

La **Gaceta** TAXI

La primera revista del sector

AÑO XXIV
NÚMERO 267
NOVIEMBRE 2018

RDL convalidado con billete de vuelta

- Entrevista a Gabriel Moragues, pte. FITIB
- Tarragona se defiende del informe Facua
- En marcha, la ordenanza verde



Convalidado pero no resuelto

Las matemáticas salieron y el Congreso de los Diputados, con 177 votos a favor, 164 en contra y 2 abstenciones, convalidó el Real Decreto Ley que permitirá a las administraciones autonómicas y municipales regular las VTCs. Eso sí, tal y como sospechaba el sector, la nueva legislación seguirá su periplo parlamentario como proyecto de ley y tendrá que volver a pasar por la atenta mirada de Daoiz y Velarde... Ya saben, las "fieras" del Congreso.

Este cierre en falso, a priori perjudicial para los intereses del taxi, podría ser una nueva oportunidad para mejorar una normativa a través de enmiendas. Para ello, toca arremangarse y volver al trabajo en los despachos de todos los grupos parlamentarios.

Aunque la convalidación parlamentaria del RDL ha sido sin duda una gran noticia para los taxistas, no podemos obviar el goteo incesante de nuevas autorizaciones de VTCs con cifras cada vez más escandalosas. Tal vez por ello, estrategias como la llevada a cabo por Gabriel Moragues, de la Federación Balear del Taxi, que solicitó 700 VTCs para frenar la entrada de otros inversores, son hoy, tras muchos años de críticas, alabadas por parte del sector. Desconocemos si a nivel nacional esta iniciativa hubiera supuesto un freno real a la petición de nuevas autorizaciones VTCs, tal y como asegura el propio Moragues en una entrevista a nuestro medio, pero sí es cierto que en esta ocasión la medida ha cumplido con su propósito.

Ahora, con un nuevo marco regulatorio sobre la mesa, las herramientas para regular y controlar las VTCs se han multiplicado, sobre todo a nivel local, donde se comprobará si existe un interés real y no partidista. Los profesionales estarán sin duda muy atentos a cada paso dado por los políticos, que se la vuelven a jugar en las urnas el próximo año, si no antes. Y, como ya han advertido desde el sector, su voto se lo llevará quien vele, de verdad, por el presente y por el futuro del taxi sin tener en cuenta ningún tipo de sigla.



Año XXIV - Número 267 - Noviembre 2018

Edita: GUSPIADA, S.L.

Redacción: C/ Teniente Coronel Noreña, 18 1ª B
Madrid 28045
Tels.: 91 506 24 09

4. Taxómetro

- Con opinión propia

6. Primera carrera

- Gabriel Moragues explica en esta entrevista los motivos que le llevaron a pedir y después desestimar las polémicas 700 VTCs.



10. Actualidad

- Tarragona vuelve a ser considerado el taxi más caro por Facua y sus profesionales se defienden de las críticas.



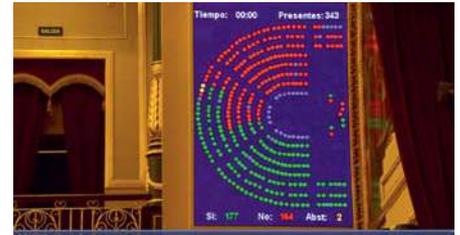
16. Entrevista

- Miguel Aguado, experto en sostenibilidad, analiza la situación del transporte público



20. Noticias

- Convalidado el RDL por el Congreso
- Las ciudades trabajan en sus nuevas tarifas
- Apoyo vasco al taxi frente a las apps disruptivas
- Granada quiere un APC para el aeropuerto



28. En marcha

- Madrid pone en marcha su nueva ordenanza de movilidad sostenible



32. A punto

- Barcelona se prepara para una revolución eco



40. Homologados

- Los taxis autorizados en Madrid y Barcelona

42. gacetadeltaxi.com

- Tablón online

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

Un Sector Olvidado (XI)

Manu Sánchez

Responsable Geet

Plataforma en defensa del servicio público del taxi

El negocio de arriendo de vehículos ha estado muy íntimamente ligado con el sector turístico. La oferta de coches en alquiler no dejó de multiplicarse a ambos lados del océano Atlántico, pues los ciudadanos no sólo estaban enamorados de los desplazamientos rápidos, sino que el repunte de la actividad turística en Europa y de su expansión supuso a su vez un crecimiento constante de las empresas de alquiler de coches. Cientos de americanos con los bolsillos a rebosar de dólares y viajando por Europa necesitaban coches de alquiler para recorrer campos y ciudades, por lo que no dejaron de surgir nuevas agencias y de crecer las flotas. Este gran crecimiento de empresas en el sector del alquiler de vehículos, empieza a irrumpir en la sociedad francesa en el año 1949 en Paris, con laCompañía Europcar. compañía que fue adquirida por Renault en el año 1970, que tras una serie de ventas y nuevos propietarios recae en 1999 en el grupo Volkswagen.

Otra de las empresas punteras de este segmento, es Avis. Fue fundada en 1946 por Warren Avis, abriendo su primera oficina de alquiler de coches en el aeropuerto de Willow Run, Detroit, con tres coches. Su expansión se desarrolló rápidamente en el año 1965, cruzando el mar y llegando a Europa, África y Oriente Medio, con la fundación Avis Europe. En 1989 es adquirida por D'leteren, General Motors y Avis Inc. Como podemos observar, los propios fabricantes de vehículos, diversifican sus riesgos al alquiler de coches, convirtiéndose en una forma recurrente de generar caja en momentos muy puntuales generados por problemas de liquidez. En el año 2006 Volkswagen se desprende de Europcar vendiéndola a Eurazeo. Un Grupo de sociedades de inversión de capital riesgo, que cuenta entre sus empresas colaboradoras, NH Hotel Group, AirEuropa, Port Aventura o Balearia. Otro de los ejemplos lo tenemos con la compañía Ford que se deshizo de Hertz por 5.600 millones de dólares. Aunque no queda aquí la cosa, pues este grupo a su vez, se asociaba con Daimler para lanzar el servicio Car2Go.



Simple movimientos estratégicos empresariales, donde podemos comprobar que los vehículos, desde que se inventaron, han condicionado la humanidad. Las ciudades y los pueblos, se han construido en torno a los automóviles. Actualmente, esta función está en plena transformación, hasta el punto que podríamos hablar de pasar de una revolución en la industria del automóvil a su tecnificación eléctrica, producto de las innovadas ciudades inteligentes, donde los protagonistas son; el medioambiente, la movilidad eficiente, y el vehículo autónomo conectado.

Una vez efectuada la exposición de cómo hace su aparición el vehículo automóvil en las ciudades y de cómo las marcas automovilísticas llevan a cabo la estrategia realizada en la línea de negocio, no ya de la venta o su posventa, sino de su multiplicidad del negocio encontrado en el alquiler del vehículo, estamos en condiciones de avanzar en la argumentación sobre el arrendamiento de vehículos, que tantos quebraderos de cabeza nos está ocasionando.

El concepto de alquiler de vehículos, al igual que cuando apareció el primer vehículo en escena, tuvo infinidad de nombres antes de concretarse como vehículo automóvil. O de la eterna confusión que en la época de los años 20 se conceptuó a todo el transporte público como servicio público cuando no lo era, los legisladores denominaban a todas aquellas automóviles de turismo de hasta nueve plazas dedicados a transportar personas, como vehículos de alquiler.

Ha sido un concepto de referencia erróneo, tanto por el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos de Transportes en Automóviles Ligeros del 64 y del Reglamento Nacional de los servicios urbanos e interurbanos de transportes en automóviles ligeros del 79, así como la Ordenanza Municipal reguladora del servicio de taxi de 1980, - que ha estado activa hasta el año 2012-, con el concepto de alquiler de vehículos con aparato taxímetro. Un concepto que ha estado impreso como ADN en el sector del taxi. Este Sambenito consigue desligarse del taxi con ocasión de la nueva Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres de 1987 clasificando el taxi como automóvil de turismo, y el arrendamiento de vehículos como lo que es, un vehículo de alquiler.

“Nunca permitas que el futuro te perturbe, lo encararás si debes hacerlo, y con las mismas armas con las que hoy combates el presente” Marco Aurelio

Enred@dados



Reacciones a la convalidación del RDL: La votación en el Congreso de los Diputados del Real Decreto Ley que regulará las VTCs en territorio urbano ha provocado una avalancha de reacciones en las redes sociales de taxistas, familiares y simpatizantes. Aquí una breve muestra de lo que puede leerse estos días en Facebook y Twitter.

Rob Díez ¿Sabéis quienes han votado en contra no? ¿Sabéis quienes son los que quieren que vuestras licencias no valgan nada y vuestras familias se queden sin vuestro apoyo económico? Pues nada, seguir votándoles.

José Carlos DS Vergüenza el PP, que resulta que cuando gobernaba estaba a favor del 1/30 y ahora en la oposición votan en contra de que regulen los ayuntamientos el 1/30. Pónganse de acuerdo señores del PP.

Manu Lar Yo votaré en blanco y porque no lo hay más claro, que si no votaría REBLANCO

@QuiqueSos Pues de eso se trata, de ganar esta guerra, batalla tras batalla por y para el taxi, pero también el resto de los ciudadanos. Para que nunca más estas multiNAZionales y fondos buitres se atrevan a enfrentarse con los ciudadanos de a pie. NI UN PASO ATRÁS y TODOS JUNTOS.

@elpidiojsilva Hoy es un día histórico para la historia del #Taxi. Tras una lucha larga, dura e injusta, el sector se ha puesto de pie y ha conseguido la convalidación del #DecretoAbalos. Nunca ha habido excusa, y ahora menos, frente a la piratería y la ausencia de supervisión

@LuisPerezGonz13 Señores del @PPopular Y señores de @CiudadanosCs nos volveremos a ver de nuevo muy pronto en las elecciones, entonces nos acordaremos de ustedes que han traicionado a las 100.000 familias que vivimos del taxi, más nuestros hijos, incluso los abuelos, todos votamos.

@Mariluzfri Todos aquellos ciudadanos que crean que esto no va con ellos que no olviden que cualquier sector puede ser "uberizado"... Que cuando consigan uno irán a por otro y que la lucha del taxi es la lucha por los derechos de los de abajo frente a los de arriba. Exigimos dignidad!

@chusloza Somos madres y padres. Somos hijos y nietos. Somos familias que vivimos del taxi. El taxi es más que una profesión, es una forma de vida. Y vamos a parar a los buitres que pretenden estar por encima de las normas y por encima de nuestros representantes

@NILDJAT2 Así..luchando día a día porque se escuche la voz de miles de familias.Super orgullosa de todos los que lucháis día a día porque se cumpla la ley.

@TaxistaLeninist Lo peor es que sigue pasando, te dicen q la competencia y el libre mercado "mejoran el servicio y bajan los precios" es un mantra que les funciona una y otra vez. Antes había trabajador@s en las gasolineras, ahora, cualquier día te darán una escoba para que barras tu antes d irte

@TAXI_DRIVER Nos roban por todos los lados, autónomos, seguridad social, precio del combustible, Uber, Cabify, es una lucha constante contra los elementos y no precisamente de la naturaleza, sino ¡¡¡ los elementos de guantes blancos!!!

Más allá del RDL: Las redes sociales se han convertido en una importante ventana de expresión pública. Los profesionales comparten sus inquietudes pero, sobre todo, denuncian las injusticias que ven día a día en su trabajo.

Berto Cunas Leon Pues tenéis suerte, en Huelva llevamos siete años sin subida de tarifa, tampoco subimos el IVA cuando pasó del 8 al 10%, con una carrera mínima de 3,52€. Imaginaos las recaudaciones. Esta gente se cree que vivimos del aire.

@hector_8023 Los taxis están atados de pies y manos por el ayuntamiento y luego quieren que haya una competencia leal. Transferencia, profesionalidad y calidad del servicio público a costa de limitar las opciones laborales de unos y dar rienda suelta a otros.

@jose_miguel66 Que había oído que los taxistas eran autónomos,,,, a no, que están controlados y supeditados a lo que ordenan desde el ayuntamiento

@rafaruiztaxi Están llenando las pequeñas ciudades que les quedan de VTC nuevas, y como no, saltándose el ratio 1-30, van más rápido q los políticos! Están inflando cada vez mas las ciudades, para q sea más difícil tomar medidas sobre ellos! Porque siguen saltándose la ley y nadie les dice nada!



“Si nos hubieran copiado, hoy

El pasado 10 de septiembre la Federación Independiente del Taxi de Baleares (FITIB) rechazó poner en marcha las 700 VTCs que había solicitado años atrás. La entidad presidida por Gabriel Moragues renunció justo antes de que expirase el plazo y tras conocerse que las 200 VTC de Ares Capital habían sido denegadas por el Gobierno balear. Moragues, que recibió muchas críticas por la petición de esas VTCs, se muestra ahora satisfecho y orgulloso de la estrategia de presión adoptada.



Gabriel Moragues, presidente de FITIB

La solicitud de 700 autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor por parte de la Federación Independiente del Taxi de las Islas Baleares (FITIB) no fue entendida por una buena parte del sector del taxi a nivel nacional. Algunos acusaban a su presidente, Gabriel Moragues, de ir en contra del propio colectivo para beneficio personal, y no creían que se tratase de una estrategia para frenar la entrada de VTCs.

