

La **Gaceta** TAXI

La primera revista del sector

AÑO XXIV
NÚMERO 271
MARZO 2019

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

28A elecciones generales decisivas

- Mercedes Vidal, presidenta IMET
- Ordenanza VTC Madrid en marcha
- El taxi más solidario

www.gacetadeltaxi.com



Terminale dientesen la prima del mondo.



Esclusivamente.

Un'automobile che non si ferma mai.
Un'automobile che non si ferma mai.

www.terminale.it



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 (XVI)

Manu Sánchez

Responsable Geet
Plataforma en defensa
del servicio público del taxi



La Ley de Transporte y sucesivas reformas, desde su creación en el año 1924 como una materia autónoma separándose de la Ley de Circulación, establecían un hecho preferente por el Poder Público al intentar fortalecer la modalidad ferroviaria como aquel medio más aceptable para desplazar a las personas de una zona a otra. A partir de los años 60, la finalidad de seguir apostando por el ferrocarril choca con ciertas coincidencias en los recorridos ofrecidos por el transporte por carretera. Todo ello, debido al gran desarrollo adquirido por el transporte mecánico por carretera y la progresiva e ininterrumpida mejora de los vehículos que lo aseguraban, que ofrecían una profunda influencia sobre el papel del ferrocarril en todas las órdenes y circunstancias, perjudicando a su economía y a su rendimiento. Hasta tal punto que el Poder Público era consciente del desorden que produjo desde un principio, ante la falta de regulación ordenada que por aquel entonces, los transportes venían desenvolviéndose en circunstancias anómalas. Esta situación forjó en la búsqueda de soluciones sometiendo al transporte por carretera a una nueva Ley de transporte del año 1947 y, que ha esta-

do vigente hasta el año 1987, al ser derogada por la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres de 1987.

La Ley de los Transportes mecánicos por carretera no contenía otras previsiones sobre los servicios discrecionales que las referidas a la necesidad de obtener la autorización administrativa y de su funcionamiento, limitando su alcance o radio de acción, y dejando todo lo demás a su posterior desarrollo reglamentario. Podríamos decir que fue una norma continuista que regulaba el otorgamiento de autorizaciones por vehículo de contenido específico (modalidad de carga, precios, radio de acción, fianza...), y que se reflejaba la existencia y el alcance en las correspondientes tarjetas de transporte. Es decir, estos títulos afectaban al auto-turismo para realizar servicios de transporte interurbano, pues se les dotaba del título habilitante de la autorización (VT). Un título habilitante que daba la exclusividad a las licencias de la Clase B, dado el carácter principal de los servicios interurbano que realizaban, donde el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Comisión Delegada de Tráfico y de Transportes y Comunicación de la Comisión Provincial de Gobierno, coordinaba la expedición de licencias de esta naturaleza con la nueva autorización de las tarjetas V.T. de su competencia. Como podemos comprobar, el autotaxi, que operaba bajo la licencia de la clase A, fue un hecho insignificante, pues se le limitaba a desempeñar la prestación de servicio, exclusivamente en el ámbito urbano bajo la competencia propia de los Entes Locales. Aunque bien es verdad que



podían salir de su área de influencia, siempre y cuando estuviesen autorizados por el ente local.

Os recordamos, que no todo el transporte público era un servicio público. Insistimos que fue un concepto generalizado y utilizado por los reguladores, y que tuvo una mayor corrección del concepto y de la noción, con la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestre de 1987. Es decir, la Orden de 1964, así como el Real Decreto de 1979 continuaron con la línea de confusión que venía manteniendo el legislador en torno al concepto de servicio público, término que incluía de igual manera a todos aquellos transportes que se realizaban por cuenta propia. Por consiguiente, el legislador de la época seguía provocando con su falta de precisión esta confusión, que fue subsanada posteriormente por la doctrina a través de los diferentes desarrollos normativos, al denominar con mejor acierto el concepto de transporte público, a todos los transportes, diferenciándolos de todo aquello que no eran un verdadero servicio público de transporte cuya gestión pertenece en exclusividad a las Administraciones Públicas.

Esta decisión deja en el limbo al sector del taxi con el Reglamento del año 1979 donde el concepto establecido de servicio público adquiere un papel contradictorio con el enunciado a título de "Servicio de transporte urbano de viajeros en automóviles ligeros de alquiler con conductor", un título que desvirtúa el sentido del servicio público de taxi, pues en la redacción de textos del mencionado reglamento aglutinaba a todos los modos que operaban en el ámbito urbano e interurbano. Esta situación provocó que los ayuntamientos incluyeran en su Ordenanza Municipal de igual manera, el falso título de vehículos de alquiler con aparato taxímetro, de acuerdo con el concepto dado en el RD de 1979. Un hecho que ha estado presente en la Ordenanza municipal del taxi de 1980 hasta realizada la modificación en el año 2012 donde cambia de título, pasando a llamarse "Ordenanza municipal del Taxi".

"La victoria tiene mil padres y el fracaso muere huérfano" John F. Kennedy

Enred@dos



Pedro Rivera Jaro Se llama fraude de ley, busca los recovecos para burlarla, pero el problema es que está tipificado en el Código Penal.

