años, un titular de VTC siente que no ha sido compensado debidamente, podrá solicitar una indemnización compensatoria. El interesado podrá formular su solicitud ante la Dirección General de Transporte Terrestres en el plazo de tres meses tras la entrada en vigor del decreto.

La Asociación Nacional del Taxi (Antaxi) ya ha anunciado que recurrirá ante los tribunales el plazo de cuatro años que establece la norma, puesto que según explica su gabinete jurídico, se trata de un punto "que no está justificado, ya que las expectativas de un derecho no son indemnizables".

Otras modificaciones del RDL

Junto a la introducción futura de una licencia urbana, el nuevo RDL aprobado por el Consejo de Ministros también modifica otra serie de puntos que afectan directa e indirectamente al sector del taxi. En lo que respecta a la prestación de servicios de las VTC, el artículo único del decreto modifica el artículo 91 de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres (LOTT), acabando con el criterio de habitualidad 80-20.

Recuperar el "decreto Colau"

Las primeras reacciones al RDL no se hicieron esperar. Apenas horas después de conocerse su aprobación en Consejo de Ministros, el Área Metropolitana de Barcelona informó que pedirá al Tribunal Superior de Justicia de Catalunya el levantamiento de la medida cautelar que mantiene suspendido el reglamento metropolitano de VTC aprobado en el mes de junio. Desde el AMB señalan que el nuevo texto del Gobierno "confirma y ratifica" que entidades locales y metropolitanas puedan regular servicios de transporte de viajeros "incluidas las VTC" que presen servicios urbanos en estos ámbitos. La entidad barcelonesa también manifestó su disconformidad con respecto a los cuatro años de periodo de transición de carácter indemnizatorio. El AMB considera que no está justificada desde el punto de vista jurídico y económico y cree que durante este plazo se creará un escenario de complejidad de difícil gestión. En cualquier caso, el AMB anunció que instará a la Generalitat de Catalunya a desarrollar, de manera conjunta, medidas de limitación y regulación que aparecen contempladas en el texto del RDL.



Ese criterio suponía que los vehículos de alquiler con conductor solo podrían realizar un 20% del total de sus servicios fuera de la comunidad autónoma en la que estaba domiciliada la autorización. Ahora, con el nuevo texto, las VTC podrán realizar exclusivamente transporte interurbano de viajeros, es decir, aquel en el que se rebasa el territorio de un único término municipal, y únicamente dentro del territorio de la comunidad autónoma en el que se encuentre domiciliada la autorización.

La nueva redacción de la ley establece una serie de excepciones a este punto, y es que las VTC podrán recoger viajeros en puertos y aeropuertos situados en comunidades distintas de donde tengan la autorización, siempre que se trate de un servicio de contratación previa y siempre que el destino de tal servicio se encuentre en el territorio de la comunidad autónoma donde esté domiciliada la VTC.

También establece el nuevo texto que en casos de alta demanda de servicio de VTC, el órgano competente en este transporte interurbano podrá establecer un régimen específico que permita que VTC de otras comunidades puedan acudir a otra para prestar servicio, siempre y cuando ese aumento de demanda esté justificado con informes previos.

Por otro lado, el RDL establece que en un plazo de seis meses el Gobierno presentará en las Cortes Generales un proyecto de ley para adecuar el régimen sancionador a las nuevas condiciones de servicio de las VTC. Con la nueva ley se espera incrementar las sanciones previstas cuando los servicios se presten en un ámbito territorial distinto al que corresponda o se incumplan las limitaciones relativas a la habitualidad, o cuando no se cumpla con la comunicación por vía electrónica de los datos relativos al registro de los servicios o cuando se haya recogido clientes que no hayan contratado previamente el servicio.

Por último y en lo que respecta al contenido propio del decreto, se creará un subgrupo de trabajo específico, dependiente de la Comisión de Directores Generales de Transporte y, de forma anual, el Ministerio de Fomento presentará un informe a la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, en el que se analicen los resultados de la aplicación de lo dispuesto en este real decreto-ley.

“Ningún sector puede decir que ha ganado”

La aprobación del texto no estuvo exenta

Ábalos aseguró no haber sufrido presiones

de polémica ya que los días previos al 28 de septiembre se vivieron con mucha intensidad y con una amplia cobertura en los medios de comunicación generalistas. Desde el sector de las VTC se inició una importante campaña de presión para que el mismo no fuese aprobado. Las plataformas que operan con estos vehículos consideraban que el texto había sido redactado por los propios taxistas y entidades como Unauto, la patronal mayoritaria de VTC a nivel nacional, denunció que no conocía el contenido del nuevo texto.

Por ese motivo, una vez que supieron que el Ministerio liderado por José Luis Ábalos sí que tenía total intención de regular las VTC, desde Unauto se llamó a los trabajadores a la huelga. El jueves 27, 24 horas antes de la aprobación del texto, los conductores de VTC, de la mano de representantes sindicalistas y ataviados con las banderas de UGT, salieron a la calle para manifestar la “injusticia” que se estaba cometiendo regu-

lando su servicio ante los ciudadanos.

Cuestionado sobre la presión que había podido sufrir el ministro por parte del sector del taxi, tal y como habían asegurado algunos medios de comunicación y algún representante de las VTC, Ábalos respondió que en ningún momento se había sentido coaccionado y que, en cualquier caso, “las peores presiones son las más sutiles”.

El ministro quiso dejar claro que el nuevo RDL “está muy bien apoyado por la Abogacía General del Estado” y que no ha buscado apoyar a ningún sector sobre otro, sino que ha buscado una mejor regulación en beneficio de los usuarios. Ábalos se mostró convencido de que el texto será “recurrido por todo el mundo”, dado que “ningún sector puede gritar a los cuatro vientos que ha ganado”.

Sí que parece, según las primeras reacciones, que hay una mayor satisfacción en el sector del taxi que en el de las VTC, pero habrá que esperar a lo que suceda en las próximas semanas donde el taxi deberá estar atento y, tal y como han pedido las propias asociaciones, unido para evitar cualquier “jugada” legal en la que pueda verse perjudicado.

Javier Izquierdo

Lo que dice el RDL en su preámbulo

- “La problemática descrita se circunscribe exclusivamente a núcleos urbanos y no excede del territorio de la comunidad autónoma correspondiente. Por ello, la respuesta a estos problemas es inaplazable y exige que el transporte exclusivamente urbano realizado en la modalidad de arrendamiento de vehículos con conductor, así como las condiciones de prestación de este tipo de servicios en el ámbito estrictamente autonómico, puedan ser eficazmente abordados por la Administración que está en mejores condiciones para valorar las circunstancias particulares de cada ámbito.”
- “Para garantizar el adecuado equilibrio entre la nueva regulación y los derechos existentes en el momento de la entrada en vigor de este real decreto-ley, y como compensación por los perjuicios que la nueva definición del ámbito territorial de las autorizaciones pueda ocasionar a los titulares de las otorgadas con arreglo a la normativa anterior, se les concede un plazo de cuatro años durante el que éstos podrán continuar prestando servicios en el ámbito urbano. Con base en los datos y valoraciones de que dispone la Administración, se estima que ese plazo debería ser suficiente para compensar tales perjuicios, si bien se admite además que, en determinados casos debidamente justificados, pueda ampliarse dicho plazo.”
- “Es patente la conflictividad social registrada en los últimos meses como consecuencia de los indicados desajustes en la oferta y demanda en vehículos de turismo, que pone de manifiesto la exigencia creciente tanto de la ciudadanía, para que se fije un marco estable que garantice su derecho a emplear estas formas de transporte en condiciones óptimas, como de las empresas de transporte, para desarrollar su actividad en condiciones equitativas que permitan la competencia efectiva. A tal fin, la reforma facilita que servicios de transporte sustancialmente iguales se desarrollen en un marco regulatorio coherente.”

El taxi se suma al lujo sostenible

La flota de taxi en Madrid cuenta desde hace unos días con un nuevo modelo de lujo totalmente eléctrico preparado para prestar servicio a los usuarios. Se trata del Tesla Model S, un coche de alta gama con el que el propietario ha querido dar un salto de calidad en el servicio y demostrar que el taxi también puede competir por los llamados traslados de lujo que demandan los clientes de VTC.



Carlos Molina (izquierda) y David Fuentes (derecha) posan con el nuevo Tesla

Los usuarios del taxi de Madrid pueden disfrutar ya de un nuevo modelo de lujo para trasladarse por el área de prestación conjunta. Se trata del Tesla Model S, una berlina deportiva 100% eléctrica donde las mejores prestaciones electrónicas y digitales del mercado se unen de forma indisoluble con el respeto por el medioambiente.

El propietario del vehículo es David Fuentes, un empresario del sector de la restauración y habitual usuario del servicio de taxi. El coche, sin embargo, será conducido por Carlos Molina, profesional en el sector desde hace ahora más de siete años. Ambos, y así lo explican a La Gaceta del Taxi, guardan una gran amistad forjada principalmente durante los trayectos en taxi en los que Carlos trasladaba a David a su lugar de trabajo.

Tanto el dueño como el conductor están convencidos de que hoy en día, con la presencia creciente de la competencia, hay que dar “un salto de calidad” en el servicio de taxi. Por ese motivo Fuentes decidió comprar un vehículo de alta gama para su licencia, un vehículo que le permita ofrecer un servicio de lujo como el que demandan una buena parte de los nuevos usuarios de VTC.

El coche ha supuesto para Fuentes una inversión que ronda los 115.000 euros, a los que habría que descontar el 21% de IVA

y unos 9.000 euros en concepto de ayudas de la administración. A pesar de su elevado precio, ambos están convencidos de que en cuestión de no mucho tiempo le sacarán una gran rentabilidad.

“Ha sido una gran inversión, un capricho para mejorar nuestra oferta de taxi, dado que queríamos ofrecer un servicio pionero y excelente en Madrid”, explica Fuentes, al tiempo que destaca que hoy en día, en los tiempos que atravesamos, también es necesario demostrar a los ciudadanos la preocupación existente dentro del sector por una movilidad más ecológica.