El pasado 10 de septiembre, justo antes de que expirase el plazo para ponerlas en marcha, la organización de taxistas renunció a esas VTCs, y lo hizo precisamente tras conocerse que un total de 200 autorizaciones de este tipo de vehículos solicitadas por la empresa Ares Capital habían sido denegadas por incumplir los requisitos de la administración.

Moragues, que defiende que la petición de las 700 VTCs tenía como objetivo principal evitar la entrada de las pedidas por Ares Capital, se muestra convencido en esta entrevista a La Gaceta del Taxi de que la presión ejercida por el sector ha resultado clave para que esta compañía no haya apostado al 100% en su inversión. Eso habría provocado, según el representante de

los taxistas, que la empresa haya incurrido en irregularidades que han provocado que no pueda poner en la calle unos vehículos que habrían supuesto “un verdadero problema para el colectivo del taxi”.

Gaceta del Taxi.- Finalmente su asociación renunció a las 700 VTCs que por medio de una sociedad mercantil había solicitado al Gobierno de Baleares. ¿Por qué decidieron solicitar esas autorizaciones con todas las críticas que eso podía suponer?

Gabriel Moragues.- Todo nace de una conocida sentencia del Tribunal Supremo del año 2012 donde hay un párrafo en el que el propio magistrado indica poco menos que la asociación de VTC Unauto y a la antigua asociación nacional de taxis Unalt están pidiendo liberalizar el sector. Entonces intuimos que era el preludio de una situación que desgraciadamente con el tiempo se ha

“He recibido ofertas de Uber por las VTCs”

habría menos VTCs”

“Las críticas del taxi aportaban más credibilidad a nuestro plan”

confirmado, y es la creación constante de vacíos legales. El primero se generó con la Ley Ómnibus en 2009 y el segundo, cuando salió la nueva LOTT en julio de 2013 y la contingentación no quedaba cubierta por el antiguo reglamento, sino que debíamos esperar a la redacción de uno nuevo, que por desgracia se retrasó dos años más quedando aprobado en noviembre de 2015. Eso acabó creando entre 2013 y 2015 otra brecha descomunal que, sin embargo, en Baleares y Canarias no sufrimos porque, viendo la situación que podía ocurrir, sacamos normativa autonómica que cubría la contingentación de VTCs. Aún así seguíamos teniendo el problema de lo que pudiera ocurrir con las VTCs solicitadas desde la Ley Omnibus de 2009 hasta 2013 que salió la nueva LOTT.

G.T.- Por lo tanto, el objetivo era evitar un desembarco masivo de VTCs solicitadas entre 2009 y 2013. ¿En qué momento decidieron que pedir VTCs era la mejor estrategia?

G.M.- Al principio el gobierno autonómico mantuvo un cierto oscurantismo con las VTC que se habían solicitado en Baleares en ese periodo. Ante ese oscurantismo, decidimos reunir a la directiva y a un grupo de socios de confianza. Después, en las respectivas asambleas tanto en la asociación de taxistas de Mallorca como en la de Baleares, fuimos informándoles de que lo que debíamos hacer era prepararnos, montar una sociedad limitada y pedir VTCs antes de que saliera la LOTT. Creíamos que iba a haber un mar de peticiones de VTCs como desgraciadamente así ocurrió en toda España. En Baleares la empresa Ares Capital solicitó en ese periodo 260. No era una cantidad bárbara, pero decidimos solicitar 700 VTCs en defensa de lo que pudiera ocurrir. Teníamos claro que, por ejemplo en Palma de Mallorca con 1.200 taxis, 260 VTCs en manos de esta gente podía ocasionar un serio problema. La sociedad fue creada a principios de 2013.

G.T.- ¿Cuál fue la reacción de los socios cuando les informaron de la alternativa por la que habían optado?

G.M.- En todo momento hubo pronunciamiento favorable de los socios por importantes mayorías. Sabían que se pedían para la FITIB, en ningún momento se pidieron para mí como así se dijo desde ciertas partes del sector del taxi que aseguraban que mi intención era pegar un “pelotazo” con esta solicitud o que las ibas a vender a Uber. A toro pasado lo que diría es que nuestra estrategia ha demostrado ser mejor que otras. Porque al final no han salido las 260 VTCs solicitadas por Ares Capital, mientras que en el resto de España, sobre todo en Madrid y Barcelona, ha medido que les iban cayendo lo único que se ha podido hacer ha sido poner la otra mejilla. Si nos hubieran copiado entonces, hoy habría menos VTC.

G.T.- La renuncia a las 700 VTCs se produce cuando conocen que 200 VTCs solicitadas por Ares Capital no se van a conceder

Transporte de Viajeros. Turismos

Distribución de Autorizaciones por Comunidad Autónoma y Clase

Fecha: 10-10-2018

Comunidad Autónoma	Taxi		Alquiler con conductor	
	VT-N	VT-A	VTC-N	VTC-A
ANDALUCIA	8.990	0	1.809	0
ARAGON	2.209	0	166	0
ASTURIAS	1.400	0	105	0
BALEARES	2.476	0	212	0
CANARIAS	5.747	316	46	206
CANTABRIA	511	0	159	48
CASTILLA Y LEON	2.298	0	313	0
CASTILLA-LA MANCHA	1.128	0	46	0
CATALUÑA	12.409	0	2.114	0
EXTREMADURA	877	0	30	0
GALICIA	3.617	0	275	0
LA RIOJA	166	0	16	0
MADRID	15.544	0	6.076	0
MURCIA	773	0	112	0
NAVARRA	433	0	57	0
PAIS VASCO	2.134	0	93	0
VALENCIA	4.660	0	259	0
TOTAL	65.372	316	11.888	254

N=Nacional, A=Autonómico.

Total VTs y VTCs en España en octubre 2018

por problemas de documentación y de incumplimiento de la normativa de seguros, ¿verdad?

G.M.- Así es. Y en este punto entendemos que para nosotros ha sido una importante ventaja solicitar las 700 VTCs dado que esa situación, más la estacionalidad marcada que tiene el trabajo en nuestra isla, asustó a la gente a la hora de invertir. Ares ha optado en Baleares por una estrategia muy distinta a la que ha llevado a cabo en el resto de España. En las islas no ha decidido adquirir coches mediante la fórmula de renting. El miedo a hacer esa inversión tan grande por si nosotros salíamos, les ha llevado a buscar la opción de sacar la documentación con vehículos alquilados, cosa que permite la ley; pero el adjudicatario de la concesión se debe preocupar de que los seguros cubran todas las garantías necesarias para prestar un servicio, cosa que han intentado hacer, pero fuera de plazo. Ése ha sido el motivo principal por el que la administración rechazó conceder esas 200 VTCs, porque intentaron subsanar el problema fuera del plazo, aunque luego haya otros motivos que también ha expuesto la administración y nosotros a través de nuestros servicios jurídicos.

G.T.- ¿Cuáles son esos otros motivos por los que cree que la administración denegó las VTC a esta empresa?

G.M.- Lo que hace Ares es aportar unas certificaciones de unos corredores de seguros que justifican que tienen los coches asegurados, pero la Comunidad Autónoma les dice que no le basta con que aporte unos meros certificados, le exige que aporte unas pólizas. Y esas pólizas, cuando las presenta, lo hace fuera de plazo. A eso se añaden detalles como que aportan seguros de vehículos de alquiler sin conductor puros y duros, cuyas coberturas no son las mismas y tienen un precio mucho más barato que si se tratase de un servicio público de transporte. Lo grave de esto es que la compañía que emite las pólizas no sabe que sus vehículos de alquiler van a ser utilizados para alquiler con conductor. Es un engaño tremendo porque esos coches se alquilan para hacer un uso privado de los mismos.

G.T.- ¿Saben si la empresa ha recurrido esta decisión de la administración?

G.M.- Sí, y seguramente acabe en un contencioso-administrativo porque tenían un recurso de alzada que va a ser denegado porque los argumentos de la administración son fuertes. En cualquier caso, la situación en Baleares se torna más a nuestro favor con la convalidación del RDL del Gobierno y nuestra comunidad autónoma está dispuesta a ser una de las primeras en tirar para adelante. Ya lo manifestó el propio Ministro José Luis Ábalos y no es normal que todos los transportes urbanos estén regulados por las administraciones locales y autonómicas menos las VTCs.

Las críticas del taxi ayudaron al bloqueo

G.T.- La renuncia a las 700 VTCs se produjo también porque se quedaban sin plazo para ponerlas en funcionamiento. Viendo que ahora recurrirá esta empresa a los tribunales, ¿cree que hubiera sido bueno disponer aún de la posibilidad de poner en marcha esas VTCs para desanimar un poco los ánimos a esta empresa?

G.M.- Creo que no, tienen abogados en nómina y no les cuesta trabajo presentar recursos. No les cuesta nada ir y ver qué pasa, pero entiendo que la jugada maestra por nuestra parte ha sido generarles dudas y que no tuvieran claro el invertir el negocio en Baleares.

Lamento que esta estrategia no se entendiera pero creo que la deberíamos haber adoptado todos los taxistas de España. Cuando se produce la liberalización mediante el

“Tenemos el mismo número de VTCs que en 2009”

error de la Ley Ómnibus del Partido Socialista y después con el excesivo retraso en aprobar el reglamento tras la LOTT de 2013 por parte del Partido Popular, si todo el mundo hubiera hecho lo que nosotros, estaríamos en una situación mejor. Si los políticos hubiesen visto que las peticiones de VTCs eran realizadas por parte del propio sector del taxi, esto se habría solucionado muchísimo antes.

G.T.- ¿Verdaderamente tenían pensado poner en marcha la empresa de VTCs si Ares Capital hubiera conseguido permiso para sus 200 coches?

G.M.- Íbamos totalmente con esa intención. Ha habido posibilidades, pero nuestro primer objetivo era bloquear y lo hemos logrado. Además, siempre dijimos que no iba a haber capital ajeno al taxi y que sería en todo momento para los compañeros; que no se venderían a nadie, ni muchísimo menos a Uber y demás. Yo he recibido ofertas por parte de Uber y no se aceptaron. Cumplimos con el compromiso de que si se conseguían bloquear las VTCs solicitadas por Ares Capital, renunciábamos a ellas.

Durante este tiempo he tenido que aguantar una presión descomunal y barbaridades contadas por unos y por otros, pero esas críticas nos venían bien, porque en el fondo aportaban más credibilidad a que realmente

íbamos a poner las 700 VTC en funcionamiento. No me interesaba vender el mensaje de que no íbamos a salir porque habríamos dado pistas y desde Ares Capital se habría apostado más fuerte por entrar en Baleares. Si las 200 VTCs de Ares Capital hubieran salido, si había serias posibilidades de que nos hubiéramos pronunciado a favor de ponerlas en funcionamiento.

G.T.- Habla de las críticas recibidas por parte de una buena parte del sector del taxi, ¿en algún momento sus compañeros se echaron para atrás y le pidieron que rectificara en su estrategia?

G.M.- Me he sentido absolutamente apoyado por mis compañeros e incluso algunos incrédulos ahora mismo se han dado cuenta de que la estrategia ha funcionado y están satisfechos del trabajo que se ha hecho. Si todos hubiéramos hecho lo mismo no estaríamos en el punto que estamos ahora mismo.

G.T.- Si que es cierto que las Islas Baleares es de las pocas comunidades que tiene ahora el mismo número de VTCs que hace nueve años...

G.M.- De las importantes a nivel turístico no habrá ninguna otra salvo las Islas Canarias que apoyaron y copiaron nuestra estrategia de presión salvo la petición de VTCs. Por eso me indignaban particularmente las críticas de Fedetaxi que en este tema no ha hecho prácticamente nada y menos en el tema balear. Su presidente nos ha criticado mucho y bajo mi punto de vista las estrategias que se han seguido en Madrid han sido peores.

Javier Izquierdo



Baleares contingentó en 2013 las VTCs



THE FUTURE OF
TRANSPORTATION

INNOVATION
SOLUTIONS



THE FUTURE OF TRANSPORTATION



THE FUTURE OF TRANSPORTATION

“Facua no analiza la ciudad a



Ramón Miró es delegado del STAC en Tarragona

Un año más, la asociación de consumidores Facua ha valorado al taxi de Tarragona como el más caro de España, según su último informe que puede leerse en este mismo número en las páginas 12 y 14. De entre las 52 ciudades analizadas, la capital tarraconense vuelve a liderar este ranking al que, sin embargo, restan importancia los profesionales del sector de la ciudad catalana.

Ramón Miró, delegado del Sindicat del Taxi de Catalunya en Tarragona, discrepa del análisis elaborado por Facua y defiende que para hacer una clasificación sobre los precios del taxi es necesario estudiar más variables que la bajada de bandera, el precio kilométrico y el tiempo de espera.

Gaceta del Taxi.- ¿Qué tiene que decir al informe publicado por Facua que sitúa a Tarragona como la ciudad que tiene los precios de taxi más caros de todo el país?

Ramón Miró.- Se trata de un asunto un poco particular. Es fácil asegurar que el taxi de Tarragona es el más caro. Sin embargo, no parece tan fácil preguntarse si el taxi de la ciudad está o no en unos precios razonables para el servicio. En eso, no encontramos a nadie que nos lleve la contraria.