Dolores Hernández Rodríguez Pero pretende ir a un juicio, provocar un juicio lo antes posible, que se vayan de paseo dónde pagan los impuestos a Delaware.

Manu Lar Y la burra vuelve al trigo, a ver quién controla que no se meta en la finca del vecino.

Alberto Mirasol Rodríguez Pero vamos es de cajón, cuando supe él adelantó electoral lo imaginé. Por desgracia para nosotros.

Concepcion Gallo Rincon Esto es el resultado de no regular las VTC en Madrid. Se van de una comunidad y vienen como intrusos a trabajar a otra, basta ya, que tome

cartas en el asunto el Gobierno o esto irá a peor.

@RLCar34 Bueno esto es lo normal ¿para qué leyes? ¿Para qué normas? Esto es un sin Dios, todo vale. Estos sinvergüenzas consintiendo Liberalismo le llaman a hacer lo que les apetezca.

@surebic Nadie les ha "echado", se han ido ellos mismos, que manía siempre con lo mismo, las VTC tradicionales siguen trabajando en Barcelona, pueden trabajar pero no hace de taxis.

@FlowersMafalda ¡Estupendo! Qué ante el gran desconocimiento del problema por parte de la sociedad en general, al menos se queden con esa idea: el TAXI contribuye al mantenimiento de nuestro sistema de bienestar. La VTC no.

“La VTC quiere hacer de taxi con una

Diferenciar el mercado de la VTC del mercado del taxi. Ese es para César Ramos, diputado del Partido Socialista (PSOE) en el Congreso de los Diputados, el objetivo que se marcaron desde el gobierno en la legislatura recién finalizada. Ahora, y ante la llegada de nuevas elecciones, Ramos asegura que en su partido seguirán apostando por sectores regulados y advierte de los peligros de la liberalización.



César Ramos, diputado del Partido Socialista en el Congreso de los Diputados

El mandato en el gobierno del Partido Socialista finaliza meses después de la moción de censura que acabó con la era de Mariano Rajoy. Durante este tiempo, el taxi ha entrado de pleno en la vida parlamentaria, primero con la huelga del verano pasado, posteriormente con el RDL convalidado en octubre que regulaba las VTC, y por último con el paro y las protestas de Madrid y Barcelona de finales de enero y principios de febrero.

César Ramos, diputado socialista durante esta legislatura y portavoz de Fomento en el Congreso, ha atendido a La Gaceta del Taxi reivindicando la labor del ejecutivo de Pedro Sánchez para regular las VTC e insistiendo en la necesidad de diferenciar claramente el mercado del taxi y el de los otros modos de transporte en aras de preservar una competencia leal.

Gaceta del Taxi.- Durante el mes de septiembre de 2018 se aprobó en el Consejo

de Ministros el RDL 13/2018, que fue convalidado después en el Congreso de los Diputados, y que introducía una nueva regulación a las VTC. Algunos partidos políticos han criticado este decreto al asegurar que se quitaron un problema de encima y se lo trasladaron a las comunidades autónomas. ¿Qué tienen que decir ante esas críticas?

César Ramos.- El problema del taxi existía desde hace muchos años. El resto de partidos nos dicen eso por estrategia partidista, pero para nada pensando en el taxi, en la movilidad y en el usuario. Lo que hemos hecho ha sido regular allá donde no había regulación. Adaptar la regulación a la lógica de la sociedad actual. Hemos puesto unas reglas del juego de la manera más razonable porque cuando no existen reglas del juego siempre salen ganando los mismos.

G.T.- El RDL 13/2018 se convalidó pero también se aprobó que su tramitación se llevase a cabo como proyecto de ley. ¿En qué afecta a este decreto la disolución de las Cortes y la convocatoria de elecciones?

C.R.- A partir de que se aprueba en Consejo de Ministros el RDL era válido. Que decaiga el proyecto de ley con la disolución de las Cortes lo que hace es que el decreto que tenía el gobierno sigue como estaba. La

“Regulamos allá donde no había regulación”

licencia y unas reglas distintas”

“Cuando no existen reglas del juego siempre salen ganando los mismos”

ley se ha modificado con el RDL y no hay ningún cambio. Creo que puede ser beneficioso para el sector del taxi porque en el proyecto de ley cualquier partido podía conseguir que fuera un decreto que no sirviera para nada o generase más problemas para todos los sectores. El RDL estaba muy estudiado jurídicamente y cualquier elemento que se pudiera haber introducido dentro del proyecto de ley hubiera podido generar un problema y haberlo dejado sin efecto.

G.T.- Desde buena parte del sector del taxi existe cierta inquietud de que se pueda volver a la situación anterior y que las competencias de las VTC vuelvan a la administración central. ¿Pueden realmente “tirarlo a la basura” y dejarlo sin efecto?