Un capricho instantáneo

Preguntado sobre cuándo fue el momento exacto en el que decidió adquirir el Model S, Fuentes explica que, al contrario de lo que se pueda pensar, surgió de una manera muy instantánea. “Un día íbamos por la M-30 y vimos

“Juguemos con cartas parecidas y ya veremos quién gana”

una VTC con un Tesla de este modelo. Le dije a Carlos que por qué no adquiríamos uno”, afirma el propietario.

El conductor explica que en ese momento pensaba que Fuentes estaba de broma y le contestó que se trataba de un coche muy caro. Para su sorpresa, el propietario a los pocos días le volvió a insistir y le preguntó si había llamado a la marca para preguntar.

“Me llamó mucho la atención el coche y Carlos me dijo que era totalmente eléctrico. Me gustó el diseño y pensé que nosotros, y hablo del taxi, no podíamos ser menos”, explica el dueño. “Por lo menos vamos a jugar con cartas parecidas y luego ya veremos quién gana”, afirma.

“Creemos que este coche va a marcar mucho la diferencia en todos los sentidos, lo primero a la hora de economizar el combustible y también para operar libremente por el centro sin ningún tipo de restricción”, explica Molina, encantado de continuar prestando servicio de taxi como lleva haciendo los últimos siete años.

Y es que hace ahora año y medio, Carlos Molina estuvo a punto de quedarse sin coche para trabajar. El propietario del vehículo para el que trabajaba había decidido vender la licencia y Carlos se lo explicó a David, en uno de tantos trayectos que realizaba hacia su lugar de trabajo. David decidió entonces introducirse en el sector del taxi en primera persona adquiriendo la licencia del taxi del anterior jefe de Carlos.

“Mi antiguo jefe me dijo que se quería deshacer de la licencia de taxi y me advirtió de



Imagen interior del vehículo

“Queríamos ofrecer un servicio pionero y excelente”

que me fuera buscando algo. En ese momento le puse en contacto con David y decidí comprarle la licencia”, explica el conductor.

La gran curiosidad es que el propietario de la licencia para la que trabajaba Carlos era José Luis Funes, ex presidente de la Asociación Gremial Madrid desde 2009 a 2011 y que actualmente posee según nuestras fuentes unas 14 autorizaciones de VTCs. Funes vendió la licencia de taxi con el coche, un Toyota Prius, vehículo que ahora ha decidido cambiar el nuevo propietario optando por el lujoso vehículo 100% eléctrico de Tesla.

Potencia a la altura de los grandes deportivos

Más allá de la imagen que traslada, este coche que ya pueden disfrutar los clientes del taxi madrileño ofrece unas prestaciones a la altura de los mejores deportivos del mercado. “A nivel de conducción ofrece unas sensaciones maravillosas y llama mucho la atención que pese a la falta de ruido, tiene una potencia tremenda que pone a 100km/h el coche en menos de dos segundos”, explica el conductor.

A pesar de ser un modelo carente de carburantes, ofrece unos datos de autonomía a la altura de lo que pueden ofrecer otros vehículos propulsados con combustibles fósiles. Según explica el conductor, la autonomía de la batería sería de alrededor de 500 kilómetros. “Con una carga de tres horas tenemos una autonomía muy grande”, afirma Molina.



El conductor cuenta con más de siete años de experiencia



El vehículo cuenta con 500 km de autonomía

Esa carga de tres horas resulta perfecta para realizarla en horarios donde el coche está en el garaje y el conductor disfruta de sus horas de descanso. Por ese motivo, Molina ha instalado en su garaje un enchufe adaptado para el que han tenido que solicitar un permiso a la comunidad de vecinos, pero para el que no existe la posibilidad de veto. El vehículo Tesla también dispone de una modalidad de carga rápida donde en apenas 20 minutos se dota al vehículo de una autonomía cercana a los 200 kilómetros.

Toda esa autonomía permite que el taxi pueda estar en funcionamiento con garantías y ahorrando una importante cantidad de dinero. "La carga de tres horas tiene un precio aproximado de siete euros. Hemos calculado que podremos ahorrar en relación con el anterior vehículo unos 225 euros de combustible al mes", afirma Molina, explicando que aunque aún tendrán que comprobar si es cierto, "podrían tener un ahorro en combustible de 2.700 euros al año.

Además de sus prestaciones y el nivel de duración de la batería, Carlos se muestra encantado de su altísimo nivel de digitalización. "Todo se puede controlar a través de una aplicación para el móvil", afirma. "Desde el teléfono puedo programar la carga, pararla, reajustar parámetros, abrir y cerrar el coche. Puedes hacer prácticamente de todo sin necesidad de estar en el vehículo", explica.

Independientemente de todas sus cualidades mecánicas, electrónicas y digitales que ofrece este Tesla, hay un paso obligado para prestar servicio de taxi que es la adaptación del vehículo; instalación de periféricos, distintivos, etc.

Una adaptación la de este modelo de súper lujo, de la que no se va a ocupar la Cooperativa del Taxi SCAT, a pesar de contar con más de 13.000 asociados. Según nuestras informaciones, un taller privado cuenta con la exclusiva de esta tarea de reconversión, al menos por el momento. También nos comentaron que las exigencias del fabricante y los altos estándares de calidad habrían sido determinantes. Se trata de unas instalaciones de sobra conocidas por los profesionales y que desde hace varios años disponen de una sección expresamente dedicada a los vehículos taxi.

**Máxima digitalización:
"Todo se puede
controlar a través de
una aplicación con el
móvil"**

Fidelidad a su emisora

En el caso del vehículo de Fuentes, la licencia está adscrita a la emisora madrileña de Radio Taxi Independiente (RTI) y seguirán manteniendo su relación dado que, según explica el dueño, se trata "de un proyecto joven, que trabaja bien y con muchos servicios de empresa". Para David y Carlos, los trayectos de altos ejecutivos constituyen ahora también un objetivo y un desafío con el que dar el mejor de los servicios.

Santiago Rebollo, presidente de RTI, también se muestra satisfecho y orgulloso de la inversión realizada por uno de los socios. "Ellos son de la casa y para su modelo ya hemos hablado con empresas que trabajan con nosotros para poder ofrecerles un servicio Premium", explica.

En cualquier caso, Rebollo recuerda que la filosofía de la emisora es que cualquier usuario pueda tener acceso a cualquier vehículo siempre que esté disponible, "pero sí es cierto que enfocaremos los servicios de grandes empresas a que puedan disfrutar de este modelo".

"El cliente es quien más va a salir beneficiado de todo esto. Carlos va a hacer todo tipo de servicios pero estará más demandado para traslados de empresas que soliciten un coche exclusivo", afirma el propietario.

Demandada la promotora del

Por el impago de 47.625 euros, la empresa de diseño Dubidú, encargada de la elaboración y distribución del merchandising de la campaña Save The Taxi, ha demandado a Carolina Pérez Gavilán y a su empresa, Agencia MC Art. Un serio problema financiero que según nos explica en primicia Luis Peralvo, gerente de Dubidú, llevan más de un año soportando. Pérez Gavilán tampoco ha cumplido hasta la fecha con el reconocimiento de deuda firmado el pasado mayo, hace más de seis meses.



Luis Peralvo, de Dubidú Estudios

“Ya no me coge el teléfono, tampoco a mi abogado”. Esas son las últimas novedades que tiene Luis Peralvo de Carolina Pérez Gavilán, promotora de la campaña Save The Taxi, tras haber interpuesto la demanda contra ella a principios de septiembre. Una cantidad, 47.625, 60 euros, que deja un enorme agujero a una empresa pequeña en la que Carolina Pérez Gavilán recaló recomendada y que se ha convertido ahora en una pesadilla para Peralvo.

La campaña pretendía recaudar fondos para llevar a cabo una película donde se reivindicaba la labor del sector y su contribución dentro del servicio público y, al mismo tiempo, dignificar la imagen del colectivo desde el punto de vista al usuario. Además, quería plasmar el conflicto con las aplicaciones disruptivas.

El objetivo de esta entrevista, nos explica el propio Peralvo, es denunciar públicamente esta situación, ya que asegura que no es la primera vez que Pérez Gavilán deja impagos en alguno de sus proyectos anteriores. Seguirle la pista por internet no es del todo difícil, y la ahora realizadora antes trabajó en el mundo de la moda, dejando a su paso a algunos proveedores sin pagar, tal y como puede leerse en algunos foros de internet. De momento Peralvo, consciente de que recupe-

rar todo el dinero es difícil, nos asegura que agotará todas las vías posibles para hacer justicia ante esta situación.

Gaceta del Taxi. ¿Cómo entra en contacto con Carolina Pérez Gavilán y en que consiste su relación?

Luis Peralvo. Ella viene recomendada por un amigo, y por eso empezamos a echarle un cable. Nos cuenta que su idea es hacer una película para ayudar al taxi, una idea buena, positiva. Para eso necesita financiación y parte de esa financiación consistía en la creación del movimiento Save The Taxi de lucha contra las VTCs. Ese movimiento estaba directamente relacionado con la venta de merchandising que le compran los taxistas y con el pequeño beneficio que obtenía, utilizarlo para la financiación de la película. Tal y como nos explicó,

En Mayo, Carolina Pérez firmó un reconocimiento de deuda que no ha cumplido

proyecto “Save the taxi”

“El pago nunca se efectúa y siempre tiene alguna excusa preparada”

su intención era promover la venta de estos artículos a través de las asociaciones del sector.

Como partía sin dinero, ni financiación de ningún tipo, a nosotros nos pide que le ajustemos los precios de los productos que van en el pack Save The Taxi, que se venden a 25 euros, y hacemos parte del trabajo sin apenas beneficio. Además, se le permite pagar no a 60 o 90 días como es habitual en este sector, sino a 6 meses, para que fuera pagando poco a poco. Pero esos 6 meses se convirtieron en un año y ese año en otros seis meses y hasta ahora.

G.T.- A día de hoy, octubre de 2018, ¿en qué situación se encuentra el pago de esa deuda?