G.T.- Entiende, por lo tanto, que hay una

justificación a que el taxi de Tarragona presente esos precios y según Facua, se sitúe a la cabeza del ranking con el servicio más caro.

R.M.- Facua lo hace muy fácil. Analiza la bajada de bandera, el precio por kilómetro y la hora de espera; pero no mira nada más. No se para a analizar el tipo de ciudad a la hora de valorar la tarifa. Creo que es lógico que el taxi en una ciudad pequeña sea más caro que en una ciudad grande dado que la mayoría de los servicios son de parada porque no recoges clientes en la calle. Además, Tarragona es una ciudad muy peculiar porque tenemos muchos barrios y del primero al último a lo mejor hay 20 kilómetros de distancia. Los servicios cortos sí que pueden resultar caros pero cuando se hace uno de más de 10 kilómetros no lo son tanto.

G.T.- ¿Considera entonces que, analizando todas las variables, no son ni mucho menos el taxi más caro de España?

R.M.- No creo que sea el más caro. Ya le digo que el informe solo analiza las capitales, pero ciudades de nuestra zona como Reus y Cambrils presentan un servicio de taxi más caro. En cualquier caso, creemos que para asegurar que el taxi de Tarragona es el más caro es necesario analizar muchas más variables.

“Un APC serviría para abaratar los precios”

G.T.- Más allá del precio, el taxi de Tarragona parece ser que se está preparando ante la llegada de la competencia en forma de VTC. ¿Se está avanzando de forma clara hacia la redacción de una nueva normativa de taxi?

R.M.- Estábamos expectantes para ver en qué quedaba finalmente la situación del Real Decreto Ley aprobado por el Gobierno de España. Quedó convalidado en el Congreso de los Diputados y a partir de ahora vamos a trabajar con la Generalitat a ver cómo enfocan el control de las VTC. Lo mejor sería hacer un Área de Prestación Conjunta (APC) para que en el taxi sea todo más homogéneo

y a partir de ahí enfrentarnos a la competencia.

G.T.- ¿Por qué cree que la creación de un APC sería lo ideal para el taxi tarraconense?

R.M.- A nivel particular hace muchos años que estoy pidiendo que se haga un APC. Al menos, en la época de mucho movimiento como pudiera ser del 1 de mayo al 31 de octubre. Aumentaríamos el volumen de servicios recíprocos, es decir, ir a un sitio y recoger clientes en ese mismo lugar. Esto evitaría muchos kilómetros en vacío e incluso así se podría poder abaratar un poco el precio al reducir un poco el precio.

G.T.- ¿Está sufriendo el sector en Tarragona con las VTC o aún no?

R.M.- De momento no tenemos un problema grave. Contamos con las VTC de toda la vida que han competido siempre con el taxi sin problemas dado que ellos hacían su trabajo y nosotros el nuestro. Las grandes plataformas que todos sabemos aún no han llegado a Tarragona.

Es cierto que cuando salió el reglamento de VTC de Barcelona aprobado por Ada Colau nosotros pensamos que desde el Ayuntamiento de Tarragona se tenía que hacer algo similar, pero como está en suspensión cautelar por el TSJC, no hemos podido movernos más. Tenemos claro que ahora no tenemos un problema pero el día que haya un exceso de oferta de estas plataformas en Barcelona, intentará expandirse a otras zonas.

G.T.- ¿Plantearon entonces establecer una licencia municipal para las VTC?

R.M.- Las VTC algún tipo de reglamentación urbana deben tener. Tal y como están ahora no pueden seguir. Por eso le digo que sería conveniente hacer un APC para ligar toda la zona y poder crear normativas mejores. Tenemos el aeropuerto de Reus que está al lado y también la estación del AVE más las poblaciones costeras. No tardarán en aterrizar en nuestra zona.

G.T.- Con respecto al taxi de Tarragona, ¿tiene algún tipo de regulación o está liberalizado en sus horas de trabajo?

R.M.- De momento no tenemos ningún tipo de reglamentación en este aspecto. Podemos trabajar las horas y los días que queramos. Actualmente no hace falta.

la hora de valorar las tarifas”

Apuesta por la mejora del servicio

G.T.- ¿Y qué aspectos creé que podrían ser mejorados en el taxi y así se lo han transmitido a la administración?

R.M.- Por ejemplo, ahora en Tarragona los taxis son vehículos de cinco plazas y puedes tener hasta ocho plazas siempre que sea eurotaxi. Pensamos que debemos modificar eso porque cada vez nos damos cuenta de que hay muchas familias o grupos de amigos que demandan el taxi y un vehículo de más plazas les ofrecería un gran servicio. Creo que en un plazo corto eso se va a modificar. Con el Ayuntamiento tenemos buena relación y normalmente lo que pedimos, siempre que sea algo lógico, nos lo atiende o no pone mayores impedimentos.

“Aún no tenemos un problema grave con las VTC”

G.T.- En otras partes de España, cada vez se está haciendo más hincapié en el tema de la uniformidad, ¿se ha planteado algún tipo de iniciativa en Tarragona en este aspecto recientemente?

R.M.- Hemos tenido conversaciones. Es un tema que cuesta, aunque debería ser prácticamente normativo ya que otras empresas públicas van uniformadas, pero en el taxi están un poco reacios muchos compañeros. Ha habido conversaciones y supongo que todo esto irá avanzando poco a poco e irá saliendo en un futuro. Dentro del taxi le

diría que la mitad está a favor y la otra mitad en contra. Una cosa es ver las orejas al lobo y otra cosa es ver el lobo. Con esto quiero decir que cuando lleguen las VTC hay que estar preparado y es mejor anticiparse

G.T.- Ha comentado que el tema de las VTC todavía no es un problema muy grande en Tarragona, aunque la amenaza está latente. Con el tema de los piratas, ¿cómo está la situación en Tarragona?

R.M.- Las quejas con respecto a eso se multiplican durante el verano pero en la zona de la costa. Hubo una época que en la parte de Salou había gente que hacía servicios, pero es muy complicado localizarlos porque si el cliente no te dice expresamente que lo ha contratado es complicado. A veces se denuncia a alguno pero es difícil atajarlo al 100%.

Javier Izquierdo



Tarragona, el taxi “más caro” desde 2004



En 11 ciudades se aplican tarifas especiales o suplementos a determinadas horas

Desde hace 14 años, Facua sitúa al taxi de Tarragona al frente de su ranking comparativo de tarifas como el más caro. En la parte baja de la lista, repiten Arrecife, Las Palmas de Gran Canaria y Ceuta, ciudades que llevan años liderando por debajo este polémico listado que cada año levanta ampollas entre el sector. La organización de consumidores aboga, además, por eliminar los suplementos al considerar que el aumento de precio no implica una mayor calidad en el servicio.

Aunque tratar de “unificar” bajo un único criterio las tarifas del taxi español es imposible, no hay que olvidar que se trata de una competencia transferida a los ayuntamientos o gobiernos autonómicos, desde Facua intentan, año tras año, ofrecer una radiografía del taxi a través de sus precios. En el último informe, publicado el pasado mes de octubre, se analizaron y compararon los precios del servicio del taxi de 52 ciudades, siendo Tarragona la que tiene las tarifas

más caras y Arrecife, en Lanzarote, la que cuenta con los taxis más baratos.

Como los sistemas empleados en las distintas ciudades para calcular las tarifas del servicio de taxi son muy diferentes, ya que no todos cuentan con la bajada de bandera o suplementos, y se aplican cálculos distintos para definir los precios nocturnos o el incremento que se aplica en días festivos, la organización de consumidores ha simulado nueve distintos recorridos —de uno, cinco y 10 kilómetros de día, noche y festivos— en todas las ciudades analizadas y ha atribuido una puntuación a cada uno de ellos para po-

Casi la mitad de las ciudades han subido tarifas

der elaborar la comparativa.

Con estos cálculos, Tarragona vuelve a liderar, y ya van 14 años, la tabla, siendo la ciudad española con las tarifas más caras en 2018, siendo el importe medio de los diferentes recorridos casi el doble del precio que tendría en Arrecife. La diferencia es del 93,75%. Le siguen en el top 3, Vitoria y San Sebastián, esta última otro clásico de las listas de Facua, que desde 2009 también acompaña a Tarragona en este podio.

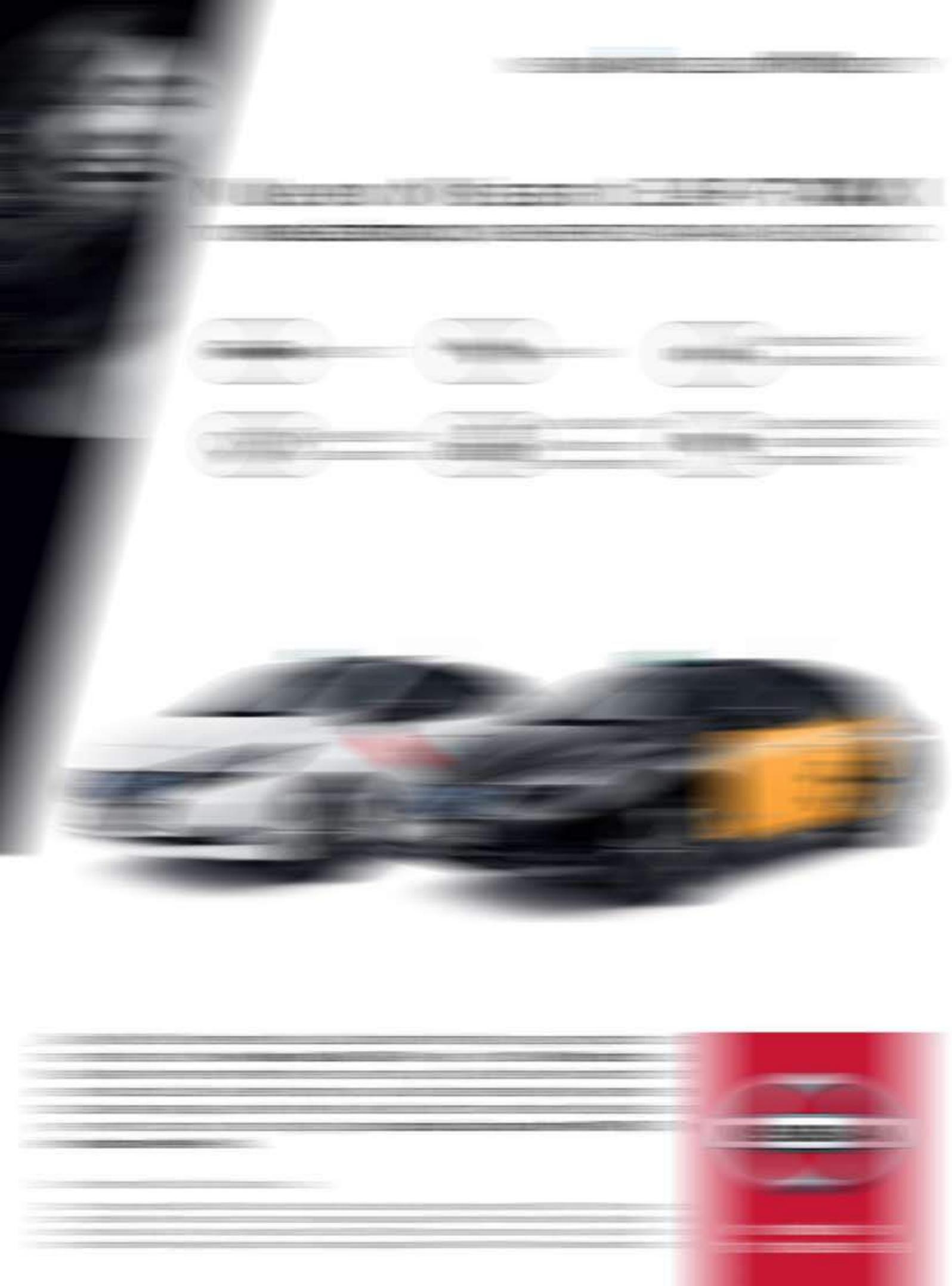
Sin embargo, dada la complejidad en la medición de tarifas, si se analizara el precio el kilómetro durante el horario diurno, Barcelona sería la ciudad más cara, mientras que durante la noche sería Pontevedra. Las Palmas de Gran Canaria y Arrecife tendrían el precio más barato a cualquier hora. Existen, sin embargo, otros muchos factores, como la bajada de bandera, la carrera mínima o tarifas especiales en festivos y fines de semana, que afectan al precio final.

Subida de tarifas

Otro de los datos que ha destacado Facua en su estudio es que casi la mitad de las ciudades han subido sus tarifas respecto a 2017. Concretamente en 22, de las 52 analizadas, siendo esta una subida generalizada en muchas de las ciudades. En otras, como Ávila, Salamanca o Zamora solo se han retrocedido algunos aspectos.

Por eso destaca el informe que la mayor subida en el precio de la carrera mínima se ha registrado en Logroño, con un 31,28%. Si en 2017 costaba 3,05 euros, en 2018 el precio se ha establecido en 4. Burgos, Salamanca y Melilla son las tres siguientes ciudades con mayor subida. En ambas cuesta un 6,25% más que en 2017. De tener un precio 3,20 euros el año pasado, ahora en ambas ciudades tiene un precio de 3,40.