C.R.- Eso no va a pasar. Cuando los partidos políticos dicen eso están demostrando un desconocimiento total, porque con el RDL no se transfieren competencias a las comunidades autónomas. Para transferir competencias lo tienes que hacer a través de una Ley Orgánica y el RDL no lo es. Esto demuestra un gran desconocimiento por el resto de partidos. Lo que hace el RDL es, en primer



“La intención del Partido Popular siempre ha sido la liberalización total”

lugar, que las autorizaciones de VTC que existen que tienen ámbito nacional, después de los cuatro años de moratoria, solo podrán servir para hacer transporte interurbano y que si alguna comunidad o ayuntamiento quiere que las VTC puedan trabajar en el ámbito urbano, tendrán que regular y dar una autorización igual que sucede con el taxi. No se ha transferido ninguna competencia, lo que dice el RDL es que las comunidades y ayuntamientos, en el ámbito de sus competencias, podrán regular en ciertos aspectos. Lo que está demostrando este conflicto es

la poca capacidad del resto de partidos para entender el problema y para dar respuestas razonables y lógicas.

Diferenciación de mercados

G.T.- Es cierto que otros partidos se han manifestado en contra de esa regulación de sectores, ¿qué opinión tiene al respecto?

C.R.- Hay partidos como el PP que proponen la liberalización total. Eso es un verdadero escándalo y a la gente se le está engañando. El debate es incorrecto cuando se dice





"La precontratación es una fórmula para diferenciar los mercados"

lo de que las VCT han venido para quedarse. Está bien, pero se debería decir que la tecnología ha venido para quedarse, pero esta tecnología ya la utiliza el sector del taxi. Están intentando confundir a la ciudadanía con determinados términos que no son ciertos. No puede ser que la VTC se ponga a hacer trabajo de taxi con unas condiciones distintas y una regulación distinta. Hay que diferenciar los mercados. Si la VTC quiere trabajar de taxi que compre una licencia de taxi, después podremos entrar a debatir si tiene que haber más o menos licencias. La VTC quiere hacer de taxi con una licencia y unas reglas distintas.

No entra en la lógica hacer una liberalización total porque generaría un problema. El taxi es un servicio público y si lo liberalizas para entrar en la guerra de la competencia, al final lo que haces es rebajar las condiciones que les das a los usuarios.

G.T.- ¿Piensa que los 15 minutos de precontratación que se ha impuesto en Catalunya es una fórmula para diferenciar ambos servicios?

C.R.- Es una fórmula para diferenciar mercados. Gran parte del conflicto viene porque lo que diferenciaba al taxi de la VTC era la inmediatez. Al aparecer plataformas tecnológicas y la VTC hacer la precontratación a través del móvil, esa inmediatez propia del taxi también la tiene la VTC con unas reglas de juego distintas. Eso hace que se meta en el mercado del taxi. Los 15 minutos pueden ser una fórmula para volver a

separar los mercados. Es el único país en el que pasa.

G.T.- ¿Creó que sería bueno establecer la precontratación de 15 minutos a nivel nacional?

C.R.- Nosotros cuando sacamos el decreto, una de las justificaciones que dábamos es que la movilidad en España es muy distinta porque las características son diferentes dependiendo de la comunidad. Quienes tienen que regular en ese ámbito son las comunidades y ayuntamientos teniendo en cuenta esa realidad. En unos sitios serán 15 minutos, en otros no hará falta y en otros serán más. No tiene sentido que digamos que hay que poner algo en ámbito nacional cuando pensamos que el ámbito urbano debe ser regulado por la administración urbana. El taxi ha planteado la necesidad de imponer esos 15 minutos a nivel nacional porque en la Comunidad de Madrid se han negado a sentarse a hablar y llegar a un acuerdo. Baleares ha llegado a un acuerdo, y el País Vasco, Valencia y Aragón. Lo que ha demostrado el PP es la incapacidad para solucionar los conflictos.

G.T.- ¿A qué cree que se debe el cambio de actitud de Ángel Garrido con el sector del taxi en Madrid? ¿Creó que este político no se

juega nada o que está siguiendo unas directrices marcadas desde Génova?

C.R.- Creo que por varias razones. Primero porque no se va a volver a presentar y no ha puesto ningún interés; segundo, porque el PP estaba engañando al sector del taxi. Cuando en abril del año pasado aprobaron el RDL que respaldaba por ley el 1/30, lo hacían sabiendo que no se iba a cumplir porque más que un gesto era un engaño dado que su intención siempre ha sido la liberalización total.

G.T.- ¿Creó que es motivo suficiente para abandonar Catalunya por establecerse una precontratación de 15 minutos o una hora en Barcelona?

C.R.- ¿Creó que la han abandonado? Las que estaban haciendo de taxi con unas reglas de juego distintas son las que amenazan con eso. Pero es que era competencia desleal, no es lógico que estés en el mismo mercado con condiciones distintas.

G.T.- Con la llegada del mes de marzo se pone en funcionamiento la web de control de los servicios VTC, ¿qué objetivos se han planteado con esta web?

C.R.- Una de las cosas de las que se quejaba el sector del taxi es que las VTC, con la poca regulación que tienen, hacían determinadas cosas que no podían hacer y era muy complicado el controlarlo. Lo que ahora hacemos es poner una herramienta para que sea más sencillo comprobar que se cumple la ley. Comprobar que no circulan en vacío por las ciudades, que no recogen a gente sin antes haber sido precontratada, etc.

G.T.- ¿Necesitan una colaboración estrecha con las comunidades autónomas?