L.P.- Sigue sin pagar y por eso hemos presentado una demanda ante el juzgado. Debo decir que en mayo de este mismo año, Carolina, en representación de su empresa, Agencia MC Art, firmó un reconocimiento de deuda por un montante de 47.625,60 euros, que es lo que nos debe. La idea era pasarle un recibo para que pagara de manera mensual la deuda, de forma aplazada y una vez más con todas las facilidades. Sin embargo, estamos a octubre y aunque ella me ha asegurado personalmente, vía telefónica y vía whatsapp que me va a pagar, eso no ha sucedido.

G.T.- Hablamos de una deuda muy grande en apenas un año de trabajo con ella. ¿Qué servicios le prestaron a esta empresa relacionados con la campaña Save The Taxi?

L.P.- Nosotros nos encargamos de la elaboración de todo lo que había en los packs o cajas que se vendían a los taxistas: tazas, pegatinas, llaveros, chapas. Pero además, nos encargamos de contratar a las azafatas -hasta 34 en la jornada de paro del 30 de mayo de 2017-, la instalación de puntos de venta en las manifestaciones, la producción de camisetas, se hicieron 2.000, así como la pegada de carteles que hubo promocionando la campaña Save The Taxi. Y también la distri-

Sin noticias de Save The Taxi

2017 fue un año intenso para el taxi. Fueron numerosas las manifestaciones y protestas que se vivieron en diferentes ciudades españolas y en todas ellas destacaban las camisetas blancas de Save The Taxi. Una iniciativa creada por Carolina Pérez Gavilán con la que pretendía recaudar dinero para financiar una película que abordara la problemática del taxi.

Desde que arranca la campaña, en marzo de 2017, hasta ahora, lo que sabemos sobre la película es que sí se estaría realizando. Al menos eso es lo que ella asegura, que ya estaría el guion cerrado, así como el casting, aunque no ha querido desvelar ningún nombre. En diferentes intervenciones en varios programas de radio, tanto en Madrid como en Barcelona, la directora asegura que el guion ha quedado muy bien, pero pide paciencia a los taxistas. “Hay que tener en cuenta que el cine es un arte y no es algo que pueda hacerse en 5 minutos”. La misma respuesta recibimos nosotros cuando le preguntamos directamente sobre la situación de la película, si bien en este caso señala que ella ya no es la productora y que se encargan otras personas. Eso sí, insiste en que se está trabajando en ella.

Preguntamos a Peralvo también por esta cuestión. “Primero me dijo que iba a hacer una película y después, cuando vio que el dinero no le llegaba para hacer un largometraje, me dijo que había cambiado a un documental”. Además, Peralvo también nos desvela que “como en Madrid no consiguió mucha financiación, decidió irse a Barcelona donde ha estado los últimos meses y, según me asegura, ha avanzado mucho. Pero no sé mucho más”.

Como documental, encontramos en la web de crowdfunding Verkami, Damnatio Memoriae: Save The Taxi. El proyecto, que finalizó en septiembre de 2017, solo consiguió 25€ de los 12.600 euros presupuestados. Los

mecenas tenían varias opciones para aportar su granito de arena, mediante la compra de diferentes packs que incluían las famosas cajas de merchandising elaboradas por Dubidú Estudios, así como otras “recompensas”: entradas para la premier, visita al set de rodaje... Nada de ello terminó de convencer a taxistas o simpatizantes.

Es de las pocas cosas que pueden encontrarse sobre Save The Taxi en la web. Eso y los testimonios en Youtube de diferentes representantes del sector, así como taxistas anónimos que también quisieron participar.

Sin embargo, sus redes sociales, Instagram y Facebook, se encuentran totalmente desatendidas desde noviembre del pasado año. Tampoco se puede acceder a la web, www.savethetaxi.com, donde normalmente se podía comprar el pack “save the taxi”. Únicamente mantienen cierta actividad en Twitter, donde se hacen eco de algunas de las noticias que afectan al sector.

Sobre la participación del sector en el proyecto, además de cederle espacio radiofónico o colaborar en la difusión del mensaje y en la venta de los packs, todos los preguntados por nuestro medio aseguran no haber invertido ni un euro en la financiación de la película. Bien por falta de recursos financieros o por considerar que había otras alternativas, como la distribución de las cajas con merchandising, lo cierto es que desconocemos si las asociaciones del sector han apoyado de forma directa con dinero a Carolina Pérez Gavilán para su película o documental, como ella pretendía.

De momento, lo que sí ha quedado demostrado, es que debe casi 50.000 euros a una pequeña empresa que puso a su disposición todos sus recursos para una buena obra que ahora, más de un año después, se ha convertido en una auténtica pesadilla.

“No somos los únicos a los que ha dejado una deuda”

bución la controlábamos nosotros, por lo que sé, más o menos, cuanto dinero pudo haber ingresado solo con la venta de las cajas. Según mis cálculos, estamos hablando de unos 35.000 euros, a los que hay que añadir lo que se recaudaba durante las manifestaciones, que era una locura, porque se vendía todo. Hablo de hasta 2.000 euros en una jornada de 2 horas.

Cuando en septiembre de 2017, ante la situación de impago que estamos viviendo decido dejar de adelantarle el pago de los envíos, sé que mandó recoger de mi empresa, que le hacía las veces de almacén, unas 500 cajas de merchandising que, según me dijeron de la empresa de transporte, se enviaron a las asociaciones. Qué ha pasado con ellas, lo desconozco. Pero se hicieron 2.000 cajas.

G.T.- En mayo firma la aceptación de deuda, por la que ella se compromete a pagar de forma mensual la deuda contraída con su empresa. Sin embargo, la situación no cambia. ¿Recibe alguna explicación al respecto?

L.P.- Ella me dice que va a pagar de acuerdo a la aceptación de deuda que firmamos en mayo de este mismo año y, para eso, me asegura que ha pedido dinero a unos amigos. Sin embargo el pago nunca se efectúa y cuando le pregunto, siempre tiene alguna excusa preparada. Al ver que no paga, que siempre me da largas y que no hay ninguna buena intención por su parte, procedo a interponer esta demanda contra ella y contra su empresa.

La situación es tan surrealista que incluso me mandaba pantallazos de transferencias que después anulaba. No tiene vergüenza de ningún tipo, se sienta delante de ti y te dice “es que no duermo pensando en que debo pagarte”, cuando no hace nada por pagarte. Me manda audios llorando. Pero todo son palabras, y si tuviera intención o buena voluntad pues todavía, pero no tiene ningún interés y así lo ha demos-

**CONSIGUE YA TU PACK EN
LAS SEDES DE LAS PRINCIPALES ASOCIACIONES
O EN WWW.SAVETHETAXI.COM**

25€



Sigue savethetaxi en:

Si no luchamos unidos por nuestro oficio,
habremos fracasado como colectivo.

f
t
v
i

trado en los últimos meses. Siempre responde, no tiene ningún tipo de moralidad. Se ríe de ti en tu cara.

G.T.- ¿Cree que recuperará todo o parte del dinero?

L.P.- Es prácticamente imposible recuperar el dinero, porque ella a su nombre no tiene nada. Vive al día, y vive de esto, de ir aprovechándose de la gente y de las empresas.

G.T.- ¿Por qué hacer pública su historia?

L.P.- Quiero que todo el mundo sepa a qué se dedica esta chica, porque impagados tengo todos los días, pero con la desfachatez de esta chica, que me escribe por la mañana para decirme “aguanta que estoy camino del banco para hacerte la primera transferencia” y no hacértela...

Además, según hemos podido ver en internet, no somos los únicos a los que ha dejado una deuda. Antes de estar en el mundo del cine, se dedicaba a la moda y ahí, según hemos podido averiguar, también ha dejado su huella. Lleva muchos años así. Viviendo al día y arruinando empresas como la mía.





THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS
100 EAST 57TH STREET, NEW YORK, NY 10022
TEL: 212 850 6645 FAX: 212 850 6646

INTERNET: <http://www.uchicago.edu>



THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS
100 EAST 57TH STREET, NEW YORK, NY 10022
TEL: 212 850 6645 FAX: 212 850 6646
INTERNET: <http://www.uchicago.edu>

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS
100 EAST 57TH STREET, NEW YORK, NY 10022
TEL: 212 850 6645 FAX: 212 850 6646
INTERNET: <http://www.uchicago.edu>

Forzada por las deudas Gremial vende parte de su edificio



Vista de la sede de Gremial desde Santa Engracia

Unos 200 socios de la Asociación Gremial de Madrid, de un total de 300 que asistieron a la sesión, han aprobado proceder a la venta de la planta primera y la planta sótano de su sede, situada en una de las zonas más cotizadas de la capital. Los asistentes a la Asamblea Extraordinaria, celebrada el pasado 6 de octubre, también votaron por mayoría a favor de la propuesta de la Directiva de incorporar la fórmula del voto delegado en las sesiones asamblearias. No es la primera vez que la actual Junta de la Gremial madrileña somete a votación ambas cuestiones, sin embargo, a diferencia de las anteriores, en esta ocasión se ha obrado con mayor cautela y secretismo con la convocatoria, solo publicada en la web de la entidad y sin acceso a la prensa. Incluso la propia directiva y algunos trabajadores han realizado una labor directa de seguimiento, contactando con cientos de socios afines a la dirección, y por tanto, en principio, favorables a sus propuestas. Estrategia que ha funcionado y permitido a este equipo directivo sacar adelante por primera vez todas sus iniciativas.

La aprobación de la venta parcial del edificio servirá para saldar las deudas acumuladas de la asociación de los últimos años, que según distintas estimaciones pueden superar los dos millones de euros. Ambas plantas ya se encuentran alquiladas desde hace varios meses, por unos 30.000 euros al mes, y según informó el presidente Miguel Angel Leal, aunque no precisó el nombre del comprador, se ha presentado una oferta de compra por importe de unos cuatro millones de euros. "La venta de ambas plantas la garantiza la rentabilidad de la entidad", aseguraba Leal durante su intervención a los medios, en mitad de fuertes protestas por una parte de los asistentes.