Lo que no queda reflejado, porque entendemos que no es el objetivo del informe, son los motivos por lo que este año se ha decidido subir la tarifa. En el caso de la ciudad autónoma de Melilla la tarifa se actualizó este pasado verano tras seis años congeladas.





En 11 ciudades se aplican tarifas especiales o suplementos a determinadas horas

Tal y como explicaron desde el sector, desde agosto de 2012, última fecha de actualización tarifaria, el nivel de vida ha crecido un 5% y, por ello, la Asociación de Autónomos del Taxi había solicitado se pudiera actualizar el coste mínimo de una carrera y el kilometraje.

No obstante, atendiendo a los tres trayectos tipo analizados, carrera mínima y cinco y diez kilómetros, se extrae que la ciudad con una mayor subida generalizada en sus precios ha sido Vitoria, donde coger el taxi cuesta ahora un 7,64% más que en 2017. A mucha distancia le sigue Vigo, con una subida del 3,18%.

Contrarios a los suplementos

Es una guerra que viene de lejos, la de Facua contra los suplementos. La organización lleva años criticando la inclusión de suplementos y precios fijos para los recorridos con origen o destino en estaciones de tren, autobuses o aeropuertos. En su opinión “no existe una mayor calidad del servicio que justifique este incremento de precios”, además de recordar que este incremento “resulta perjudicial para los usuarios que acuden a estos lugares”.

Una de las últimas acciones en este sentido ha sido alegar contra el nuevo suplemento de un euro a partir de la quinta plaza en los vehículos de siete o nueve plazas en

Facua vuelve a pedir eliminar los suplementos

Córdoba. Una medida que para Facua “no está mínimamente razonada ni se acompaña de ningún estudio que lo avale”.

La organización, que siempre se ha mostrado muy crítica con el sector cordobés, cree que la justificación dada por la Asociación Auttacor es insuficiente. “Se limitan a

justificar que para el titular de la licencia es difícilmente recuperable la inversión”, señalan, para después añadir que son los titulares de taxis con capacidad para siete o nueve plazas quienes “de manera voluntaria, y buscando un mayor beneficio industrial, han decidido cambiar a esta opción asumiendo el riesgo, sin que ello esté vinculado a un incremento del precio, sino todo lo contrario”.

No es la única cuestión tarifaria criticada, que también arremete contra la existencia de tarifas especiales durante determinados horarios del fin de semana, que incrementan el precio de la tarifa nocturna o con una tarifa específica, como ocurre en Bilbao, Barcelona, Granada, Pamplona, San Sebastián y Sevilla. Desde la asociación de consumidores insisten en que “no existe justificación para encarecer este servicio” durante los fines de semana, ni diferencia con el que se ofrece durante la semana como para que se justifique el incremento. De acuerdo con el estudio, en 11 de las 52 ciudades analizadas (21,15%) se aplican tarifas especiales o suplementos durante determinadas horas y días en los fines de semana.

Lo que no se analiza en los informes es que este incremento o el uso de suplementos favorece la existencia de un mayor número de taxis circulando de madrugada por las calles de la ciudad o pasando largas horas de espera en los puntos de llegada masiva de viajeros. El aeropuerto de Adolfo Suárez-Madrid Barajas, por poner un ejemplo, tiene una bolsa de taxis con miles de coches en la que los profesionales fácilmente pueden estar entre dos y tres horas de espera.

De la más cara a la más barata

Según el estudio, Tarragona, con 84 puntos (de un máximo de 90), tiene el taxi más caro y Arrecife, con 3 puntos, la más barata. A Tarragona le siguen Vitoria (69 puntos), San Sebastián (66 puntos), Girona (62 puntos), Cáceres (53 puntos), Lleida (53 puntos), Soria (49 puntos), Pamplona (48 puntos), Valencia (46 puntos), y Barcelona (45 puntos). Con 42 puntos están Ávila, León y Murcia, mientras que hay doce ciudades con 41: Madrid, Alicante, Palencia, Segovia, Valladolid, Pontevedra, Salamanca, Burgos, Gijón, Oviedo, Ourense y Sevilla. En el extremo opuesto, tras Arrecife (Lanzarote) aparecen Las Palmas de Gran Canaria (7 puntos), Ceuta (12), Cádiz (19), Jaén (22), Almería (24), Huelva (25), Melilla (25) y Zaragoza (28). Siguen Cuenca y Palma de Mallorca con 29 puntos las dos, Albacete y A Coruña con 33, Vigo (34), Ciudad Real (35), Córdoba (36), Málaga, Santander y Logroño con 37 puntos y Badajoz y Granada con 39. Con 40 puntos hay seis ciudades: Bilbao, Santa Cruz de Tenerife, Toledo, Castellón, Zamora y Lugo.

1. **Introduction**

2. **Background**

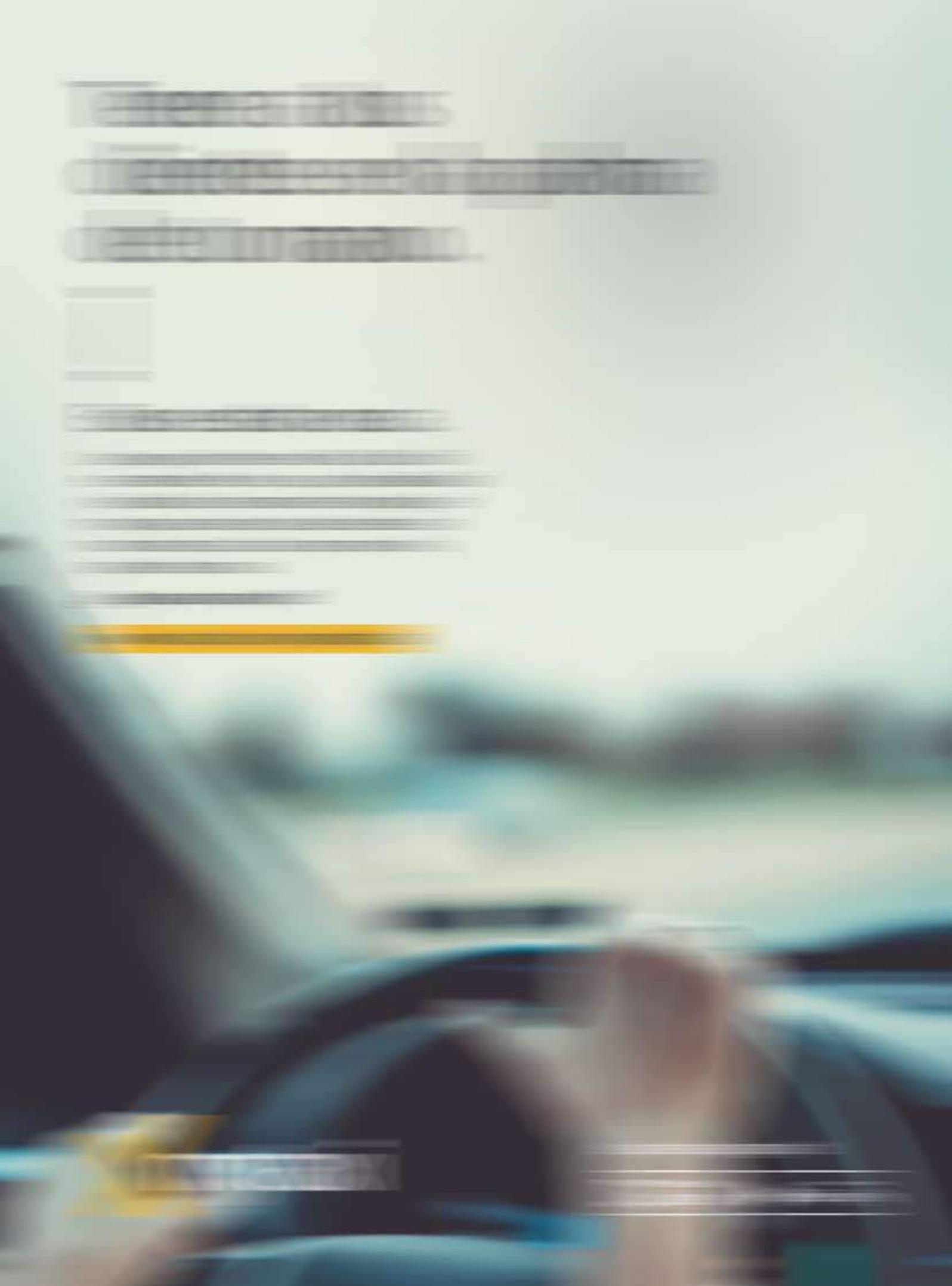
3. **Methodology**

4. **Results**

5. **Discussion**

6. **Conclusion**

7. **References**



“Es inadmisibile que las VTC no ten

El cambio climático es una realidad y el taxi, impulsado por las administraciones de las grandes ciudades, está adaptando su flota hacia modelos más respetuosos con el medioambiente. Eso es algo que pone en valor Miguel Aguado, director de B-Leaf, consultora especializada en sostenibilidad, quien se muestra crítico con que otros sectores, como el de las VTC, carezcan de limitaciones en este sentido.



Miguel Aguado es director de B-Leaf, consultora especializada en sostenibilidad

Grandes ciudades como Madrid y Barcelona están impulsando nuevas normativas orientadas a que el impacto medioambiental de los vehículos sea cada vez menor. En esas decisiones administrativas se está viendo envuelto directamente el taxi, que claramente se ha convertido en un sector que apuesta por alternativas menos contaminantes.

Miguel Aguado, director de B-Leaf, consultora empresarial especializada en el medioambiente y sostenibilidad, reconoce en esta entrevista a La Gaceta del Taxi que el colectivo está haciendo un esfuerzo muy importante en la reconversión hacia una movilidad ecológica, aunque piensa que debería “venderlo” no tanto como una obligación administrativa, sino como un valor añadido a su servicio que, por ejemplo, no ofrece el sector de las VTC.

Gaceta del Taxi.- Una de las cosas en las que más hincapié hace es en que, aunque nos parezca al contrario, hoy en día hay un porcentaje bastante alto de la población que está condicionado por el medioambiente, ¿de verdad es así?

Miguel Aguado.- Existe un 0,5% de la población que todo lo que rodea a su conducta se condiciona en torno a las cuestiones

medioambientales. Por ejemplo, tengo una amiga que no utiliza el avión en absoluto, y si tiene que viajar, sea donde sea, siempre viaja en tren por las emisiones de CO2. Ella pertenece a ese 0,5%, una parte de población que incluso su intención de voto depende del aspecto medioambiental.

Sin embargo, tenemos también un dato muy bueno y es que ocho de cada diez personas reciclan algo. Existe conciencia y mi mensaje siempre va en que si te esfuerzas por reciclar algo, ya formas parte de ese 80%. Lo que quiere decir esto es que solo un 20% de la población no hace nada por reciclar aún teniendo información, simplemente porque consideran que no va con ellos.

G.T.- Si la mayoría de la población está concienciada en que el cambio climático existe, ¿cuál es el siguiente paso que se debe dar?

M.A.- Todavía falta un reto y es que la conciencia se transforme en acción. Hemos pasado de conocer que el cambio climático

“La tendencia va dirigida a la utilización y no a la compra del vehículo”

gan regulación medioambiental”

derrite los hielos y afecta al pobre oso polar, a que también nos va a afectar a nosotros o ya nos está afectando. Objetivamente desde el punto de vista científico, estos tres últimos años de calor no son una evidencia, pero ya estamos percibiéndolo. Necesitamos que el cambio climático no sea una cosa de pijos. Todos debemos colaborar y tirar del carro. Nos falta ese tránsito, pero hemos tenido cambios mucho más drásticos.

G.T.- Relacionado con el trabajo que desempeña en B-Leaf, usted está en contacto con otros países y puede observar los niveles de concienciación medioambiental. En España, ¿somos buenos alumnos en cuanto a los nuevos hábitos del cambio climático?

M.A.- Somos magníficos. Siempre tenemos ese complejo en España de que hacemos las cosas peor que el resto, pero en este caso no es así. En Inglaterra, donde por cuestiones laborales he estado recientemente, reciclan bastante peor. Pero es que por ejemplo en Alemania, donde utilizan un sistema de reciclado similar al nuestro, ha costado dos o tres generaciones adaptarse a ese cambio cultural, mientras que en España, en una única generación hemos logrado esos cambios. Nos queda bastante por hacer, sí, pero vamos bien.

G.T.- Por población, ¿cuáles son los colectivos más y mejor concienciados en nuestro país?

M.A.- Hay dos colectivos por encima del resto que cuando nos preguntan debemos catalogar como los más concienciados y hay estudios que lo demuestran. Por ejemplo, en lo que respecta al reciclaje de vidrio, las más concienciadas son las personas jubiladas; son las que mejor lo hacen y de forma continua. Sin embargo, con respecto a los envases, los análisis nos dicen que las que mejor lo hacen son las mujeres mayores de 45 años. Tenemos muchas generaciones concienciadas y eso es bueno. ¿Quiénes reciclan peor? Los adolescentes, precisamente porque son adolescentes.

“Los taxistas son conscientes de la contaminación porque la sufren directamente”



Para Aguado las VTCs también tienen que ser sostenibles

El mercado, más rápido que la administración

G.T.- La movilidad en las grandes ciudades está cambiando mucho en relativamente poco tiempo. ¿creé que el ritmo de cambio es el adecuado o se está yendo demasiado lento?