C.R.- Las comunidades autónomas tienen la obligación de hacer el control. Nosotros hacemos una herramienta que permita a todas las administraciones hacer el control, pero son las administraciones regionales y locales las que tienen que llevarlo a cabo.

G.T.- Como última pregunta y a modo de conclusión. Si el PSOE gana las elecciones generales y consigue gobernar, ¿seguirá apostando por el servicio público del taxi y apostará por la regulación?

C.R.- Hay una demostración y es que en las comunidades donde está gobernando el PSOE así lo estamos haciendo ya. Aragón, Baleares, Valencia y en el País Vasco. Esa es la demostración porque las palabras se las lleva el viento y el compromiso en época electoral mucho más. El taxi sabe con quién le viene mejor estar.

"La liberalización perjudicará al usuario"

Pilar G. Matorra/Javier Izquierdo



TOYOTA

GRAND SPACIA

5 SEAT

TECNOLOGIA TECNOLOGIA



TECNOLOGIA



TECNOLOGIA

- **ABS**
- **ESP**
- **ABS**

TECNOLOGIA

- **ABS**
- **ESP**
- **ABS**

Toyota
 Grand Spacia
 5 SEAT
 2014

Toyota
 Grand Spacia
 5 SEAT
 2014

“Queremos devolver las compe

Por primera vez y coincidiendo con la huelga del taxi, el Partido Popular hizo pública su intención de liberalizar el sector. Esta declaración, unida a la negación del ejecutivo popular en Madrid de regular las VTC, provocó el enfado de buena parte del colectivo del taxi. Alberto Herrero, diputado del PP en el Congreso, sostiene que la intención del partido pasa por quitar las restricciones que impiden al taxi competir hoy en día con las VTC.



Alberto Herrero, diputado del Partido Popular en el Congreso y portavoz de Fomento

No han sido pocos los taxistas que durante la pasada huelga se han sentido traicionados en cierto modo por la posición adoptada por el Partido Popular. La postura inmóvil de Ángel Garrido, presidente de la Comunidad de Madrid, de negarse a regular las VTC provocó que los taxistas acabasen concentrándose frente a la sede de los populares en la calle Génova.

Alberto Herrero, parlamentario del partido en el Congreso de los Diputados, ha estado en contacto con los taxistas durante la legislatura que ahora finaliza y de cara a las próximas elecciones, manifiesta en esta entrevista a La Gaceta del Taxi que la intención del PP por devolver la regulación de las VTC al ámbito nacional y eliminar aquellas restricciones regulatorias del sector del taxi que le impida competir en igualdad de condiciones en el mercado.

Gaceta del Taxi.- Durante la pasada huelga que llevó a cabo el sector del taxi, se pudo escuchar de boca de varios representantes importantes del Partido Popular que era necesario abordar una “liberalización del sector”. ¿En qué consiste esa liberalización de la que se habla desde el PP?

Alberto Herrero.- Desde luego liberalizar en cuanto al número de vehículos no porque fue precisamente el Partido Popular quien lo para-

lizó con el decreto de abril de 2018. Si hoy en día no van a entrar más VTC de las que hay es porque el PP convalidó ese decreto que elevaba a rango de ley el 1/30. De lo contrario solo en Madrid habría más de 120.000 peticiones. Lo que sí que es cierto es que desde el PP el foco lo tenemos puesto en los ciudadanos, que deben ser los verdaderos beneficiados de este tipo de servicios y por lo tanto, desde el PP, siempre salvaguardando el interés general de lo que es el taxi, queremos darle las máximas capacidades al usuario.

G.T.- Desde el taxi nos han trasladado que esa liberalización podría poner final al sector tal y como lo conocemos, ¿no lo ven así?

A.H.- Lo que debemos hacer es equiparar las condiciones de las VTC y de los taxis. El taxi tiene unas obligaciones y restricciones que las VTC no tienen, es ahí donde queremos trabajar para igualar esas condiciones. Si bien, los servicios del taxi no son los mismos que los de las VTCs.

“Hay que equiparar las condiciones de las VTC y los taxis”

tencias de las VTC al Estado”

G.T.- Cuando habla de equiparar unos y otros, entiendo que habría que afrontar también cierta regulación de las VTC que ahora no tienen ningún tipo de restricción, ¿verdad?

A.H.- Totalmente de acuerdo. Nosotros estuvimos en contra del decreto que aprobó el ministro Ábalos y promulgamos que se tramitara como proyecto de ley y en ese plazo de enmiendas estábamos dispuestos a incluir todas esas demandas del sector del taxi que no se habían visto cumplidas. Es ahí donde queríamos trabajar, y la disolución de las Cortes provoca que no se van a poder llevar a cabo todas esas medidas. Lo que sí que pedimos y queremos una vez que se renueve la legislatura es que no entendamos otra situación que la de devolver las competencias al estado para que regule las VTC. No pue-

“Debemos luchar para que el taxi sea competitivo”

de ser que una comunidad tenga unas leyes propias, que cada ayuntamiento legisle a su antojo porque estamos creando múltiples discrepancias. Tenemos que establecer las mismas condiciones para todos en toda España. Para ambos sectores.

G.T.- Sin embargo desde otros partidos apuntan a que poco tiene que ver, por ejemplo, la movilidad de Madrid con la de Palencia, por poner un caso.