La pérdida de la planta baja ha obligado a la asociación a cam-

biar su domicilio social, que a partir de ahora será la calle Ponzano número 7 y no Santa Engracia 84 como ha sido históricamente.

La segunda cuestión relevante de esta sesión extraordinaria, el voto delegado, suscitó tanto o más interés que la anterior, pero finalmente también contó con el respaldo de los socios. A partir de ahora cualquier asociado podrá votar por delegación en nombre de hasta tres socios. Para ello en los cuatro días previos a la celebración de cualquier Asamblea los interesados en acogerse a esta fórmula deberán cumplir una serie de trámites que tendrán que ser siempre validados por el secretario de la entidad. Un procedimiento que en opinión de los que votaron en contra, favorecerá, sin duda, los intereses de la Junta Directiva de turno puesto que ésta dispondrá con antelación de una información que podrá neutralizar, si le conviene, reclutando sus propios propios votos delegados. De hecho, podría suponer un Gobierno a perpetuidad, aseguran los más escépticos.

Otros puntos del orden del día

La Junta Directiva también sacó adelante el resto de puntos del orden del día, como el punto séptimo, que establece que la celebración de elecciones en día festivo. También se prohibirá ser socios de la entidad a quienes detenten una autorización VTC "o se encuentren en relación directa o indirecta con alguna empresa que explote servicios propios de las VTC y no hayan sido excluidos de la misma con anterioridad". Además, aquellos que ya sean socios y tengan una VTC perderán su condición de socio, así como aquellos que sean miembros de otras organizaciones o asociaciones del sector.

Los viajes gratis en VTC, posible competencia desleal

Tras la campaña de VTCs gratis, aunque con limitaciones, llevada a cabo por la patronal y las dos principales plataformas de vehículos de alquiler con conductor, el Ayuntamiento de Madrid no dudó en solicitar a la Comisión Nacional del Mercado y la Competencia (CNMC) que analizara si la oferta de servicios gratuito vulnera o no la competencia. Desde el Ayuntamiento entendían que ofrecer servicios por debajo del coste con el propósito de captar viajeros podría significar incurrir en una competencia desleal. En este punto, uno de los principales sectores perjudicados sería el del taxi.

El Consistorio liderado por Manuela Carmena entiende que la oferta de las dos plataformas de VTCs "podría vulnerar determinados artículos de la Ley 3/1991 de Competencia Desleal y los derechos de los consumidores". Desde la administración local recuerdan que están legitimados a realizar esa solicitud ante la CNMC e insisten en que el régimen de tarifas del sector del taxi está regulado por el Ayuntamiento y en que las VTC, tal y como sostiene la propia CNMC, compiten directamente en el mercado con los taxistas y son parte de una misma realidad económica.

Nuevas subvenciones para taxis "eco"

Hasta 8.000 euros dará la Comunidad de Madrid para la renovación de la flota por taxis eco y eléctricos. También se beneficiarán de las ayudas los eurotaxis de categoría C. El importe global de las subvenciones es de 1 millón de euros. El objetivo de las ayudas, explican desde la Comunidad, es mejorar la calidad del aire de la región. Para ello los taxistas, unos 1.000 previstos por el gobierno autonómico, contarán con 2.000 euros para vehículos con categoría ECO y vehículos C adaptados para personas con movilidad reducida, y hasta 8.000 euros para vehículos cero emisiones (eléctricos). En el caso de la ciudad de Madrid y su corona metropolitana, los taxis son responsables del 14 % de las emisiones de óxidos de nitrógeno, y la renovación de la flota actual del sector se considera clave para reducir las emisiones a la atmósfera, tal y como se contempla en la "Estrategia de Calidad del Aire y Cambio Climático de la Comunidad de Madrid 2013-2020. Plan Azul +".

Los taxis son responsables del 14 % de las emisiones de NOX



Madrid prorroga los refuerzos

El Ayuntamiento de Madrid ha decidido prorrogar el refuerzo para los fines de semana de los meses de octubre, noviembre y diciembre, puesto en práctica durante la época estival. De esta manera, las licencias cuyos ordinales terminen en número par permanecerán inactivas obligatoriamente los sábados impares, desde las 06:00 horas a las 01:00 horas del día siguiente, y los domingos impares desde las 07:00 horas de ese día hasta las 06:00 horas del siguiente. Las licencias cuyos ordinales terminen en número impar permanecerán inactivas obligatoriamente los sábados pares, desde las 06:00 horas a las 01:00 horas del día siguiente, y los domingos pares desde las 07:00 horas de ese día hasta las 06:00 horas del siguiente.



Pares e impares podrán trabajar más horas los fines de semana

El IMET promociona las ventajas del taxi

Este es uno de los mensajes de la campaña

El Área Metropolitana de Barcelona, a través del Institut Metropolità del Taxi, llevará a cabo una intensa

campana de promoción del servicio del taxi donde se ponen en valor las "ventajas" y "calidades" del taxi metropolitano hasta

finales de mes. Entre las ventajas del taxi frente a otros transportes alternativos, el IMET destaca la proximidad, las tarifas reguladas no sujetas a demanda, la disponibilidad 24 horas, conocimiento del entorno, sostenibilidad y nuevas tecnologías. Para ello se han dispuesto 300 banderines y 390 carteles en el mobiliario urbano, en diferentes municipios dentro del Área. La iniciativa ha sido solicitada en varias ocasiones por las asociaciones del sector en el marco de la Mesa Técnica del Taxi y es la segunda en importancia que impulsan el AMB y el IMET. Los dos organismos esperan que tenga un retorno favorable para el taxi y sus profesionales.

El taxi gallego espera su nueva ley

Desde la Consellería de Infraestructuras, su responsable, Ethel Vázquez, se ha comprometido a tener lista la nueva Ley ante las asociaciones del sector. La nueva normativa, ha explicado, mejorará la prestación de servicio a los usuarios, con más taxis adaptados.

Vázquez destacó que el nuevo reglamento tiene como principales objetivos la simplificación administrativa, dotar de mayor seguridad jurídica al sector, y ofrecer también mayores garantías a los usuarios. Se implantarán más vehículos que dispongan

de plazas adaptadas con ayudas autonómicas. Ayudas que, tal y como indicó, quieren contribuir a la renovación progresiva del parque móvil, mejorando la competitividad del sector del taxi y fomentando el empleo en este colectivo.

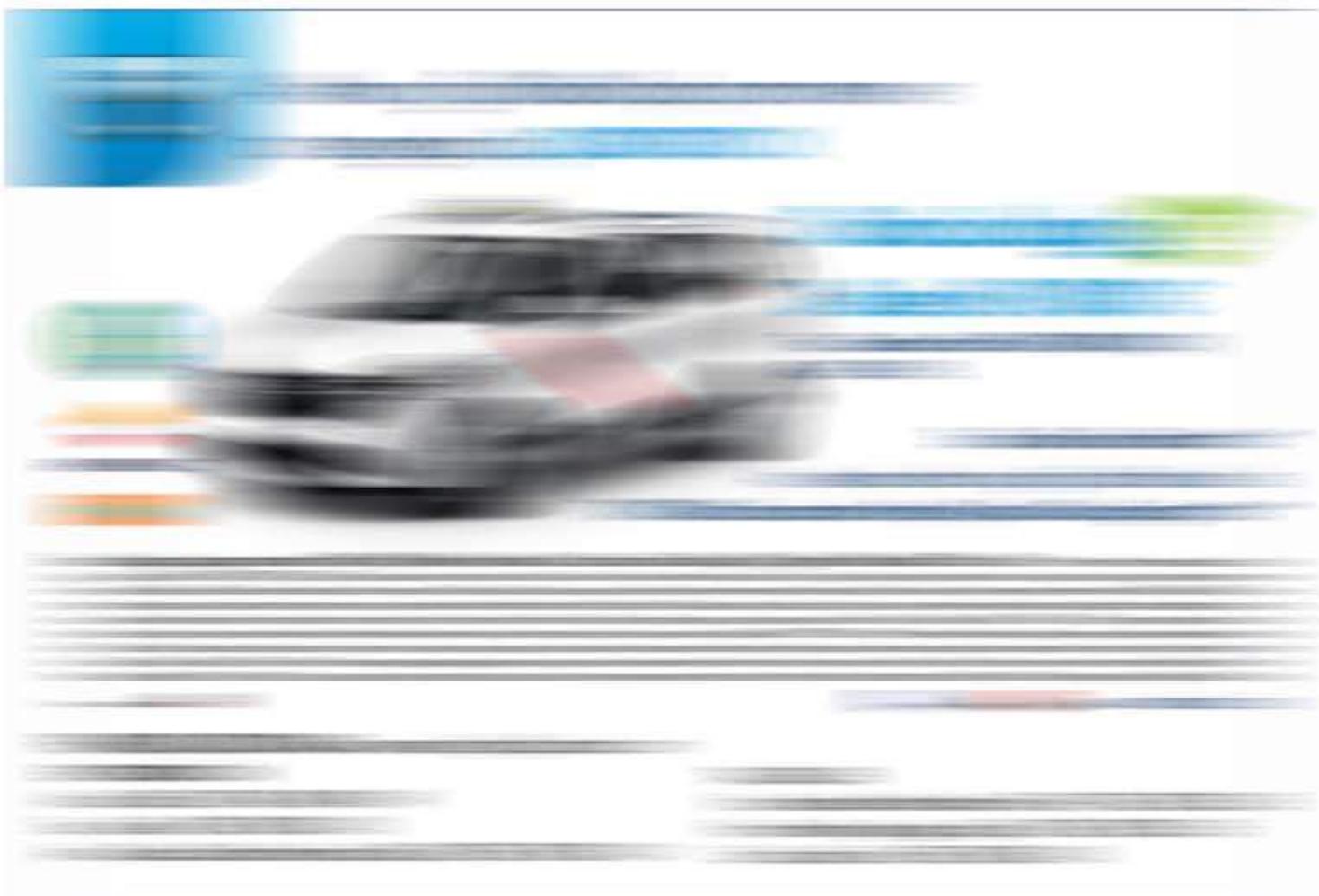
Sobre las VTCs, recordó que la Xunta está regulando la única cuestión en la que tiene competencia con las VTCs, obligando a portar un distintivo identificativo de su actividad, requisito para lo cual el departamento que dirige ya está tramitando la correspondiente orden.