M.A.- El mercado está yendo casi más rápido que las administraciones en cuanto a movilidad. Un ejemplo tonto es el patinete que se ha implantado en las ciudades. Se ha implantado sin que haya una normativa porque hace seis meses nadie se habría imagi-

nado que se iba a llenar la ciudad de patinetes para trasladarse. Esto es bueno porque obliga a las administraciones a ir más deprisa. Tenemos muchas modalidades de transporte público y la tendencia está dirigida a la utilización del vehículo y no tanto a la compra del mismo. La administración tiene muchas obligaciones de asegurar una nueva movilidad pero va más lenta. En los últimos años se están viendo buenas tendencias y un ejemplo de esto es que las dos grandes urbes de nuestro país como son Madrid y Barcelona, están teniendo una reducción considerable de sus contaminantes y así se ha considerado en la Unión Europea. Se han empezado a hacer bien los deberes en las dos grandes urbes, pero aún queda mucho.

G.T.- Precisamente como alternativa al coche privado está el taxi, y en Madrid desde enero de 2018 el profesional o se decanta por un coche eco o cero emisiones o no puede adquirir un vehículo para prestar servicio. ¿Ha tenido contacto con los taxistas con respecto al cambio climático? ¿Cuáles han sido sus sensaciones con este tema?

M.A.- Por una parte, la norma les obliga, por lo que hay quien está de acuerdo o no, pero creo que son conscientes de la contaminación porque la sufren directamente y hay una conciencia importante. La gente se está dando cuenta de que todos tenemos que aportar algo. Hay algunas quejas en cuanto al número de vehículos que están homologados, pero creo que son ajustes de mercado y legislativos. Una buena parte del

sector del taxi está concienciada, porque es evidente que hay un cambio y eso lo sienten al estar en la calle ya que probablemente sean de los que más se traguen la contaminación. Noto una receptividad a los temas medioambientales muy alta en los taxistas y si se quejan es por la forma en la que quieren formar parte de esa movilidad menos contaminante, no porque no quieran estar en ella.

G.T.- En esta “guerra” que tienen con el sector de las VTC, uno de los puntos que resaltan con cierto orgullo es precisamente que apuestan desde enero de 2018 por la movilidad más sostenible y menos contaminante.

M.A.- En ocasiones uno no se da cuenta de lo que hace en positivo. A los taxistas hay que decirles que pueden hacer mucho más, pero también recordándoles que ya están haciendo mucho. Tienen una normativa impuesta y muy bien aceptada en general en cuanto a la utilización del vehículo ECO y eso es un gran valor. Es el único sector en el que es obligatorio, incluso en los autobuses es una tendencia, pero no es obligatorio

G.T.- ¿Qué le parece, por lo tanto, que el taxi sí esté obligado a comprometerse con una movilidad más respetuosa y otro sector como el de las VTC no tenga ninguna regulación local que les limite en ese aspecto?

M.A.- Es inadmisibles que no tengan regulación medioambiental. Ellos demandan entrar en igualdad de condiciones, pues igualdad de condiciones es absolutamente para todo, ya sea a nivel tributario, respeto medioambiental y también en las horas máximas de trabajo. Hablamos en ese último punto incluso de un problema de seguridad vial. No tienen regulación, hay conductores que pueden compatibilizar una VTC con otra, por lo

“El taxista es un publicista fantástico para la población”

que no quisiera ser yo el usuario de un coche cuyo conductor está en las últimas horas de un segundo turno. Cualquier modalidad de transporte, teniendo claro que el taxi es transporte público, tiene que tener al menos los mismos criterios. Además, a los taxistas, el hecho de comprar vehículos eco les otorgar una desventaja competitiva porque a día de hoy son más caros.

El taxista, portavoz del cambio climático

G.T.- Por el trabajo que desempeñan en B-LEAF de consultor en medioambiente, en su empresa mantienen contacto directo con importantes empresas. Suele decirse del taxi que lo bueno que hace no lo vende como debería y lo malo se multiplica en los medios. ¿Creé que queda mucho para que las empresas puedan conocer que el taxi está optando por la vía ecológica y que esto suponga un punto a favor para trabajar con él?

M.A.- Dudo, y que me perdonen si me equivoco, que cualquier cooperativa cuando ofrece unos servicios para una empresa introduzca la cuestión medioambiental entre su oferta. Lo dudo, y eso quiere decir que no le da valor o no pone en valor lo que ya hace.

Por ejemplo, y cambiando de asunto, ¿ha aumentado el número de mujeres al frente de un taxi? Yo diría que sí. Pues el taxi eso también debe saber venderlo porque es lo

que demanda la sociedad. Muchas compañías se alinean con los objetivos de desarrollo sostenible de Naciones Unidas y alinear el sector del taxi con estos objetivos seguramente sea muy bueno. Muchas compañías miden la movilidad de sus trabajadores en emisiones de CO2. Si el taxi le puede decir, conmigo las emisiones de CO2 son menores, la propia empresa puede imputarse esa reducción de CO2 y entre cualquier otra oferta optará por la que menos emita. Hay que saber vender lo que uno hace y creo que las empresas esto lo percibirían muy bien.

G.T.- Además de los vehículos, ¿en qué otros aspectos creé que el taxi podría colaborar para ayudar a cambiar los hábitos medioambientales?

M.A.- Los taxistas, además de mover a las personas, hablan con ellas, por lo que se convierten en unos prescriptores estupendos de muchas cosas. Antiguamente se criticaba que un taxista ponía determinada emisora de radio y que tenía determinada inclinación política. Creo que han evolucionado, como el resto de la sociedad. Pero si me subo en un taxi y además el taxista tiene un buen criterio medioambiental, es un publicista fantástico para la población. ¿Cuántas personas suben a lo largo del día a un taxi? Si el taxista defiende en positivo las políticas medioambientales estamos teniendo un efecto de concienciación muy importante. Esto vale oro en el mundo de la comunicación institucional. Por eso, si me subo a un taxi y el taxista me dice que todos tenemos que hacer algo por el cambio climático, él está haciendo mucho y la gente concienciada elegirá el taxi en lugar de otro servicio competitivo.

G.T.- Por último, y dejando a un lado al sector del taxi, en su empresa B-Leaf, ¿a qué se dedican?

M.A.- Somos una consultora de comunicación muy especializada en sostenibilidad. Trabajamos principalmente para grandes compañías en comunicación y en algunas de ellas ofrecemos estrategias para que incorporen criterios de sostenibilidad. Intentamos ayudar a las empresas a dialogar con la sociedad en materia medioambiental. Hoy cualquiera puede hablar de cambio climático y cualquiera pueda actuar, ya sea bien o mal. Por lo tanto, una empresa debe convivir con ello, debe actuar y para ello debe hacerlo dando ejemplo y no trabajamos para que simplemente laven su imagen.



Aguado durante las charlas en la última Feria del Taxi

Javier Izquierdo

La importancia de renovarse



BS

Estar al día. No quedarse atrás. Actualmente, la mayoría de empresas, comercios y autónomos encuentran en el leasing la mejor opción para financiar la adquisición de aquellos activos necesarios para poner al día y desarrollar su actividad comercial, industrial o profesional.

El leasing, arrendamiento a medio o largo plazo con opción de compra final, permite adquirir bienes de activo fijo, ya sean bienes de equipo, instalaciones, vehículos comerciales o industriales, naves industriales, despachos o locales comerciales, entre otros.

Una modalidad financiera a tener en cuenta que incorpora ventajas para todos los intervinientes: el cobro al contado para el vendedor, una mayor garantía para el banco y disponibilidad de crédito para los clientes, además del pago diferido del IVA, sin olvidar las ventajas fiscales.

Leasing de Banco Sabadell

Caracterizado por estar, escuchar y acompañar a los clientes en sus grandes proyectos, Banco Sabadell siempre se ha preocupado de ofrecer los mejores productos de financiación adaptándolos a las necesidades sectoriales, estacionales o singulares de sus clientes, entre los que destacan sus diferentes modalidades de leasing.

Gracias a las ventajas del producto y a la confianza mutua entre el banco y sus clientes, actualmente Banco Sabadell gestiona 30.500 contratos, con un crecimiento interanual del 13%.

Dentro de su leasing de vehículos, destaca la financiación pensada de forma exclusiva para el sector del taxi:

Leasing renovación taxi, una muestra del compromiso con el sector que ya quedó clara en su stand de la Feria del Taxi de Madrid el pasado mes de septiembre.

Una oportunidad para el sector

Según fuentes del sector, en España hay más de 70.000 licencias y vehículos, de los cuales solo el 35% son vehículos sostenibles (híbridos, eléctricos, gas natural...), y el resto utilizan gasóleo.

La actual normativa de emisiones de CO2, que probablemente se vuelva más restrictiva, hace previsible una inversión importante en los próximos dos años y será necesario contar con la financiación adecuada.

Por ese motivo, el Leasing renovación taxi de Banco Sabadell ofrece un producto a medida para que todos aquellos taxistas que deseen renovar su vehículo y adquirir uno más eficiente, ecológico y confortable puedan llevar a cabo su proyecto con todas las ventajas de financiación a su alcance.

Y con la máxima flexibilidad:

- Elección de la forma de pago del IVA: la totalidad al inicio de la operación o con cada cuota.
- Financiación de hasta el 100% del coste del vehículo y en cuotas a tipo fijo o variable en cómodas cuotas mensuales.
- Fijación de cuotas estacionales adaptándolas a las previsiones de ingresos de la actividad. Por ejemplo: cuotas de capital e intereses en verano y solo de intereses el resto del año.

Sin duda, una gran noticia para el sector.

El RDL sale adelante... a medias



El Ministro de Fomento durante su exposición en la tribuna

Había mucha expectación dentro y fuera del Congreso de los Diputados el pasado 25 de octubre. En sesión plenaria se debatía, y después votaba, la convalidación o derogación del Real Decreto Ley aprobado por el Gobierno el pasado mes de septiembre que regulará los vehículos de alquiler con conductor en territorio urbano.

La suerte estaba echada y las dudas sobre aquellos grupos parlamentarios que no se habían mostrado del todo claros en las últimas entrevistas con el sector obligaba a muchos a hacer cuentas para ver si salían los números. Al final salieron. Con 177 votos a favor, 164 en contra y 2 abstenciones, el RDL era convalidado por mayoría simple. En contra, Ciudadanos, Partido Popular y Foro Asturias. A favor, el resto. Las dos abstenciones hay que atribuírselas a UPN.

Y aunque el ministro de Fomento, José Luis Ábalos pidió a los parlamentarios no solo el apoyo, sino que se aprobara de forma inmediata, no tramitándose como Proyecto de Ley, la mayoría de la cámara dijo que sí a esta propuesta, lo que supuso un jarro de agua fría al sector del taxi, que esperaba sa-

lir del Congreso con el RDL bien atado. No obstante, tras unos momentos de contenida decepción, las organizaciones quisieron ver como una oportunidad este nuevo trámite parlamentario, que obligará a los partidos a introducir enmiendas, lo que puede convertirse en una herramienta para mejorar la nueva legislación.

Al menos eso es lo que trasladaban desde la Federación Élite España, FETE, para quien el día 25 de octubre se recordará como una jornada "histórica" para el sector. Desde esta organización, al igual que desde AN-TAXI, piden que las CC.AA y los ayuntamientos empezaran a aplicar de manera inmediata el nuevo Real Decreto Ley. Porque, como recordaban, aunque se tramite como Proyecto de Ley, aquellos gobiernos regionales y municipales que quieran asumir las competencias sobre las VTCs podrán hacerlo.

Desde la Generalitat han recogido el guante, y ya han anunciado su intención de regular los servicios de las VTCs de forma "inmediata". Así lo ha expuesto el Conseller de Territori i Sostenibilitat, Damià Calvet, que ha valorado favorablemente la convalidación del

RD. Además, en la misma línea que las asociaciones, también cree que el hecho de que se tramite como Proyecto de Ley les permitirá introducir dos elementos fundamentales, por un lado "blindar las competencias de la Generalitat de Catalunya" y por otro "eludir cualquier eventual responsabilidad patrimonial sobre la regulación del servicios de VTCs". Al cierre de esta edición, Catalunya era la única comunidad que había dado un paso al frente en este sentido, aunque desde el taxi confiaban que otras administraciones tomaran iniciativas en este mismo sentido.

Entre las opiniones del sector destaca también la de mytaxi, poco dada a emitir comunicados, que se ha sumado a la valoración positiva de regular "con las mismas condiciones" a todos los actores del sector. Para la compañía, la convalidación del Real Decreto Ley "es un primer paso" para construir una regulación justa.

Justo lo contrario a lo que piensa Fedetaxi, que ha calificado de "paso atrás" la decisión tomada por la mayoría del Congreso en la que puede considerarse la nota más discordante. La Federación siempre ha mantenido posiciones más afines a otras formaciones políticas que son, precisamente, las que hoy han votado en contra de la convalidación y a favor de su tramitación como proyecto de ley. Motivo por el que tal vez en su nota de prensa Fedetaxi dirige sus críticas hacia los socios del gobierno que en su opinión han forzado la tramitación del RDL como proyecto de ley.

Sorprende también la postura de la patronal de los vehículos de alquiler con conductor, que a través de un comunicado, han celebrado la tramitación como proyecto de ley ya que, en su opinión, abre una nueva vía de diálogo.