A.H.- La movilidad de las grandes ciudades ha conformado hoy una serie de nuevos

potenciales usuarios en los que debemos trabajar. Es verdad que Madrid o Barcelona tienen una serie de requisitos con respecto a ciudades más pequeñas en las que tampoco entran las VTC. Por eso creo que los políticos debemos crear las condiciones genéricas iguales en toda España y luego será el mercado el que marque.

G.T.- ¿Considera que las plataformas de VTC se han colado en las ciudades a hacer servicios para realizar un trabajo que realmente no les correspondía?

A.H.- Creo que debemos derivarnos al pasado y a esa ley Omnibus aprobada por el gobierno socialista en 2009 y que, por cierto, también aprobó el señor Ábalos y el señor Sánchez. Luego es cierto que tardamos en legislar y que si se tardó fue realmente porque se llegó a un acuerdo con las aso-





"Han hecho creer a los taxistas que les han solucionado el problema"

ciaciones del taxi. Lo que no entendemos es, por ejemplo, porqué no se ha desarrollado después de seis o siete meses, esa web de control que estaba planteada desde diciembre de 2017. Esa es una de las medidas que tiene el gobierno pendiente y perjudican claramente al taxista ese 80-20 que deberían cumplir las VTC para no alterar aún más el número de unidades.

La precontratación, contraria al interés general

G.T.- Cuando hablaba de devolver las competencias al Estado en materia de VTC, ¿descarta el PP el introducir una precontratación mínima temporal?

A.H.- Apenas unos días después de aprobarse el decreto en Catalunya, la CNMC ya emitió un informe contrario puesto que no cabe la precontratación porque al final no estás beneficiando el interés general, la libertad de empresa y la economía en general. Nosotros no lo vemos, no porque no queramos, sino porque la ley genérica va en contra de esos principios.

G.T.- Pero si las empresas que llevan años trabajando con VTC, no las que trabajan con plataformas, están de acuerdo con la precontratación, ¿por qué ahora se les debe facilitar que trabajen con inmediatez cuando era algo propio al taxi? ¿No le da un poco de respeto que multinacionales con miles de millones puedan acabar con servicios esenciales y públicos como el transporte?

A.H.- La precontratación hoy en día con las nuevas tecnologías no tiene sentido porque

se hace todo de manera ipso facto. Ahí no creo que debemos luchar. Donde sí creo que debemos luchar para que el taxi sea competitivo ante cualquier empresa que pudiera ejercer ese tipo de servicio es por flexibilizar las tarifas del taxi, establecer el carpooling, modificar las franjas horarias de servicio. Una serie de medidas que eviten que si una empresa viene a competir contra el taxi, éste no deje de ser competitivo. Hacer un taxi más preparado, más flexible. Estamos por la labor de flexibilizar todo aquello que vean necesario para que el taxi sea competitivo pero desde la libertad de competencia y no en contra de desarrollos tecnológicos porque eso es ponerle puertas al monte.

"Hablo de equiparación en todos los sentidos y en ambos sectores"

G.T.- Pero junto a la flexibilización del taxi también deberán regular las VTC para el buen funcionamiento del mercado...

A.H.- Desde luego, cuando hablo de equiparación, me refiero a una equiparación que sea en todos los sentidos y en ambos sectores. Hay que flexibilizar al taxi porque tiene unas restricciones muy amplias, y por otro lado a las VTC habrá que imponerle una serie de condicionantes para que puedan competir en igualdad de condiciones.

G.T.- Históricamente siempre se ha relacionado al taxista como un votante conserva-

dor y concretamente de su partido. Hemos podido ser testigos de taxistas, a título individual y al margen de asociaciones, que rompían su carnet de afiliado. ¿Os preocupa que el taxista se sienta traicionado por el Partido Popular?

A.H.- El partido con el que me siento identificado es con el que tiene que facilitar en la medida de lo posible que haya una economía que fluya, una generación de empleo, es decir, una serie de condicionantes que favorezcan que una persona pueda coger precisamente un taxi. No hay que olvidar que hace unos años, con la situación económica del país, el taxi perdió muchos servicios porque no había capacidad económica de las personas. El PP lo que tiene que hacer es trabajar en crear esas condiciones para generar empleo, actividad, desarrollo económico y bienestar social y que el taxi se vea beneficiado. No podemos ir en pro de un sector cuando existen otros muchos que tienen que empujar en la economía de un país. Nos preocupa el ciudadano, el interés general, y que las personas puedan tener mejores condiciones de transporte en la ciudad.

G.T.- ¿A qué cree que se puede deber entonces ese cambio en la relación que ha mantenido el PP con el taxi? Porque históricamente siempre ha sido una relación muy buena. ¿Con la nueva dirección ha habido alguna nueva consigna?