Cae una red de estafa a taxistas

La Guardia Civil ha detenido en Gijón a un hombre e investiga a otros cuatro por ser presuntos miembros de una organización especializada en estafar a taxistas haciéndose pasar por corredores de compañías de seguros. El detenido y los investigados, de nacionalidades colombiana, cubana y dominicana, llegaron a estafar un total de 65.000 euros a taxistas de diferentes provincias como La Coruña, Córdoba, Jaén, Lugo y Teruel. La detención y las investigaciones se enmarcan en las operaciones policiales llamadas "Fulmar" y "Dubra". Los miembros de la organización se dedicaban a recabar datos en las redes sociales sobre profesionales del taxi como sus números de teléfono, sus zonas de trabajo, localidades próximas, etc. Una vez que habían elegido a la víctima, la llamaban por teléfono haciéndose pasar por un corredor de seguros, aprovechándose de la estrecha relación existente entre ciertas empresas aseguradoras y el propio sector del taxi. Dado que en ocasiones el taxi y las aseguradoras tienen acuerdos para realizar servicios de traslado con el mismo taxista, le solicitaban al profesional el traslado de un cliente que había sufrido algún tipo de accidente. Mientras realizaba el traslado o instantes antes de llevarlo a cabo, se le solicitaba al taxista que abonase cierta cantidad de dinero por adelantado para subsanar alguna necesidad del cliente, que luego le sería devuelta. Para ello, se le instaba a comprar tarjetas o códigos de pago o realizar ingresos a través de cajeros de entidades bancarias. Una vez que sacaban el dinero de manera telemática, el taxista ya no podía contactar ni con una supuesta web corporativa que daban ni con las referencias que le habían dado para ponerse en contacto con el supuesto "cliente".

Muere en Pamplona un taxista tras salir de la carretera

Aunque se desconocen las causas del accidente, todo parece apuntar a que un desvanecimiento sería el origen de que un taxista de 39 años se saliera de la vía y falleciera en el acto. Los hechos han ocurrido en Pamplona, ciudad en la que trabajaba desde hacía cinco años el taxista fallecido. Sus compañeros han lamentado profundamente su muerte.



PREMIADOS METAL LUBE



Jorge Sánchez
Licencia 04122
20 años en el taxi



Fernando Madrid Martín
Licencia 10501
10 años como taxista



Juan Carlos Osorio Cañas
Licencia 13050
11 años en el sector

Recurrida la Ordenanza de Valladolid por la CNMC



Sede de la CNMC en Madrid

Nuevo recurso contra una ordenanza del taxi por parte de la Comisión Nacional del Mercado y la Competencia, en esta ocasión en Valladolid. La interposición de este recurso se produce tras el requerimiento previo enviado en mayo al Ayuntamiento de Valladolid para que eliminara de la citada aquellos aspectos contrarios a la Ley GUM. Un requerimiento que, una vez transcurrido el plazo estipulado de 1 mes, no ha recibido contestación del Ayuntamiento. La denuncia llegó a la CNMC a través de varios titulares con licencia de taxi de Valladolid que reclamaban 28 preceptos de la Ordenanza, que regulan diversos aspectos relativos al acceso y al ejercicio de la profesión de taxista. La obligación del empadronamiento o la domiciliación social en el área de prestación del servicio son algunos de los aspectos que la CNMC ha pedido que se eliminen de la Ordenanza, aprobada el pasado mes de enero.

Hasta 600 euros de ayuda para eurotaxis



Francisco Navarro, concejal de Movilidad Urbana Ayto. Albacete

Los beneficiarios de las ayudas son personas con movilidad reducida con una discapacidad superior al 33 por ciento, personas con una valoración de grado 1 de dependencia o con discapacidad visual. También se tendrán en cuenta los ingresos familiares y será uno de los requisitos no ser titular de un vehículo propio adaptado. El presupuesto total será de 30.000 euros a personas y la cuantía máxima subvencionable es de 600 euros, admitiéndose viajes que no superen los 20 euros y que correspondan a desplazamientos por el municipio de Albacete y sus pedanías. Francisco Navarro, concejal de Movilidad Urbana, ha recordado además que se están tramitando las ayudas pertinentes para la adaptación de otros dos vehículos de este servicio para convertirse en eurotaxi dar servicio a personas con discapacidad.



THE UNIVERSITY OF
SOUTH ALABAMA

OFFICE OF THE
VICE CHANCELLOR FOR
OPERATIONS



OFFICE OF THE
VICE CHANCELLOR FOR
OPERATIONS



OFFICE OF THE VICE CHANCELLOR FOR OPERATIONS

THE UNIVERSITY OF
SOUTH ALABAMA

OFFICE OF THE VICE CHANCELLOR FOR OPERATIONS

THE UNIVERSITY OF
SOUTH ALABAMA

THE UNIVERSITY OF
SOUTH ALABAMA

THE UNIVERSITY OF
SOUTH ALABAMA

Movilidad deniega 200 VTCs en Baleares



El Gobierno balear ha denegado la autorización de licencias para 200 VTCs solicitadas por Ares Capital al incumplir las exigencias sobre pólizas de seguro de los vehículos con conductor que establece la normativa. Además, la documentación completa se ha presentado fuera de plazo. Hace dos meses, la Dirección General de Movilidad y Transportes, ya advertía a la empresa que no había acreditado tener cubierta, mediante uno o varios seguros, la eventual responsabilidad civil. Motivo por el que, de forma provisional, se denegaban dichas autorizaciones. Ahora la Consejería se reitera en su decisión ya que, aunque la empresa ha corregido alguna de las carencias no cumple con todos los requisitos exigibles. La resolución no es firme y se puede presentar recurso de alzada ante el órgano superior.

La normativa exige que la empresa tenga un seguro que cubra la responsabilidad civil por los daños que puedan sufrir los pasajeros hasta, al menos, la cantidad de 50 millones de euros, y también se tiene que acreditar la cobertura mediante la suscripción de estos seguros. Una característica que no cumplían las pólizas

aportadas por Ares, básicamente porque excluyen a los ocupantes y a la carga del vehículo. Además, en las pólizas consta que quien toma el seguro es una empresa de alquiler de vehículos sin conductor (no Ares) y que su conductor tiene que ser autorizado por esta empresa. No hay referencia a Ares ni a sus conductores, de manera que también habría el riesgo de que estos no quedarán cubiertos. Hay que recordar que el proceso sobre estas autorizaciones se inició tras la sentencia del Tribunal Supremo de octubre de 2017, que estimó el recurso de casación ordenando al Gobierno, que había denegado las 200 VTCs en 2013, que iniciara de nuevo la tramitación y repitiera el proceso.

Moragues renuncia a las 700 VTC

Anticipándose a este movimiento, la Federación Independiente del Taxi de Baleares (FITIB) ha renunciado a las 700 autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor (VTC) concedidas hace ahora algo más de nueve meses por la administración. Tal y como explicó el presidente de la Federación, Gabriel Moragues, “con nuestras 700 VTC el valor de la autorización habría sido mínimo y por eso no han querido arriesgar”, explica Moragues. La solicitud de estas VTC suscitó una importante polémica dentro del sector del taxi que no veía con buenos ojos que desde el propio taxi se implantase una competencia a los taxistas. Sin embargo Moragues ha justificado que se trataba de una estrategia y lamenta que algunos “no la hayan entendido”. “Las críticas y las descalificaciones han hecho más creíble nuestra estrategia y estoy convencido que nuestra solicitud ha pesado mucho a la hora de hacer la inversión”, explica el representante de los taxistas.

Zaragoza incorpora 21 taxi eléctricos

La capital de Aragón ha incorporado 21 taxis eléctricos, seis de ellos eurotaxis. Con esta medida, la capital aragonesa da un paso “muy importante” para la movilidad eléctrica, tal y como ha señalado el alcalde, Pedro Santisteve. La llegada de estos modelos eléctricos ha sido posible gracias al convenio firmado por el Ayuntamiento de Zaragoza con la Asociación Provincial del AutoTaxi de Zaragoza. Un acuerdo por el que se ha subvencionado con 10.000 euros la compra de cada taxi eléctrico y con 20.000 euros cada furgoneta adaptada, con una dotación total de 270.000 euros. Por su parte, la directora de Vehículos eléctricos, Infraestructura y Servicios de Energía de Nissan Iberia, Marta Marimón, ha destacado que esta entrega es “la mayor cantidad de taxis Nissan LEAF de 40kWh en España”. Desde el taxi, Mariano Morón, representante de la Asociación Provincial de Autotaxi de Zaragoza, ha agradecido a los taxistas que han comprado estos vehículos “la importante apuesta económica por la sostenibilidad y la excelencia en la calidad del servicio, invirtiendo en tecnología punta”.

Solo eco en 2019

Además de las ayudas para la compra de vehículos eficientes, tanto el Ayuntamiento como la Asociación se han comprometido a que a partir del 1 de enero de 2020 la renovación de los vehículos de la flota deba ser de eficiencia ECO. Solamente recibirán subvención los vehículos clasificados como ECO, quedando prohibida la renovación por vehículos a gasoil, con excepción de los adaptados a personas discapacitadas.



Parte de la nueva flota eléctrica

Taxi gratis para el transporte sanitario

La Diputación de Castellón ha puesto en marcha su servicio de transporte rural en taxi con fines médicos. Una medida de la que se beneficiarán aquellos vecinos que no dispongan de vehículo propio o que no puedan conducir para el desplazamiento a consultas externas de centros hospitalarios o a los centros de optometría, revisión auditiva y odontología en municipios cercanos. Con esta herramienta, los ayuntamientos puedan contratar con taxis locales el servicio, y llevar a las personas mayores hasta los centros hospitalarios con una subvención de la Diputación que equipara el coste de ese viaje al que es el coste de un desplazamiento en autobús convencional. Esta experiencia piloto se enmarca dentro del programa provincial Repoblem contra la despoblación. La iniciativa, de la que se benefician los municipios de hasta 5.000 habitantes, cuenta con un presupuesto inicial de más de 300.000 euros. El objetivo, dar respuesta a los problemas de transporte de las personas mayores y favorecer que la población permanezca en las zonas rurales de origen.