Un debate estéril

Los partidos políticos llegaron al Congreso con la postura prácticamente definida, si bien es cierto que hubo sorpresas de última hora. Por ejemplo, el voto a favor por parte del PNV, que en un primer momento parecía que iba a ser negativo o una abstención, o el voto en contra del Partido Popular, que

esperaban como mucho una abstención a la convalidación.

Precisamente la falta de flexibilidad en las posturas fue una de las cuestiones que más criticó el ministro de Fomento durante su intervención, en la que repitió casi palabra por palabra el discurso dado tras la aprobación del RDL por el Consejo de Ministros el 28 de septiembre.

En su exposición, incidió en la "insuficiencia" del decreto aprobado en abril por el gobierno popular y la necesidad de crear un marco normativo que garantice el equilibrio real entre taxis y VTCs. "Entendemos que no se ha abordado de manera suficiente la magnitud del problema y este RDL da una solución perdurable al problema", aseguró Ábalos. Además, volvió a insistir en que "no hay ningún servicio de ámbito urbano que tenga competencia estatal".

Tras su comparecencia, Coalición Canaria y el PdeCat anunciaban su sí al decreto, si bien pedían su tramitación como Proyecto de Ley. En ese momento, los dirigentes empezaban a confirmar sus sospechas. Que si se aprobaba, como tenían pensado, se haría finalmente a través de dicho trámite.

Por su parte, Compromís, EH Bildu y el PdeCat también explicaban los motivos por los que finalmente votaban que sí, del mismo modo que Esquerra Republicana, que "por responsabilidad y convencimiento", anunciaba su voto en positivo.

Pero si hubo un partido político que arrancó aplausos contenidos desde la tribuna de invitados fue el Grupo parlamentario de Unidos Podemos. Su portavoz, en un discurso en el que apelaba al patriotismo, pedía al resto de partidos que "defendieran los in-



Emoción y alegría entre los profesionales

tereses de la gente que trabaja y hace que funcione este país y no de la gente que viene a chupar los servicios públicos".

De poco sirvieron sus palabras para convencer a Ciudadanos, que ya se sabía de antemano que iba a votar en contra. Entre otras cuestiones porque se trata de una "expropiación encubierta" y su redacción generaba "inseguridad jurídica". Además, desde este grupo parlamentario, creen que el decreto "hace un flaco favor al taxi". "Si echamos a los competidores el taxi no estará preparado en próximas revoluciones tecnológicas", aseguraba su portavoz ante la cámara.

Más sorpresa causó entre los profesionales el voto en contra del Partido Popular, sobre todo porque en las últimas semanas se habían mantenido reuniones con su portavoz de Fomento y parecía que, si bien no

iba a dar su apoyo al RDL, sí que podría entretenerse una posible abstención.

Nada más lejos de la realidad, ya que tras un discurso bastante duro en el que no dejó clara su postura, dio su voto en contra al RDL. "Este es un real decreto que nace con el objetivo de quitarse un marrón de encima. No soluciona el problema", aseguró su portavoz desde la tribuna. Además, ya anunciaba que en caso de desarrollarse como Proyecto de Ley votaría a favor. Y así fue.

Aunque durante su intervención Ábalos aseguró que "estamos ante la convalidación de un Real Decreto Ley que no admite enmiendas", la tramitación como ley abre la posibilidad de que realicen cambios a los principales puntos del Decreto mediante la introducción y el acuerdo de enmiendas.

Madrid quiere unas tarifas sin suplementos



El Ayuntamiento propone una tarifa medioambiental

Las nuevas tarifas presentadas por el Ayuntamiento de Madrid, que conllevarían una subida del 5,1% de los precios del taxi, eliminan los actuales suplementos, salvo los de los días 24 y 31 de diciembre. Ahora es turno de la Comisión de Precios de la Comunidad de Madrid de refrendar o no este pacto que, según el consistorio, cuenta con el respaldo del sector. Entre los suplementos a eliminar se encuentran los de llegada a IFEMA y a Barajas, así como el aplicable a partir del quinto pasajero, y los establecidos para viajes con origen en estaciones de tren y autobús, así como al Parque Ferial Juan Carlos I. En este caso, desaparecen como tales y se integran en la nueva tarifa 7, que con un importe de 7,50 eu-

ros incluye, además de la bajada de bandera, un recorrido de casi 1,5 kilómetros. La tarifa 3, para viajes con origen en el aeropuerto y destino a cualquier ubicación fuera de la M30, mantiene su importe de 20 euros. Eso sí, debido al ajuste del IPC de transportes de la Comunidad de Madrid la tarifa reduce su actual franquicia kilométrica, pasando de 10 a 9,5 kilómetros.

Nuevas tarifas y subida

Entre las novedades propuestas figura también la creación de una tarifa número 9, que permitiría establecer precios cerrados para servicios previamente solicitados. Esto será posible una vez que se habilite por el Ayuntamiento de Madrid el sistema automático de cálculo de rutas y tarifas para estos efectos, ya en uso en la aplicación móvil municipal TXMAD. Asimismo se propone una tarifa medioambiental, la 8, que permitiría un descuento del 10% en los viajes realizados en este servicio cuando se active el Protocolo de Contaminación por dióxido de nitrógeno.

Además de lo antes mencionado, el Ayuntamiento también ha planteado un aumento en los precios, correspondiente al IPC interanual del transporte de Madrid (5,1%). De esta manera, la bajada de bandera de la tarifa 1 subiría 10 céntimos, pasando de los 2,40€ actuales a 2,50 de la propuesta, mientras que la de la tarifa 2 aumentaría 20 céntimos, de 2,90€ a 3,10. La propuesta presentada a la Comisión de Precios, órgano que deberá autorizar o no este cambio tarifario, también incluye una subida del precio por kilómetro para las tarifas 1,2, que pasarían a ser de 1,10 y 1,3 euros respectivamente.

Detenido presunto autor de 6 atracos a taxistas

La Policía Nacional ha detenido a un hombre de 61 años y con acento italiano tras el intento de atraco a un taxista en Madrid. El presunto atracador sería además responsable de varios atracos, hasta 6, a otros taxistas en los últimos meses. La detención ha sido posible gracias a la intervención del último taxista al que intentó atracar con una pistola simulada.

Los hechos ocurrieron en el céntrico barrio de Malasaña, donde el atracado subió a un taxi. El profesional, que en declaraciones a nuestro medio aseguró que no le inspiró demasiada confianza, iba prevenido y por eso, cuando le sacó una pistola y le apuntó en el costado, tuvo claro que no iba a darle nada. "Lo mejor que puedes hacer es pagar la carrera y marcharse", le dijo el conductor. El taxista en cuestión es un viejo conocido de los compañeros en Madrid y su APC, que ha ocupado en determinados momentos cargos de responsabilidad en organizaciones del sector. Por su expreso deseo, mantenemos su anonimato.

Mientras se producía esta violenta situación en el interior del vehículo y sin saber que se trataba de un arma falsa, como después descubrieron los propios agentes de la policía, el taxista mantuvo su vehículo en mitad de la calle y pudo hacer señales lumínicas para advertir a una patrulla que circulaba por la zona. Cuando los



La Policía Nacional detuvo al atracador tras su último intento frustrado

agentes se acercaron, el ladrón salió huyendo, aunque fue finalmente reducido y llevado hasta la comisaría.

Ràdio Taxi 033, en concurso de acreedores



Sin acceso a la web desde hace meses

Dos años después de publicar la precaria situación de la emisora Ràdio Taxi 033, una de las históricas de Barcelona, la empresa que gestiona esta marca comercial, Ràdio Taxi Verd, ha presentado concurso de acreedores. La empresa arrastra impagos por valor de 300.000 euros con entidades financieras, según han publicado diferentes medios financieros. La página web de la emisora se encuentra desactivada y también es habitual encontrar malas críticas tanto en su perfil de Facebook como en Google, donde los clientes se quejan de la falta de servicio por escasez de coches.

Hace dos años, las deudas contraídas por la emisora provocaron un corte en el servicio que duró una semana. Además, llevaban tiempo negociando un ERE con la plantilla de teleoperadoras, que tenían dificultades para cobrar mes tras mes sus nóminas. Algo que se trasladó hacia los propios taxistas, que también vieron retrasados los pagos de sus vales. Ahora mismo, el futuro de la emisora se encuentra en manos del Juzgado de lo Mercantil número 4 de Barcelona, que tendrá que decidir si admite a trámite o no el concurso de acreedores presentado por una emisora que, según aseguraban, la que reunía mayor flota en la Ciudad Condal.

Élite Barcelona propone un nuevo modelo tarifario

La directiva de Élite Taxi Barcelona trabaja ya en un nuevo modelo tarifario. El objetivo, modernizar el servicio del taxi y mejorar la transparencia y confianza de cara al usuario. Entre las opciones que propone esta organización, es la posible venta por anticipado que se podría hacer de los servicios a través de la app calcula tu ruta del Institut Metropolità del Taxi, donde otras apps cogerían ese parámetro para establecer precios por anticipado. Eso con diferentes suplementos hace que sea mucho más complicado de realizar. Desde la organización lamentan que existan taxímetros, unos 500, que no aceptan un número ilimitado de tarifas, por lo que dificulta su intención de ampliarlas y hacerlas mejores. No obstante, se encuentran trabajando en una nueva propuesta más competitiva que la existente y que esperan presentar en las próximas semanas ante la administración.



No todos los taxímetros admiten tarifas ilimitadas

Condenado un taxista por agredir a otro

TEn Mahón, Menorca, un taxista ha sido condenado por un delito de lesiones leves tras agredir a otro compañero del mismo municipio en el aeropuerto de la isla. Deberá abonar una multa de 90 euros e indemnizar al taxista agredido con 150 euros a causa de las lesiones que le produjo. Los hechos tuvieron lugar el pasado 18 de julio en el aeródromo de Menorca en plena tensión por la implantación de licencias temporales en Mahón. Precisamente el taxista ahora condenado trabajaba con una licencia temporal. Al parecer, el taxista agredido le recriminó que varios compañeros le habían visto trabajar en horarios que no le correspondían. De ahí ambos tuvieron una discusión y el taxista condenado le propinó un golpe al otro compañero. Finalmente la semana pasada el inculcado aceptó su culpabilidad en los hechos y fue dictada la sentencia de conformidad entre el abogado del acusado y el fiscal.



天



+ INFO

Aprobada la nueva Ley Foral de Navarra



El Parlamento aprobó la nueva Ley por unanimidad

La modificación de varios artículos de la Ley Foral ha sido aprobada por unanimidad por el Parlamento de Navarra. Entre sus principales objetivos, posibilitar que los Ayuntamientos de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona

no incluidos en el APC puedan solicitar su incorporación en el plazo de tres meses desde la entrada en vigor de esta norma. En este supuesto, las licencias serán "intransferibles" y se extinguirán automáticamente en caso de renuncia, jubilación,

fallecimiento o declaración de incapacidad permanente que inhabilite para el ejercicio de la función de taxista. Del mismo modo, no podrá autorizarse la transferencia de una licencia si no han transcurrido más de dos años desde que el transmitente ostente la titularidad de la misma. Asimismo, la persona que transmita una licencia podrá ser titular de otra en un período no inferior a cinco años. Por otra parte, se añaden los supuestos de defunción y jubilación entre los aceptados para poder explotar la licencia mediante personal contratado, por un período no superior a dos años.

Hasta 9 plazas

Otra de las novedades es la posibilidad de aumentar el número de plazas hasta las 9 y se amplía también, de 10 a 12 años, el plazo de renovación de vehículos ECO y eurotaxi, pudiendo ampliarse también dos años más en las mismas circunstancias. A tal efecto, para fomentar la incorporación de Eco taxis, se establecerán programas de promoción y ayudas.

Granada quiere un APC para el aeropuerto

El Ayuntamiento de Granada ha solicitado a la Junta de Andalucía que cree un área de prestación conjunta (APC) del taxi entre la capital y el Aeropuerto Federico García Lorca Granada-Jaén y así aumentar la oferta de taxis. Desde la administración local creen que es necesario que los taxis de Granada se incorporen al aeropuerto, donde actualmente operan las concesiones de Chauchina y Santa Fe. Para evitar el total rechazo por parte de los taxistas de estos profesionales, se propuso desde la administración granadina que éstos tuvieran preferencia sobre los taxistas de la capital, aunque la postura de ambas localidades es, a día de hoy, totalmente contraria.



En el aeropuerto operan solo taxistas de Chauchina y Santa Fe

Encuentran sin vida a un taxista en Laxe

José Lema Álvarez, taxista de 62 años de Laxe, A Coruña, fue encontrado sin vida en su propio taxi el pasado 17 de octubre. Un vecino fue quien dio el aviso a la Guardia Civil tras saber que le buscaban y haber visto el taxi en una pista forestal apartada perteneciente a la Traba de Laxe. La misma Guardia Civil, en colaboración con Protección Civil y Policía Local, ya había iniciado un operativo de búsqueda tras interponerse el domingo la correspondiente denuncia de desaparición. Según medios locales, el taxista era una persona muy conocida en Laxe y los alrededores. Quienes le conocen afirman que se trataba de una persona muy introvertida que se había dedicado al sector del taxi cuando regresó de Suiza donde estuvo muchos años emigrado.