A.H.- El taxi nos ha preocupado, nos preocupa y nos va a seguir preocupando siempre. Al final todos hablamos y resulta que el decreto que favoreció la no liberalización del sector del transporte lo hizo el PP. Lo que no estamos dispuestos es a expropiar empresas que, aunque nos parezca bien o mal, han adquirido dicha condición y no podemos ir en contra de ellos. Si alguien nos quiere catalogar como contrarios al taxi que lo haga. Otros aprueban decretos que pueden ser recurridos y nos encontramos un taxi a que se le ha hecho ver que se han tomado ciertas medidas y pronto veremos que está en una situación no ya igual, sino peor. Les han hecho creer que les van a solucionar el problema y al final no han hecho nada. En Catalunya, con esa situación de locura total contra el Estado se ha dado una situación de la que pueden verse beneficiados de forma temporal, pero será pan para hoy y hambre para mañana. Debemos poner medidas que favorezcan al taxi no contra las VTC. Hoy está el foco en las VTC, pero a lo que vamos hoy en día es a un abanico de posibilidades de transporte más amplio.



ISSUES RESOURCES

TOPIC ISSUES

- 1. [Introduction to the Issues](#)
- 2. [The Role of the State](#)
- 3. [The Role of the Market](#)
- 4. [The Role of the Community](#)

ISSUE RESOURCES

Issue	Resource
1. Introduction to the Issues	1. Introduction to the Issues
2. The Role of the State	2. The Role of the State
3. The Role of the Market	3. The Role of the Market
4. The Role of the Community	4. The Role of the Community
5. The Role of the State	5. The Role of the State
6. The Role of the Market	6. The Role of the Market
7. The Role of the Community	7. The Role of the Community
8. The Role of the State	8. The Role of the State
9. The Role of the Market	9. The Role of the Market
10. The Role of the Community	10. The Role of the Community

ISSUE RESOURCES

1. Introduction to the Issues	1. Introduction to the Issues
2. The Role of the State	2. The Role of the State

1. [Introduction to the Issues](#)

2. [The Role of the State](#)

ISSUE RESOURCES

- 1. [Introduction to the Issues](#)
- 2. [The Role of the State](#)

Issue	Resource
1. Introduction to the Issues	1. Introduction to the Issues
2. The Role of the State	2. The Role of the State
3. The Role of the Market	3. The Role of the Market
4. The Role of the Community	4. The Role of the Community
5. The Role of the State	5. The Role of the State
6. The Role of the Market	6. The Role of the Market
7. The Role of the Community	7. The Role of the Community
8. The Role of the State	8. The Role of the State
9. The Role of the Market	9. The Role of the Market
10. The Role of the Community	10. The Role of the Community

Issue	Resource
1. Introduction to the Issues	1. Introduction to the Issues
2. The Role of the State	2. The Role of the State
3. The Role of the Market	3. The Role of the Market
4. The Role of the Community	4. The Role of the Community
5. The Role of the State	5. The Role of the State
6. The Role of the Market	6. The Role of the Market
7. The Role of the Community	7. The Role of the Community

1. Introduction to the Issues	1. Introduction to the Issues
2. The Role of the State	2. The Role of the State
3. The Role of the Market	3. The Role of the Market

“La movilidad no puede estar



Rafael Mayoral, diputado y dirigente de Podemos, en las puertas del Congreso de los Diputados

La defensa que el taxi hizo de su sector durante la pasada huelga fue más allá de sus propios intereses. Para Rafael Mayoral, Secretario de Relación con la Sociedad Civil y Movimientos Sociales de Podemos, la sociedad está en huelga con el colectivo del taxi por el “enorme esfuerzo” que realizaron en defensa de los servicios públicos.

Contrario a la liberalización del transporte y al hecho de que una multinacional sea “el interruptor” que organice la movilidad en las ciudades, Mayoral apuesta de cara a las próximas elecciones generales por un taxi regulado como garantía de servicio público y por una VTC diferenciada, conforme a la ley, y que no realice competencia desleal.

Gaceta del Taxi.- ¿Qué sensación le dejó la huelga del taxi que se llevó a cabo en Barcelona y Madrid? ¿Creé que en el caso de Madrid fue un fracaso como se publicó en medios

de comunicación o cree que puede servir de algo en un futuro cercano?

Rafael Mayoral.- Con la huelga se se puso encima de la mesa la necesidad de hablar en nuestro país de los servicios públicos y de la agresión que existe sobre ellos por parte de las transnacionales y por una desregulación inadmisibles en un estado democrático. La propia Directiva Bolkestein, que supuestamente era una directiva de liberalización excluía explícitamente servicios esenciales para la comunidad como el transporte urbano de viajeros, el taxi y las ambulancias.

“Defender al país es defender sus servicios públicos”

No podemos permitir que el interruptor del transporte urbano de viajeros esté en un paraíso fiscal. La sociedad española tiene una deuda con el sector del taxi por haber puesto encima de la mesa la necesidad de proteger a los servicios públicos.

G.T.- ¿Cuál creé entonces que fue el éxito del taxi?

R.F.- Durante la huelga ha habido una victoria concreta que se consiguió en Barcelona con el acuerdo y la posibilidad de que haya una precontratación de una hora para las VTC. Al mismo tiempo, la huelga de Madrid abrió la puerta a otras victorias concretas que se dieron en otros lugares del Estado como en Euskadi y otras administraciones que empiezan a plantearse la regulación. Solo la cerrazón, la irracionalidad y la complicidad con un modelo económico que va en contra de las mayorías sociales, ha podido parar momentáneamente la regulación de Madrid. Pero se tendrá que hacer más tarde o más temprano porque o hay una regulación o será la ley de la selva. Creo que existe madurez política y social suficiente para que finalmente se imponga la razón.