Detenido tras agredir a un taxista toledano



El agredido en una imagen de Castilla-La Mancha Media

El presunto agresor de un taxista de Toledo, que recibió una brutal paliza mientras trabajaba, se encuentra detenido a la espera de juicio rápido. El taxista condujo durante más de 15 kilómetros mientras el cliente le agredía desde el asiento del copiloto tras negarse a bajarse del vehículo una vez llegaron al destino. Fue entonces cuando el taxista decidió volver a Toledo y comenzó la agresión, que duró todo el camino de vuelta por la carretera. Una vez en la ciudad, y gracias a la ayuda de varios compañeros, consiguieron reducir al agresor y avisar a las fuerzas de seguridad, así como a una ambulancia. El taxista fue diagnosticado con edemas en el ojo y un traumatismo facial que le impedirá trabajar durante al menos 5 días.

“Si vamos a abrir la ley, que sea para incorporar otras cuestiones”

La modificación de la Ley Foral del Taxi de Navarra ha irrumpido en la actualidad con polémica. Por dos cuestiones, primero, porque pretende eliminar el “continuo urbano” que permite separar el taxi urbano del rural. Y por otro lado, tal y como explica el presidente de AITAN Kiko Asín, porque no se ha aprovechado para modificar y actualizar la normativa a la realidad del sector. Por ello, piden al Gobierno que se incluyan diferentes cuestiones que preocupan al sector, como la problemática de las VTCs o dotar al taxi rural de contenido para que tenga futuro.



Kiko Asín, presidente de AITAN y Tele Taxi San Fermin

Cuando Kiko Asín llegó a la presidencia de AITAN en abril de este año tenía claro que una de sus prioridades sería llevar a cabo una reforma de la Ley Foral del Taxi de Navarra que de verdad sirviera para algo. Por ello no ha dudado en criticar duramente lo que parte del cuatripartito que gobierna la comunidad foral pretendía.

“Ya que se abre una Ley, lo suyo es llevar a cabo una reforma o modificación más profunda, no que solo pretenden modificar un aspecto. Aspecto, por cierto, polémico, y por el que han pedido una compensación. “Si se elimina el continuo urbano para permitir a los valles adherirse al área de prestación conjunta que gestiona la mancomunidad, a cambio queremos una nueva estructura tarifaria”. Y parece que finalmente van a conseguirlo. Eso sí, quieren que la nueva normativa también incluya otras cuestiones, como el taxi a demanda, el transporte sanitario no medicalizado y una regulación de los vehículos de alquiler con conductor.

Gaceta del Taxi.- ¿Por qué han pedido retirar la nueva Ley del Taxi en los actuales términos de redacción?

“Pedimos una reforma de las tarifas para el APC”

Kiko Asín.- Primero, porque no se abordan otros temas importantes para el sector del taxi que creemos que, una vez abierta la ley, deberían incluirse. Y segundo, porque tal y como se planteó en un principio, únicamente se quería eliminar el continuo urbano, algo que no queríamos que se hiciera sin más. Para explicarte este tema hay que conocer un poco la geografía de Navarra. El Área de Prestación Conjunta incluye Pamplona, y algunos pueblos limítrofes y está gestionado por la mancomunidad, si bien no todos los municipios que integran esta mancomunidad (50) están dentro del APC del taxi. Ahí es donde radica el problema, ya que algunos de esos pueblos, quieren incorporarse y no han podido hacerlo por dos cuestiones, el continuo geográfico y el continuo urbano que ahora se quiere eliminar.



309 taxis conforman la flota de Tele Taxi San Fermín

Uno de esos pueblos es Etxauri, donde su taxista pidió incorporarse al APC "por necesidad", aunque nosotros desde AITAN considerábamos que no existía. Todos los partidos políticos le han dado su apoyo, pero nosotros nos hemos opuesto y hemos ganado dos pleitos a la propia mancomunidad sobre este tema. Hace dos años se planteó una modificación de ley para quitar el continuo urbano y permitir así que el valle de Etxauri pudiera incorporarse al APC, y de paso otros tres valles, Basaburúa Atez, Ullazama.

G.T.- ¿Qué supone eliminar el urbano continuo?

K.A.- El continuo urbano sirve para separar las ciudades de los pueblos. Eliminandolo se unirían a la zona de Pamplona taxistas de los valles o de otras zonas, que quedarían desatendidas. Estaríamos muchos para menos servicios y no se cubriría toda la demanda, porque hay más trabajo en las capitales. No vemos beneficio ni para el usuario ni para el taxista si no se añaden otras medidas.

G.T.- ¿Qué creen desde AITAN que debería incluirse en la nueva Ley?

K.A.- Siempre hemos pedido que se cree una tarifa específica para esos valles, porque el problema es que al pasar la zona interurbana, pero dentro de un APC, estaríamos obligados a ir a cualquier punto, incluso hacer una carrera de un pueblo a otro con la tarifa actual, 2 euros para unos 40 km. Por eso les hemos pedido que se modifique la estructura tarifaria. Algo que en principio no querían hacer, pero parece que sí está sobre la mesa. Además, hemos introducido una medida que impide a los taxistas de esos

valles que se incorporan al APC que puedan vender su licencia por jubilación o cese. Vamos, evitar que peguen un pelotazo. En ambos casos, la licencia volvería al Ayuntamiento. Pero además, si vamos a abrir la ley, que sea para incluir más cuestiones, como el tema de las VTCs o dotar al taxi rural de contenido para que tenga futuro.

G.T.- Hablando de las VTCs, ¿cómo les afectan en Navarra y en Pamplona?

K.A.- Ahora mismo estamos en 1/7, aunque lo cierto es que las que hay actualmente tienen muy definido su mercado y nos llevamos bien. De hecho, vamos a tener una reunión con transportes y vamos a ir de la mano con las empresas principales. Sí es cierto que hay pendientes 37 autorizaciones de VTC, 7 son de Goñi y 30 de Ares Capital

“Creo que hay disposición de todos para modificar la ley en profundidad”

y, aunque a día de hoy transportes nos dice que las notificaciones del juzgado no las han cogido, creemos que puede ser una estrategia para evitar tener que ponerlas ya en funcionamiento a la espera del RDL y lo que suceda a partir de ahora. Si finalmente se ponen en funcionamiento, afectará más a esas VTCs que ya operan, porque tendrán

que repartir aún más su mercado. Un mercado limitado, ya que no les salen rentables muchos de los servicios, como el transporte escolar o a demanda, que sí nos salen rentables a los taxistas.

G.T.- En Navarra, una de las fórmulas de trabajo es el taxi a la demanda. ¿Por qué cree que este sistema sí que es rentable para el taxi navarro y no en otras comunidades?

K.A.- La Ley actualmente nos permite hacer acuerdos de colaboración con los ayuntamientos. Además, disponemos de hojas de ruta que nos permite que, siempre y cuando el destino sea Pamplona, podamos ir a recoger pasaje.

Todo esto nos permite hacer taxi a la demanda, por lo que nunca ha sido necesario modificar la ley en los términos en los que señalaban desde el Gobierno Foral. Es más, hemos sustituido muchas rutas al autobús por este servicio. De hecho, lo último que hemos firmado ha sido sustituir una línea de transporte urbano comarcal que va desde el centro de Pamplona al centro penitenciario. Ahora vamos a empezar a hacer otro valle con taxi a la demanda para acercar a los vecinos hasta la cabecera de donde

Yo esto lo he planteado a nivel nacional alguna vez pero claro, no es lo mismo ni funcionan igual de bien las medidas para unos y para otros. La idiosincracia de cada ciudad es particular, por eso exportar soluciones para todos es muy complicado.

G.T.- ¿Cree que hay disposición para llevar a cabo una modificación más en profundidad de la ley?

K.A.- Yo creo que hay disposición con to-

dos los grupos para modificar la ley de la forma en que pedimos desde el taxi. Si se aclara el tema tarifario, que es lo más urgente, y se ata el tema de las VTCs de acuerdo con el RDL, y en este sentido queremos consenso, parece que están todos por la labor.

El futuro del taxi rural

G.T.- De los 419 taxis que hay en Navarra, 313 trabajan en Pamplona. Sin embargo, hay que prestar atención también a esos 106 taxis que operan en un entorno rural. ¿Tiene futuro este taxi?

K.A.- El taxi rural tiene futuro, tiene vida, pero hay que llenarlo de contenido. Por ejemplo con el transporte escolar, o con el sanitario no medicalizado, de rehabilitación y diálisis, también con el taxi a demanda de pueblitos pequeños hasta las cabeceras de los autobuses que llegan a la capital, por poner un ejemplo. Lo que no puede ser, con esta modificación de ley que no le des contenido. Si tú modificas la ley de cara a la galería y no das contenido,

G.T.- ¿Es importante contar con el respaldo de las nacionales en este tema?

K.A.- Para nosotros es importante estar dentro de Antaxi, que apuesta también por el taxi rural, porque recogemos ideas, hablamos con otros compañeros con problemáticas similares. Y si ni las asociaciones ni las administraciones pensamos en el taxi de los municipios pequeños no saldrá adelante. De esas reuniones a nivel nacional extraemos ideas, y todo lo que se nos ocurre que puede funcionar, se lo plantea-



Una ley más actual es lo que piden desde AITAN

mos a la Mancomunidad, y allí se estudia su viabilidad. Hablamos además de que no solo le damos contenido al taxi rural desde las asociaciones sino que también le ahorramos dinero a las administraciones, al Gobierno de Navarra, que al final repercute en nuestros impuestos.