Apoyo vasco al taxi frente a las apps disruptivas

Tanto en Bilbao como en Guipúzcoa, sus diferentes administraciones públicas han mostrado su respaldo al taxi frente a las aplicaciones disruptivas. En la capital vizcaína, Alfonso Gil, concejal de Movilidad del Ayuntamiento, ha mostrado su apoyo al sector del taxi de la ciudad, un servicio que según él, "está comprometido con la calidad y con el medioambiente". Las declaraciones llegan tras la reunión mantenida por miembros del consistorio con representantes de Uber, que han anunciado su intención de operar en esta ciudad. "Le hemos dicho a Uber que el servicio urbano de Bilbao lo hace un servicio público autorizado como es el taxi, explicó el edil.

Gil advirtió de que si otros servicios complementarios quieren entrar en la ciudad no lo puede impedir, siempre y cuando "lo permita el marco regulatorio". En cualquier caso, aseguró que "el servicio público de viajeros en vehículos con conductor en Bilbao lo va a hacer el taxi". "Desde Uber tendrán que analizar cuáles son las condiciones en la que quieren prestar el servicio, pero Bilbao va a defender el servicio de taxi como elemento de servicio público", afirmó el concejal, que tras atender a los medios de comunicación saludó a un grupo de taxistas que estaba en las afueras del edificio consistorial donde tuvo lugar el encuentro.



Alfonso Gil, concejal de Movilidad, con representantes del taxi

También Guipúzcoa

Las Juntas Generales de Guipúzcoa han pedido a la Diputación Foral colaborar con el sector del taxi tradicional para que siga prestando un servicio de calidad evitando prácticas como las que llevan a cabo algunas plataformas que trabajan con vehículos de alquiler con conductor (VTC). Por otro lado, las dos principales empresas de VTC tradicionales de Guipúzcoa se han mostrado sorprendidas por las intenciones de la empresa Uber de iniciar sus servicios en la región, alineándose con el sector del taxi tradicional y advirtiendo que dicha plataforma no tendrá fácil su entrada en la localidad vasca.

Nueva ordenanza de movilidad sostenible

Freno al tráfico en el centro

Madrid ha sido la primera gran capital en aplicar su nueva ordenanza de movilidad. Una normativa que limitará notablemente el acceso de los vehículos a determinadas partes de la ciudad y que, además, establece una nueva regulación para bicis o patinetes eléctricos. Además, en unas semanas entrará en vigor la nueva área Madrid Central que restringirá aún más el tráfico rodado en la ciudad.



Fomentar la convivencia, objetivo del Ayuntamiento con la nueva ordenanza

Desde el pasado 24 de octubre, Madrid cuenta con una nueva ordenanza de movilidad sostenible. La reducción de la velocidad de circulación a 30 kilómetros hora en calles de un carril por sentido y carril único, el 85 %, es su principal novedad. Solo se podrá ir a 50 en grandes vías con varios carriles.

Además, la normativa, que ha contado únicamente con el respaldo de Ahora Madrid y PSOE y el rechazo frontal de Cs y PP, también "flexibiliza la circulación ciclista, protege el espacio del peatón y busca garantizar la accesibilidad de los usuarios de sillas de ruedas".

Un mes después, el 30 de noviembre, entrará en vigor también Madrid Central, un espacio limitado al tráfico privado que abarca todo el distrito centro y cuyo perímetro está señalizado ya con una línea roja. A partir de esa fecha solo podrán acceder los

residentes en el distrito Centro y sus invitados -20 máximo al mes- quienes tengan un vehículo con etiqueta Eco o Cero Emisiones o acudan a un aparcamiento, entre otras excepciones, como el transporte público. También puede accederse al área a través del servicio de taxi, disponiendo el área de 27 reservas para taxis con un total de 112 plazas para facilitar el acceso al servicio, así como las familias cuyos hijos vayan a un colegio en el interior de Madrid Central con autorizaciones que tramitarán los propios centros.

Tras la primera fase, y aún sin fecha pre-

Etiquetado de la DGT obligatorio en 6 meses



THE UNIVERSITY OF CHICAGO
DIVISION OF THE PHYSICAL SCIENCES

DEPARTMENT OF CHEMISTRY



CHICAGO, ILLINOIS

1960



Más ventajas para los coches ECO

vista, se comenzará a controlar el acceso por cámaras de tráfico con un periodo mínimo de dos meses en los que se enviarán cartas informativas con la infracción cometida para dar a conocer esta nueva zona de bajas emisiones. Este área central comprende desde Plaza de España, Bailén y Gran Vía, hasta Puerta de Toledo, Atocha y Colón. Un gran área de prioridad residencial que, como decimos, entrará en vigor en próximas semanas.

Con tantos cambios a la vista y ya que nuestros lectores, además de profesionales del taxi, son también ciudadanos y visitantes de la ciudad de Madrid, queremos analizar algunas de las cuestiones más importantes a tener en cuenta a partir de ahora para ahorrarnos multas y disgustos cuando circulemos por la capital.

Por ejemplo, con respecto a la velocidad, coches y motos deben circular a 30 kilómetros por hora como máximo de forma general, salvo que las calles tengan varios carriles por sentido -como ocurre en grandes avenidas- o múltiples carriles aunque sean en una sola dirección.

Con esta decisión, el Ayuntamiento quiere "pacificar" estas calles de carril único y de un carril por sentido donde los conductores con un objetivo doble: mejorar la seguridad vial y convivir con otros vehículos urbanos como bicicletas y patinetes eléctricos.

No es la única reducción de velocidad a la

El RACE critica la falta de alternativas para los ciudadanos

que tendrán que enfrentarse los conductores, ya que las de plataforma única, con acera y calzada a mismo nivel, verán reducida su velocidad hasta los 20 kilómetros por hora. En cuanto a las grandes avenidas permanecerán además las cicocalles, carriles señalizados horizontalmente con símbolos de bicicletas y que están limitados a 30 para que los ciclistas convivan con otros vehículos.

Otra de las principales novedades que puede encontrarse en la ordenanza es que dentro de seis meses, es decir, en abril de 2019, todos los coches y motos que accedan a la ciudad de Madrid, incluso los que provengan de otros municipios y regiones, deberán llevar los distintivos ambientales de la Dirección General de Tráfico.

Un etiquetado que, recordemos, deja fuera a los más contaminantes, los matriculados antes del año 2000 o los diésel de antes de 2006. Con estos distintivos B, C, Eco o Cero emisiones, el Ayuntamiento aplicará su nuevo protocolo contra la contaminación, que desde su entrada en vigor, el pasado 8 de octubre, tiene cinco escenarios por altos niveles de contaminación de dióxido de nitrógeno.

En el escenario 2 se impedirá circular a los que no tengan clasificación ambiental en el centro, en el 3 estos vehículos no podrán circular en toda la ciudad y en el 4 sumará a los de etiqueta B a la restricción, mientras que en el 5 solo se permitirá circular a los no contaminantes (Cero y Eco)



Madrid Central restringirá aun más el tráfico en el núcleo urbano

El 30 de noviembre entrará en vigor Madrid Central

Una ciudad amable con la bicicleta

Precisamente la convivencia de la bicicleta, así como otros nuevos medios de transporte, es otro de los objetivos de esta nueva ordenanza de movilidad sostenible. Como norma general, las bicicletas deberán circular por la calzada ocupando la parte central del carril y permitiéndose la circulación de dos ciclistas en paralelo cuando no suponga riesgo, y vías ciclistas. Solo podrán hacerlo en aceras y zonas peatonales los menores de 12 años y los adultos que los acompañen. Además, como ya sucede en otras ciudades europeas, se incluye la posibilidad de giro a la derecha con semáforo en rojo siempre que esté señalizada y también se permitirá la circulación en ambos sentidos en calles residenciales [aquellas con velocidad de 20 km/h o inferior] y ciclocalles y en la red viaria local cuando estén específicamente señalizadas a tal efecto.

En cuanto a los patinetes, que últimamente se han puesto muy de moda, estos



Los críticos lamentan que el Ayuntamiento no ofrezca alternativas

podrán circular prácticamente por todas las calles de Madrid, las que sean a 30 y a 20 y también por los carriles bici, pero a las aceras solo podrán subir los que no tengan motor -patinetes, motopatines o patines- y no superen los cinco kilómetros por hora. La edad mínima para ir en patinete eléctrico por las calles de Madrid será de 15 años.

Una medida cuestionada

Una de las voces más críticas con la nueva ordenanza, además de los partidos de la oposición, ha sido el RACE, que considera que esta normativa es discriminatoria con los vehículos, recordando que cada día, cien-

tos de miles de madrileños "necesitan su transporte privado para su actividad laboral y personal". También critican que el Ayuntamiento no ofrezca alternativas para aquellos que tengan que realizar recorridos de medio y largo radio y tampoco, ningún plan de medidas para la renovación del parque ni de incentivos para el uso del vehículo con energías alternativas.

Olga Lobo

Novedades para el taxi

Según puede leerse en la propia web del Ayuntamiento de Madrid, en el referente al taxi, y también a los vehículos de alquiler con conductor, la nueva normativa establece como régimen general para ambos sectores, la necesidad de que los vehículos empleados dispongan del distintivo ambiental 'Cero emisiones' o 'ECO' de la Dirección General de Tráfico y, como el resto de vehículos, lo muestren de modo claramente visible. Para los vehículos que estén ya en circulación y dedicados a estas actividades en el momento de aprobación de la ordenanza, se define un régimen transitorio que les permitirá circular hasta el 31 diciembre 2022 (2025 para vehículos adaptados), y si disponen de etiqueta 'C' hasta el 31 de

diciembre de 2027.

En cuanto a las paradas, estas también se han regulado. De esta manera, la regulación de la subida y bajada de pasajeros a taxi en carril bus-taxi por el tiempo imprescindible para subida y bajada de pasajeros, no deberá superar el plazo de dos minutos. Además, no estará permitida la parada de taxi, tampoco VTCs, en carril bus-taxi para esperar dentro del vehículo al cliente que se realicen de modo concertado (es decir, llamando a un teléfono o mediante una aplicación móvil u otros medios similares). Por último se prohibirá la parada en las zonas de aparcamiento de bicicletas públicas de alquiler y junto a paradas de taxis para así facilitar su acceso.

Valencia ultima también su nueva ordenanza

El Ayuntamiento de Valencia ha presentado el borrador de la nueva ordenanza de movilidad. Un documento que sustituye al anterior, de 2010, y que presenta grandes novedades. Consolida la ciudad 30 km/h en calles con un carril por sentido, 'legaliza' el uso de los patinetes, que se equiparan prácticamente a las bicicletas, y crea una nueva zona verde de estacionamiento, al igual que otras grandes ciudades como Madrid o Barcelona, donde solo podrán aparcar residentes. Según Grezzi, Ciutat Vella, Russafa y Benimaclet han solicitado este nuevo estatus de estacionamientos, que entrará en servicio cuando se licite el nuevo contrato de la ORA. Se mantendrá la zona naranja y azul

“El sector está viendo cómo, o se renueva

Barcelona y su Área Metropolitana afronta los últimos meses antes de que comienza el “veto” al diésel en el taxi. Para ello, concesionarios como Auto88 se preparan ante el inminente aumento de demanda de vehículos abasteciéndose de modelos eco, tal y como explica su jefe de ventas LCV y flotas, Francisco Vela. Además, ofrecen una de las últimas novedades, la Fiat Talento de 9 plazas y PMR con la que el sector compite de igual a igual con las VTCs.



La flota Fiat a disposición del taxista en Auto88

Hablamos con Francisco Vela, Jefe de ventas LCV y Flotas de Auto88, sobre cómo se está llevando a cabo la transición ecológica dentro del sector y cómo afronta este concesionario Fiat este nuevo reto para todos. Tal y como destaca Vela en esta entrevista, el concesionario es consciente del importante momento que vive el sector, razón por la que se ha incorporado un equipo comercial dedicado en exclusiva a los profesionales del taxi.

Profesionales que, por su parte, también han tomado conciencia de la necesidad de renovarse por completo para poder continuar ejerciendo su profesión ante las nuevas normativas y exigencias que se imponen desde las administraciones públicas.

Hay que recordar que a partir del próximo año Barcelona, al igual que hiciera Madrid este 2018, prohíbe la venta de taxis diésel, con la única excepción de los modelos eurotaxi.

En Madrid, la demanda ha sido tan grande que se han producido roturas de stock en algunas marcas, una situación de la que han tomado buena nota en la Ciudad Condal. En el caso de este concesionario en concreto, se han abastecido para poder satisfacer la previsible alta demanda de modelos eco y explica que tienen vehículos para entrega inmediata.

Como novedad, ofrecen el único modelo de 9 plazas actualmente homologado en el

AMB que también es eurotaxi. Un vehículo muy codiciado por los profesionales que llevaban años pidiendo este tipo de alternativas para competir en igualdad de condiciones con los vehículos de alquiler con conductor.

Gaceta del Taxi.- En Barcelona se va a producir un importante cambio normativo en 2019, al no poderse adquirir modelos diésel para el taxi. A fecha de hoy, ¿cómo se han preparado en Auto88 para hacer frente a la demanda del sector? ¿Han notado ya un mayor interés por parte de los titulares en este sentido?

Francisco Vela.- En Auto88 creemos que el sector del taxi está en un momento de cambio y crecimiento muy importante, y por eso hemos incorporado un equipo comercial dedicado exclusivamente a este sector.