G.T.- En la sociedad puede que sí, pero lo que ha transmitido una y otra vez el gobierno regional del Partido Popular en Madrid es una apuesta más por esa “ley de la selva” en el término de la desregularización...

R.M.- Han hablado claramente del dismantelamiento de los servicios públicos y el taxi es uno de ellos. Por primera vez le han dicho al sector lo que pensaban. Realmente, cuando se aplica el decreto de Iñigo de la Serna en 2018 y se plantea elevar a rango de ley el 1/30 hubo un doble mensaje. Por un lado se lanzó un mensaje al taxi de que han puesto el 1/30, y por otro, un mensaje a Uber y Cabify de que no se iba a cumplir porque no había medidas efectivas para el cumplimiento. En el momento en el que se han puesto esas medidas efectivas para el cumplimiento, al PP se le ha caído la careta y tiene muy claro cuál es su modelo. Un modelo de defensa de los monopolios, de elusión fiscal, de bajarles los impuestos a los ricos y de subir los impuestos indirectos a la gente trabajadora. Es su modelo, y lo comparten con Ciudadanos y VOX.

G.T.- Se habla de un ataque a los servicios

en manos de multinacionales”

públicos pero, ¿no piensa también que se ha dejado de lado a los trabajadores autónomos?

R.M.- Es cierto que cada vez que ha habido que tomar medidas en serio en defensa de los autónomos, como limitar la responsabilidad frente a las entidades financieras, nosotros nos hemos quedado solos. Cuando hemos planteado que las leyes de consumo se tienen que aplicar a los autónomos y a las PYMES para que se puedan defender frente a las multinacionales y que haya medidas protectoras, ni están ni se les espera. Los que hablan de liberalismo están apostando claramente por las transnacionales y por los monopolios y las estrategias de elusión fiscal. Por eso creo que la batalla que está desarrollando el taxi no es una batalla solo del sector del taxi, sino que es una batalla en la que se juega muchas cosas el resto de la sociedad.

G.T.- ¿Creé de verdad que este conflicto, tal y como señalaron los taxistas en la huelga, es una historia de puertas giratorias?

R.M.- Creo que sí y que hay muchas cosas que desgraciadamente hoy no sabemos pero que tarde o temprano llegaremos a saber. Hay un problema en nuestro país y es la capacidad de control del poder económico sobre el poder político. De todo esto lo que me parece más vergonzoso para nuestro estado es el papel que ha jugado la CNMC, que lejos de convertirse en un organismo de lucha contra los monopolios, se ha convertido en el principal defensor de los monopolios y enemigo de los servicios públicos. Es una cosa vergonzosa.

G.T.- Podemos apoyó el RDL 13/2018 aprobado en Consejo de Ministros. Se dejó la vía a la tramitación por proyecto de ley, ¿cómo afecta a esto la disolución de las Cortes?

R.M.- Desde un principio y en este asunto creo que hemos sido muy claros, hemos puesto nuestros diputados al servicio de la defensa de los servicios públicos y del propio sector. Lo hemos hecho con un diálogo permanente. Convalidamos el decreto Ábalos porque el sector nos planteó que lo convalidásemos. Nuestro planteamiento era muy claro de que debería haber la cooperación entre la administración del Estado, las administraciones autonómicas y las locales para

defender los servicios públicos. Eso implica también medidas legislativas en la que todo el mundo colabore. Lo que nos hemos encontrado es que realmente, cuando hay que decirle a las multinacionales hasta aquí hemos llegado, al resto de las fuerzas políticas les cuesta y ahí es muy importante la pedagogía que está haciendo el taxi todos los días.

Ahora con la finalización de la legislatura los proyectos de ley que no hayan sido finalizados decaen. Por lo que se quedaría el decreto como está. Vamos a ver qué ocurre en la siguiente legislatura donde yo creo que hay que abrir una reflexión, porque más allá de las competencias autonómicas que puedan existir, todas las administraciones serán necesarias para defender al taxi.

G.T.- Desde el Partido Popular se ha hablado de la idoneidad de devolver las competencias de VTC al ámbito estatal. ¿Está de acuerdo con esa idea de reforzar aún más la competencia estatal?

R.F.- Creemos que es un debate falso el que están intentando abrir porque lo que quieren es un proceso de liberalización en el que se cargan el concepto de servicio público. No tenemos ningún problema y queremos regular desde el ámbito estatal, autonómico y local porque hablamos de actores económicos agresivos. Hay que ponerles coto y la movilidad en la ciudad no puede estar en manos de las multinacionales. Tiene que haber regulación pública para que, en primer lugar, se garanticen los derechos de los que trabajan todos los días, y una tarifa asequible y accesible. No puede ser que la tarifa se fije por un algoritmo desconocido establecido por una multinacional de no se sabe dónde. Estamos en contra de eso y supone es un ataque al país. Tanto que se habla en estos momentos de defender el país, pues consideramos que defender el país es defender sus servicios públicos. Quién los ataque nos tendrá enfrente.