G.T.- A nivel local, usted también preside Tele Taxi San Fermín desde el pasado 2017, ¿qué ha cambiado en este año al frente de la entidad?

K.A.- Cuando entras traes muchas ideas y muchas ganas y luego descubres que igual no puedes hacer tanto como esperabas. Aún así estoy muy contento con el equipo que está en la directiva, porque todos tenemos ideas de cómo queremos que sea el taxi en Pamplona y creo que estamos cam-

biando mucho, sobre todo desde dentro. Además, de cara a la administración hemos recuperado el trato con la administración, porque aunque no tenemos que ser amigos, debemos llevarnos bien. Ahora hemos conseguido subvenciones para la seguridad de los vehículos, ayudas para el tema de vehículos eficientes y aunque no es mucho, es un poco más de lo que ya teníamos.

También estamos trabajando en una tarjeta para que los servicios a demanda se puedan facturar a través de ella, y el año pasado perdió una subvención del eurotaxi, que hemos recuperado para este año. La ayuda consiste en pagar el desplazamiento en vacío al taxista, que no puede pinchar el taxímetro al iniciar la carrera para un servicio de eurotaxi. Eso lo paga la mancomunidad.

“El taxi rural tiene futuro, pero hay que llenarlo de contenido”

Respaldo político al taxi contra las VTCs

Geroa Bai, EH Bildu, Podemos-Ahal Dugu-Orain Bai e Izquierda-Ezkerra, el cuatripartito que gobierna Navarra, se compromete a establecer como prioridad “la defensa del sector del taxi”, dada su “condición de servicio público”.

Sin finalmente, tal y como queda recogido en el RDL aprobado el pasado 28 de septiembre, el Gobierno habilita las competencias a las comunidades autónomas, “no se concederían nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor cuando la proporción entre el número de las existentes en el territorio de la comunidad autónoma en que pretendan domiciliarse y el de las de transporte de viajeros en vehículos de turismo domiciliadas en ese mismo territorio sea superior a una de aquéllas por cada treinta de éstas”.



La Gaceta del TAXI

Once años compartiendo ferias

La última edición de la Feria del Taxi, celebrada los días 15 y 16 de septiembre en Madrid, contó un año más con nuestra presencia. Desde hace 11 años, cuando se celebró la primera Feria en Barcelona, hasta ahora, hemos estado siempre presentes, informando de las últimas novedades del sector, viviendo de la mano del taxi su propia evolución y revolución, tanto tecnológica y automovilística. Desde hace una década hemos observado, y dado buena cuenta de ello en nuestras páginas, de cómo el taxi se ha implicado en la protección medioambiental y cómo los vehículos y combustibles más ecológicos se convertían en verdaderos protagonistas de las ferias.

Algo similar ha sucedido en el mundo tecnológico, donde el taxi ha sabido estar siempre a la altura de las circunstancias, adelantándose en muchas ocasiones a lo que estaba por llegar en forma de aplicaciones.



La primera Feria en Madrid, en 2008

Stand de La Gaceta del Taxi en la última edición de la Feria en Madrid



Volvimos a Barcelona en 2009

Porque aunque algunos quieran confundirnos, nosotros sabemos, porque hemos estado ahí, a su lado, que el taxi siempre ha apostado y valorado los avances tecnológicos para dar un mejor servicio a sus usuarios. Y ahí seguiremos, año tras año porque así nos lo demandan nuestros lectores que, también en esta ocasión, se han acercado a nuestro stand para agradecernos mantenerles siempre a la última.



Stand de 2012, en Madrid



El equipo de La Gaceta del Taxi en 2017



Ecología y tecnología, puntas de lanza del taxi



La Feria este año se celebró en la Casa de Campo

Durante esta última década de Feria hemos visto la evolución que ha experimentado el taxi a todos los niveles, principalmente en el ámbito tecnológico y en el automovilístico desde un punto de vista medioambiental. Por ello es habitual que las marcas continúen apostando por introducir algunas de sus últimas novedades ecológicas en el sector del taxi. Entre los que más curiosidad despertaron en la última Feria hay que destacar el presentado por LEVC TX, el clásico taxi londinense reconvertido en un modelo 100% eléctrico y que ya ha sido presentado a homologación en Madrid. Espacioso y con un original diseño, no fue el único en acaparar las miradas de los visitantes. El Lexus is300h, homologado hace relativamente poco en el APC de Madrid, también congregó a muchos taxistas alrededor de su stand. Este modelo, que ya puede verse circulando por las calles de la capital, ofrece un motor híbrido y un original diseño deportivo.

En cuanto a tecnología y apps, la Feria volvió a ofrecer una variada

selección de productos, desde taxímetros de espejo, cada vez más demandados por los profesionales por su diseño y comodidad, teléfonos cada vez más compactos, pasando por aplicaciones para despachar servicios o, como en el caso de Karhoo, plataformas integradas en los principales sistemas de movilidad que permite acceder a usuarios de diferentes países del mundo. Y es que los profesionales tienen cada vez más opciones a la hora de trabajar y son muchos los que apuestan por gestiones de flotas alternativas a las tradicionales.

Espacio para el debate

Como en anteriores ediciones, en esta Feria también hubo tiempo para los coloquios, debates y charlas en los que poner en común normativas y legislación, el papel de la mujer dentro del taxi o la accesibilidad y eficiencia de los nuevos modelos. Desde el Ayuntamiento de Madrid, Inés Sabanés, responsable de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, insistió, durante la primera jornada, en la necesidad de que el taxi funcione correctamente en la ciudad, razón por la que pidió una "una regulación clara" al respecto. Por su parte, desde la Comunidad de Madrid, Pablo Rodríguez Sardinero, actual Director de Transporte, volvió a tender una mano al diálogo y aseguró, cuestionado sobre si se asumirán las competencias de las VTCs desde la Comunidad de Madrid, que ellos solo piden transparencia en la nueva normativa. Con la actualidad política marcando la agenda del taxi, apenas dos semanas después se aprobó el Real Decreto Ley que permitirá regular las VTCs, los debates con presencia política fueron de los más concurridos durante las dos jornadas de Feria.

Del taxi también se habló en clave medioambiental, porque el taxi desde hace varios años, se ha convertido en un referente dentro del sector del automóvil en lo que respecta al uso de alternativas menos contaminantes. Miguel Aguado, consultor medioambiental, recalcó el esfuerzo que realiza el sector por adaptarse a las nuevas tecnologías



El London Taxi eléctrico captó la atención de muchos visitantes



El Lexus is300h ya circula por Madrid como taxi



Representantes políticos durante las charlas



Los expertos en medioambiente señalan al taxi como referente ecológico

menos contaminantes en comparación con las VTC. Un mérito que también reconocieron otros ponentes, como Raquel Martín Almagro, responsable de Repsol Autogas, que destacó las más de 5.000 matriculaciones de vehículos autogas por referencias, en muchas ocasiones, de los propios profesionales del taxi. Desde Nissan España en vehículos profesionales, Juan Luis Pla, fue contundente al afirmar que "el futuro de la movilidad pasa por el vehículo 100% eléctrico". "En los coches eléctricos no hay combustión, sino hay combustión no hay residuos y en nuestra opinión en la solución perfecta", ha indicado Pla.

Hay que destacar también la presencia de la mujer en la feria, ya que además de ser la primera vez que el Foro de la Mujer Taxista tenía stand propio, se realizó un debate sobre la posición de la mujer dentro del sector. En él participaron varios miembros de este Foro, Maite Arauzo e Isabel Sánchez, que junto con Concha Guardado, ex presidenta de Élite Madrid, Azucena Cabezas, de Tele Taxi y Sandra Sancho, de mytaxi, hablaron de los problemas que las mujeres han en-

contrado a la hora de incorporarse a esta profesión. Un trabajo que, como bien señalaron, les permite una libertad de horario y una conciliación familiar que no encuentran en otros empleos. Además, las ponentes también animaron a las profesionales a asumir puestos de responsabilidad en las directivas de las asociaciones y radioemisoras para trabajar codo con codo con el resto de compañeros en problemas que, señalaron, son de todos.

Dos libros sobre el sector

La Feria fue también escenario para presentar dos libros, la reedición de Historia del Taxi de Madrid de Javier Leralta, mucho más visual gracias a la incorporación de nuevas imágenes de archivo, y el libro Radioteléfono Taxi, Vocación de servicio, escrito con motivo de los 44 años que cumple la emisora amarilla, la más grande a nivel nacional.

Un evento que, como bien señaló su presidente actual, Andrés Veiga, hizo que la sala se quedara pequeña. Junto a él, ex presidentes de diferentes etapas, como

José Serrano, al frente de RTT en 1971, Julián Moraga, quinto presidente de la radioemisora o Julio Hernández, que estuvo dirigiendo RTT dos décadas. Todos ellos hablaron de la evolución a todos los niveles, pero principalmente tecnológicos, de una emisora en la que siempre prevaleció su preocupación por ofrecer el mejor servicio al ciudadano. Veiga no dudó en agradecer a los allí presentes, y a muchos que ya no les acompañan, su perseverancia por hacer de la emisora grande y haber puesto los cimientos sobre los que ahora se erige Radioteléfono.

Con la vista puesta en el futuro, todos hablaron de la necesidad de ser "serios y honrados" y apostar por el trabajo en común en una aplicación, Pidetaxi, que sea referente a nivel nacional.

El libro, que podía adquirirse durante la Feria a cambio de un donativo, fue un gran éxito. Todo lo recaudado, explicó Veiga, se ha destinado a la Fundación Cris contra el cáncer, con la que la emisora lleva años colaborando en diferentes campañas.



La mujer y su espacio en el taxi



La sala a rebosar durante la presentación del libro de RTT

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

MADRID

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



CITROËN

C-Elyse Shine GLP	1.587	115	12.000*
C4 Picasso Space Tourer GLP man	1.200	130	18.100
C4 Picasso Space Tourer GLP/autom	1.200	130	20.100

*PRECIOS DESDE

MOSANCAR. TEL. 91 428 10 60

C/ General Ricardos, 152. Madrid

T. CASTILLO. TEL. 91 358 02 03 - 91 323 49 89

C/ Lezama 6 - C/ Sinesio Delgado 40. Madrid



DACIA

Lodgy Laureate GLP	1.600	100	10.650
Logan CMV/ GLP	900	90	9.460

*No incluido gastos de preparación taxi.