El sector está viendo cómo, o se renueva completamente, o no podrá ejercer. Por esto, hemos homologado, junto con el Área Metropolitana de Barcelona, dos nuevos modelos Fiat para taxi: el Fiat Tipo GLP y la Dobló GNC.

“Para los profesionales del sector los tiempos son vitales”

completamente, o no podrá ejercer”

La Talento de 9 plazas es la única autorizada también como PMR



Modelos GLP, como el Tipo, son cada vez más demandados



La Dobló, propulsada con GNV, es otra alternativa ECO para el taxista



A demás, nos hemos aprovisionado de unidades suficientes para cubrir la creciente demanda de vehículos ecológicos, que ha aumentado notablemente en los últimos meses.

G.T.- Sabemos que Auto88 lleva años trabajando de manera especial con el taxi, ¿en qué es más exigente un profesional del sector que un conductor particular?

F.V.- Para los profesionales del sector los tiempos son vitales: la entrega del vehículo debe ser rápida y precisa. Para ello, en Auto88 todo el personal, tanto comercial, como de logística como de preparación, son conscientes de las necesidades del taxista y de los problemas que un retraso puede suponer. Nos tomamos muy en serio al sector del taxi.

G.T.- En la actualidad, Fiat dispone ya de modelos propulsados con gas natural y con GLP. ¿Esperan alguna nueva incorporación

en el mercado los próximos meses?

F.V.- De momento no están previstas nuevas incorporaciones, aunque Fiat es muy consciente de que debe fabricar vehículos ecológicos.

“Cuantas más plazas, más fácil encontrar carreras para el taxista”

G.T.- La nueva normativa no afecta, a fecha de hoy, a los vehículos eurotaxi, que sí podrán seguir siendo diésel. En este sentido, ¿qué oferta tiene a disposición del sector Auto88?

F.V.- Auto88 también ha homologado la Fiat Professional Talento, furgoneta de 9 plazas eurotaxi, única en el sector, ya que no existen en estos momentos otras alternativas de 9 plazas.

G.T.- En la última actualización de nuestra página de homologados de Barcelona, figura ya el Fiat Talento como modelo de 9 plazas. ¿Se confirma así su autorización por parte del Institut Metropolità del Taxi?

F.V.- Sí, está confirmado. Desde el mes de agosto ya es posible trabajar el taxi con una Fiat Talento de 9 plazas en Barcelona. Durante el mes de agosto en Auto88 tuvimos algún

percance con las compañías de precintos, al tratarse del mes de vacaciones. Esta situación ya está solventada y, como comentábamos, nos tomamos la rapidez en la entrega del taxi con mucha importancia.

G.T.- De cara al próximo año, ¿hay pensada una motorización ECO del modelo Talento? En caso de no ser así, ¿será necesario adaptarlo como PMR para que pueda ser comprado por los taxistas interesados?

F.V.- No está prevista de momento la fabricación de la Talento en motorización ECO. De todos modos, desde el pasado mes de marzo ya está homologada la Talento para PMR. Tal y como dice la norma-

“Tenemos vehículos para entrega inmediata”

tiva, si el vehículo está homologado para PMR podrá venderse su versión diésel de plazas, que es lo que ha sucedido desde este mes de agosto.

Más demanda de taxis 9 plazas

G.T.- Nos consta que la competencia ha hecho que los vehículos de hasta 7 plazas se hayan convertido en una alternativa muy atractiva para los profesionales. ¿Han notado un incremento de la demanda en este sentido?

F.V.- Sí, se ha notado el incremento de demanda de vehículos de más de 5 plazas, para cubrir el cupo del 10% de licencias. Este cupo ya está cubierto a día de hoy. Ahora se nota en las renovaciones, ya que la Talento es la única que ofrece 9 plazas, y cuantas más plazas, más facilidades para encontrar carreras para el taxista.

G.T.- De cara al próximo año, ¿hay algún otro modelo de más de 5 plazas que sea además vehículo ECO?

No está prevista la incorporación de ningún modelo con estas características.

G.T.- Por último, en algunas ciudades como es el caso de Madrid, donde ya se aplican normas que restringen la compra de vehículos diésel, está habiendo escasez de modelos y marcas, ¿temen que pueda ocurrir algo similar en Barcelona?

F.V.- En cierto modo ya está ocurriendo. En previsión, en Auto88 nos dotamos de un importante stock de unidades para taxi justamente para evitar la pérdida de tiempo. Tenemos vehículos para entrega inmediata.

Olga Lobo

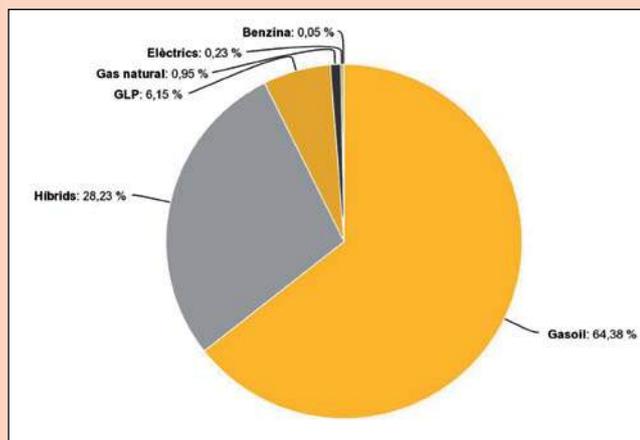
Un 37% de flota sostenible

Según los datos del Institut Metropolità del Taxi, del total de la flota actual de taxis que circula por Barcelona y su Área Metropolitana, el 37% son sostenibles. Es decir, funcionan con gas natural, GLP, son híbridos o eléctricos. Aunque el porcentaje crece mes tras mes, desde el Institut, su gerente, María Teresa Carrillo, cree necesario seguir trabajando en esta línea para que, entre todos, la ciudad sea mucho más limpia.

Por ello también insiste en la importancia de que los vehículos no superen los 10 años de antigüedad, aunque a día de hoy la media de los años no supere los 4 y medio, por lo que estamos ante una flota muy joven.

La única excepción a los nuevos cambios son los euro-taxis. En este caso, los vehículos adaptados se mantendrán en circulación a pesar de tener motorizaciones diésel ya que no existen modelos accesibles de bajas emisiones disponibles en el mercado. Tampoco se verán obligados a renovar a los 10 años, sino que el plazo se amplía hasta los 14 años, siempre y cuando no sean de segunda mano, en cuyo caso se registrarán por la norma general de renovación.

Desde el sector, aunque están a favor de la reconversión ecológica, se han mostrado reticentes precisamente con el plazo de renovación. Hay profesionales que creen que el cambio de vehículos no debería tener en cuenta la fecha de matriculación, ya que hay coches con esa edad años que están en perfecto estado de servicio. No obstante, creen importante que desde las administraciones se fomente, con ayudas, la adquisición de estos modelos, que por lo general suelen tener precios más elevados que los tradicionales modelos diésel.



Fuente: IMET

Mismas herramientas para competir

Una de las reivindicaciones históricas del taxi ha sido poder disponer de vehículos de hasta 9 plazas. Porque si bien la normativa permitía su autorización, ha habido ayuntamientos, como el de Barcelona y su Área Metropolitana, que han tardado un poco más en aprobarlos.

Desde el sector siempre han argumentado que con estos modelos pueden ofrecer un servicio que también los usuarios estaban demandando, lo que supone una mejora del servicio y más oportunidades de carreras para los profesionales.

Por otro lado, el aumento de vehículos de alquiler con conductor en el AMB, algunos con estos vehículos de más de 5 plazas, suponían una competencia a la que el taxi no podía hacer frente en igualdad de condiciones. Y aunque otra de las peticiones era que estos modelos fuera también ecológicos, de momento el taxi tendrá que esperar a que los fabricantes continúen por este camino y aumenten la oferta de hasta 9 plazas también eco.

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	33.440*
--------	-------	-----	---------

*No incluido gastos de preparación de taxi



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	24.500
-------------	-------	-----	--------

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 GNC	1.400	120	15.800€*
Tipo Station Wagon GLP	1.400	120	15.500€*
Talento 9 plazas	1.600	125	25.500€*
Talento 9 plazas	1.400	145	27.500€*

*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	33.100*

*No incluido gastos de preparación de taxi

 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%.

PREMIADOS METAL LUBE



Felix Fernández
Licencia 6900
13 años en el sector



Daniel Fernández
Licencia 7923
8 años en el taxi



Fernando Ruiz
Licencia 4653
25 años como profesional

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

Busco taxi para llevarlo solo, preferiblemente con emisora zona norte de Madrid experiencia. Carlos Almeida Garrido T 631586675. Email: nanoone32@hotmail.com

Se necesita conductor de taxi. Turno completo. Emisora RTT, zona norte. Ignacio. T 696515786 Email: morientes810@hotmail.com

Busco Taxi para zona norte Alcobendas, S. Sebastián de los Reyes, jornada completa. David Fernández Serrano T. 696515786. Email: serranodfs@yahoo.es

BARCELONA- Busco trabajo como conductor asalariado. Turno de noche y dos años de experiencia. Ramiro Nunes. T. 686414603. Email: ramirospain@hotmail.com

Se ofrece taxi para trabajarlo 12hrs o solo, zona hortaleza, buenas condiciones, seriedad Alfonso Aguilera T. 626054814. Email: Aguilerahi73@gmail.com

Se necesita conductor para turno completo o por horas, condiciones a convenir, seriedad total. Zona Aluche. Ricardo Herrero T. 609744084. Email: rrr7359@gmail.com

Oferta para conductor, no fumador Martes par. Turno tarde-noche 10h, fines de semanas y fiestas completo. Con mytaxi. Coche Toledo nuevo. Julio Cobo Rueda T. 659238570. Email: jcobor@gmail.com

BARCELONA- Busco taxi para trabajar como conductor. Turno de tarde-noche, experiencia de dos años Muhammad Waseem T. 631555685. Email: waseemakramfridia@yahoo.com

Se necesita conductor taxi, turno tarde-noche, 10h. Coche Toyota Prius, viernes impar, emisora RTT. Antonio Garrido T. 644204791. Email: palomaton@hotmail.com

Se busca conductor, turno tarde-noche y fines de semana completos. Coche skoda rapid 2017. Carolina T. 675374172. Email: caroburgueno@hotmail.com

Se necesita conductor, turno 12 h, con relevo Parla, Torrejón de la Calzada, Illescas. Turno de 14 a 0:2. Miércoles, impar. Diego

Cabeza Colmenar T. 615609168. Email: diegocabezacolmenar@hotmail.com

BARCELONA - Me ofrezco como conductor asalariado. Turno mañana y dos años de experiencia. Muhammad Sibat UI Hasan. T. 631446803 Email: msibat2012@gmail.com

Se busca conductora de taxi en Madrid. Martes y par, emisora verde, skoda rapid, 83.000 km. A fijo o porcentaje. Dionisia T. 627458235- 627458234. Email: jotannah@icloud.com

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

Matrimonio de taxistas se ofrece para trabajar taxi las 16 horas completas a dos turnos de 8hrs. Con experiencia en el sector y cartilla en vigor. Nosotros nos ocuparíamos de todo. A porcentaje 60% y combustible por cuenta propietario. Raúl Lucerna Beni-tez T.622893598. Email: naskmc@hotmail.com

BARCELONA - Vendo licencia con coche, skoda Octavia, año 2013. Descanso martes. 143.000 €. Juan Manuel Renedo Medina. T. 645797513. Email: papijm34@gmail.com

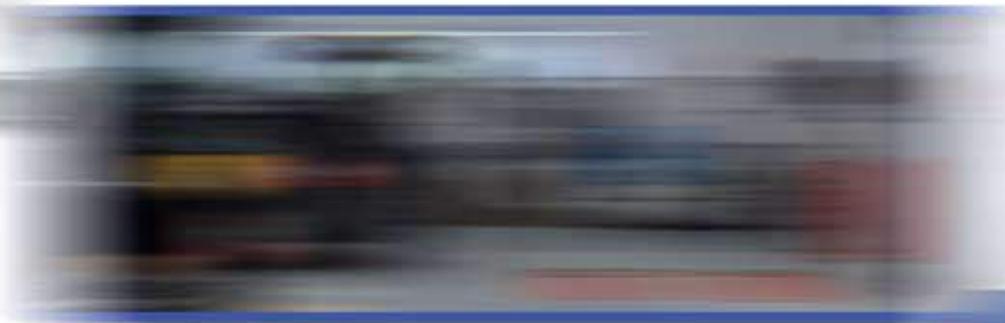
Buenas necesito taxista para trabajar con eurotaxi condiciones a convenir gracias Juan Manuel T 667634923. Email: juma_car@hotmail.com

Conductor casado responsable no fumador cargas familiares 25 años de experiencia serio, cuidadoso, limpio. Zona norte, El Molar. Miguel. T. 687261645 Email: talgo333@hotmail.es

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

THE HISTORY OF THE UNITED STATES

The United States has a rich and diverse history, shaped by the experiences 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. This history is a testament to the resilience and spirit of the American people.



The history of the United States is a complex and multifaceted story. It is a story of discovery, of struggle, and of triumph. It is a story that has shaped the world and continues to shape the lives of Americans today. The nation's history is a source of pride and inspiration for all who love it.



THE FOUNDING OF THE NATION