RENAULT JURADO. Tel. 91 401 05 49

C/ Alcalá, 187 Madrid



FIAT

Tipo station Wagon GLP	1.400	120	13.960*
Tipo Sedán GLP	1.400	120	13.080*
Talento diesel/ Eurotaxi	1.600	125	25.630*
Dobló diesel/ Eurotaxi	1.600	120	23.520*
Dobló GNC	1.400	120	15.700*

*Precios desde.



FORD

Mondeo Híbrido/ automatic	2.000	187	27.600*
Tourneo Customs titanium/Eurotaxi	2.000	170	30.600*
Tourneo Connect trend/ Eurotaxi	1.500	120	18.500*
Transit Connect/ Eurotaxi	1.500	100	17.100*

*Precios desde. IVA y preinstalación para taxi incluidos.



LEXUS

IS300h	2.500	223	34.750
--------	-------	-----	--------



MERCEDES

V220/ Eurotaxi	2.000	120	-
Vito Tourer/ Eurotaxi	2.000	120	-

El precio no incluye equipamiento para taxi.



NISSAN

Leaf 40kwh Eléctrico	110kw	150cv	31.750
e-NV200 40kWh Eléctrico	80kw	109cv	38.545
e-NV200 40kWh Eléctrico Eurotaxi	80kw	109cv	38.545

Estos precios incluyen los descuentos de las ayudas en vigor.



RENAULT

Kangoo TPMR dCi 5P / Eurotaxi	1.461	110	16.090*
Trafic Passenger combi dCi / Eurotaxi	1.600	120	25.000

*No incluidos gastos de preparación taxi, ni IVA.



SEAT

León TGI Reference DSG	1.4	110	19.100
León TGI Style DSG	1.4	110	19.990



SSANGYONG

XLV GLP/gasolina	2.200	178	17.990
------------------	-------	-----	--------



TESLA

	0-100k/h	Batería	Auton/km	Euros
Model S 75D	4,4 sg	75 kWh	Hasta 490	58.000 *
Model S 100D	4,3 sg	100 kWh	Hasta 632	76.400 *
Model S P100D	2,7 sg	75 kWh	Hasta 613	108.000 *

Precios desde, restado el IVA y las ayudas institucionales.



TOYOTA

Prius + Eco	1.800	136	24.130
-------------	-------	-----	--------

COMAUTO SUR. Telf. 91 498 71 70

Avda. Carlos Sainz, 11 - Leganés



VOLKSWAGEN

Caddy Maxi 2.0 TDi / Eurotaxi	1.968	102	19.430
Caddy Maxi 2.0 TDi DSG/ Eurotaxi	1.968	102	20.990
Caddy Maxi 1.4 TGI GNC/DSG	1.400	110	25.970
Caddy Maxi 1.4 TGI GNC /6 veloc	1.400	110	24.130

Precios con IVA. No incluida preparación ni transformación Eurotaxi.

F.TOMÉ. Tel. 91 747 82 00 - 628 118 569

C/ Tauro 27. Madrid. ftome.com

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

BARCELONA

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
 CITROËN			
C-Elysee Exclusive GLP	1.587	115	12.200
C-Elysee Exclusive HDI Blue	1.560	100	11.890
C-4 Picasso HDI Blue	1.560	120	18.150
C4 Picasso GLP	1.587	130	18.100
C4 Picasso GNC	1.587	130	18.100
GC4 Picasso /GLP	1.587	130	18.250
GC4 Picasso /GNC	1.587	130	18.250

IVA incluido.

 DACIA			
Lodgy DCi laureate	1.461	110	11.890
Lodgy DCi GLP	1.461	110	11.024
Logan GLP MVC	1.461	90	12.300

 FIAT			
Dobló Gas Natural	1.400	120	15.000*
Tipo Sedán 1.4 GLP	1.400	120	13.000*
Tipo Hatback GLP	1.400	120	13.500*
Tipo Station Wagon /GLP	1.400	120	14.500*

*Incluido: IVA, descuentos por vehículo Eco y pintura para BCN y AMB.

AUTO 88. Telf. 933 60 32 21. www.auto88.com
La Maquinista. C/ Ciutat d' Asunción 34. Barcelona

 FORD			
Tourneo Custom/ man	1.300	100	25.200
Tourneo Custom/ man	1.600	125	25.900

 LEXUS			
IS300h	2.500	223	35.800 *

* [provisional aprox]

 NISSAN			
Leaf 40kwh Eléctrico	110	150	31.750
e -NV200 40kWh Eléctrico	80	109	38.545
e -NV200 40kWh Eléctrico Eurotaxi	80	109	38.545

Estos precios incluyen los descuentos de las ayudas en vigor.

 PEUGEOT			
508 SW Active Blue HDI	1.600	120	17.785
5008 Active Blue Hdi	1.600	120	19.925

Iva y matriculación incluidos.

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 Ref	2.0	150	28.300
Alhambra TDI Style	2.0	150	29.700
Alhambra TDI Style DSG	2.0	150	31.200
León ST TDI Ref	2.0	110	18.000
León ST TDI Style	2.0	110	19.000
León ST GNC DGS Ref	1.4	110	18.900
León ST GNC DGS Style	1.4	110	20.400
Toledo TDI Ref	1.6	115	16.000
Toledo TDI Ref Plus	1.6	115	17.000
Toledo TDI Style	1.6	115	18.000

 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

 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.

 TESLA					
	0-100k/h	Batería	Auton/km	Euros	
Model S 75D	4,4 sg	75 kWh	Hasta 490	58.000 *	
Model S 100D	4,3 sg	100 kWh	Hasta 632	76.400 *	
Model S P100D	2,7 sg	75 kWh	Hasta 613	108.000 *	

Precios desde, restado el IVA y las ayudas institucionales.

 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%.

Compro Taxis retirados del servicio. SUPERO CUALQUIER TASACIÓN. Mohamed. T 631080528

Necesito taxista para trabajar con Eurotaxi. Condiciones a convenir. Juan Manuel T. 667634923. Email: juma_car@hotmail.com

Busco conductor de taxi. Lunes par, emisora amarilla, zona norte. Víctor Barrero T. 669823023- 600555095. Email: tonidelcorral@hotmail.es

Se necesita conductor de taxi, turno 12 horas o para trabajar solo, zona de Hortaleza. No fumador. Alfonso Aguilera T. 62605481 Email: Aguilerahi73@gmail.com

BARCELONA: Busco trabajo como conductor asalariado. Turno indiferente. Hamza Khatana. T. 632156632 / 632156632. Email: hamzakhatana@yahoo.com

Se necesita conductor turno completo, miércoles impar, seriedad y buen trato. Zona Carabanchel. Ricardo Herrero T. 609744084. Email: rrr7359@gmail.com

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

Se busca conductor de taxi, turno de tarde a partir de las 16:00 horas, lunes par, coche Prius con emisora radioteléfono. Gente seria. Jose Carlos González Simón T. 649707306. Email: jcarlos1518@gmail.com

BARCELONA. Me ofrezco como conductor asalariado. Turno de mañana. Varios meses de experiencia. Maqsood Ul Hassan T. 632178288. Email: salman.maqsood711@gmail.com

Necesito conductor de taxi para turno completo. Condiciones: Salario fijo. Libranza jueves par. Toyota Prius. Jesús T. 914713249- 657660875. Email: bfnk_jesus@live.com

Se necesita conductor de taxi, libra viernes, licencia par, Toyota Prius nuevo. Persona seria que viva cerca a Carabanchel. Stela T. 687656667. Email: pelusaguz@gmail.com

Compro coche retirado de taxi, autoescuela o Servicio Público. VALORACIÓN SIN COMPETENCIA. Señor González. T 670 91 43 91

Se busca conductor. Licencia martes par y con app Mytaxi. Coche con un único conductor. Condiciones negociables. Miriam Granada García T. 639847521- 696964173. Email: miriamgranado@yahoo.es

BARCELONA. Me ofrezco como conductor, experiencia de 12 años y turno indiferente. Jose: T. 698541370. Email: jchpaez@gmail.com

Me ofrezco como conductor. Casado, responsable, no fumador con cargas familiares y 25 años de experiencia. Serio, cuidadoso y limpio. Zona norte, El Molar. Miguel T. 687261645. Email: talgo333@hotmail.es

Busco coche para trabajar solo, en la zona sur, chico de 33 años con experiencia, serio y limpio. Licencia par y a fijo. Víctor Manzano. T. 673985303. Email: lorenita.six@gmail.com

BARCELONA. Busco trabajo como conductor asalariado. Tres años de experiencia. Atif Iqbal Choudhery T.631934782. Email: lcbatif@gmail.com

Ofrezco empleo a taxista jornada completa, jueves par, 50%, contrato indefinido. Altea XL gas. Seriedad y trato educado. Javier T.618008762. Email:titosone@hotmail.com

BARCELONA: Busco conductor para turno de noche. Diego Castellanos T. 687004935. Email: diegoca65@yahoo.es

Preciso conductor taxi para trabajarlo solo. Coche semi nuevo, libra viernes impar, buenas condiciones. Aurelio. T. 658040148 Email: gelio627@yahoo.com

Busco coche para trabajar solo emisora amarilla, a ser posible viernes o lunes. 49 años fijo más combustible. Juan Manuel. T. 680237378. Email:juanmita83@gmail.com

BARCELONA. Necesito conductor para turno de mañana. Jaume Bastida T. 610356905. Email: carminaijaume@gmail.com

Necesito conductor, lunes impar, Toyota Prius Plus con solo 9 meses y emisora RTT. Juan T.685977859. Email: juampemar@gmail.com

1. **Introduction**

2. **Background**

3. **Methodology**

4. **Results**

5. **Discussion**

6. **Conclusion**

7. **References**