G.T.- Al hilo de lo que comenta, ¿qué se puede hacer para que a la gente le genere preocupación el desconocimiento de lo que rodea a las VTC y a quién pertenece y hacia donde va su dinero?

R.F.- Creo que en eso también ha hecho mucho el sector del taxi. Hay mucha gente en nuestro país que ya sabe que en ese tipo de empresas el dinero acaba en un paraíso

“La precontratación debe ser como mínimo de una hora”



Mayoral, con otros líderes de Podemos, en un acto del sector del taxi



“La CNMC se ha convertido en el principal defensor de los monopolios”

fiscal. Hay que aclarar que su verdadero modelo de empresa no era la VTC. La VTC es el último recurso que utilizan cuando un juzgado les dice que en nuestro país no se puede tener a particulares transportando gente en sus coches privados, ése era el planteamiento originario. Así se está expendiendo Uber en el mundo. Han buscado un resquicio a través de la VTC que era para lo que no estaba pensada la VTC, porque el planteamiento que ellos tienen consiste en atacar un servicio público y sustituirlo. No es algo que nosotros nos imaginemos, podemos ir a San Francisco y darnos cuenta de lo que ha ocurrido.

G.T.- Para diferenciar el servicio del taxi del que presta la VTC, ¿la precontratación de 15 minutos es un mínimo que se debe exigir, no solo a nivel autonómico, sino a nivel estatal?

R.M.- Creo que hay que partir de una hora de precontratación. Del acuerdo de Catalunya hay una cosa que me parece interesante y es que es un acuerdo a tres bandas: Comunidad Autónoma, AMB y sector. Cada uno pone una parte. La Generalitat no se atrevía a llegar a la hora, puso los quince minutos pero abrió la puerta al Ayuntamiento a que pusiera la hora y se comprometió a ello. Eso

fue lo que permitió que se levantara la huelga. Hay que partir de una hora y de ahí para arriba. Esa es la diferenciación de la precontratación a la inmediatez. Los 15 minutos yo creo que no serían suficientes precisamente por las discontinuidades que se producen en las grandes ciudades y que generarían una gran distorsión.

Junto a la precontratación hay otra serie de cuestiones como la sobresaturación de los vehículos en las ciudades, donde debería existir la obligatoriedad de una base para que no se conviertan las ciudades en un atasco permanente, o requisitos medioambientales. Por eso creo una de las principales defensas que tiene el taxi en estos momentos es su regulación porque es lo que permite al sector explicarle a la ciudadanía que es un servicio público y todo lo que sea reforzar ese concepto, mejor.

“La huelga ha abierto las puertas de las cabezas de la gente”

G.T.- ¿Cómo se puede hacer valer todo eso que ofrece el taxi: tarifas sociales, traslado de personas con movilidad reducida, medioambiente para cambiar esa imagen que tiene hoy en día el sector?

R.F.- Creo que la huelga ha ayudado mucho en eso. La primera semana fue muy dura. Fue una semana de manipulación informativa, de criminalización del sector y de muchas mentiras. El taxi aguantó con una entereza encomiable. La segunda semana, aunque fue muy dura también para el sector, se empezaron a abrir las puertas de las cabezas de la gente. Empezaron a verse cosas que la semana anterior no se habían visto. Empezaron a contarse algunas cosas que la semana anterior durante todo el chaparrón informativo que tiene que ver con los vínculos financieros existentes entre los medios de comunicación y estas transnacionales. Creo que el sector ha conseguido que mucha gente haya empezado a saber qué hay detrás. Hay gente que hizo declaraciones en la primera semana y luego durante la segunda cambió mucho la actitud. Para eso hubo mucho esfuerzo y mucho sacrificio del sector.

Javier Izquierdo

Madrid ultima su ordenanza de VTC



La alcaldesa Manuela Carmena escucha la intervención de Inés Sabanés, concejala de Movilidad

Pese a que la Comunidad de Madrid ha demostrado durante las últimas semanas su intención de no regular la prestación de los vehículos de alquiler con conductor, el Ayuntamiento sigue con su proceso de aprobación de una Ordenanza Municipal de VTC y ya se conoce el borrador del texto.

Si bien los taxistas siendo testigos de lo que ocurre cada día en la calle, pueden pensar que se está dilatando en el tiempo, lo cierto es que la administración local continúa con cumpliendo los angostos procesos

burocráticos para la aprobación definitiva de una norma que espera poner coto a la liberalización absoluta que reina sobre el sector de las VTC en la capital.

El objeto de esta Ordenanza que está a la espera de ser aprobada por el equipo de Go-

La Ordenanza Municipal de VTC tendrá 14 artículos

bierno municipal es regular los servicios de VTC que tengan origen y destino en la ciudad de Madrid, tal y como le permite la disposición transitoria del RDL 13/12018 convalidado en el Congreso de los Diputados en el mes de octubre de 2018.

Registro municipal

En total son 14 los artículos que componen esta ordenanza en la que, entre otras cosas, se introduce un sistema de descansos para las autorizaciones VTC similar al taxi, se regula su kilometraje en vacío y se construye un registro municipal de dichas licencias.

En dicho registro se incluirán todas las autorizaciones que puedan prestar servicios de arrendamiento con conductor con origen y destino en la ciudad de Madrid. De forma más concreta, en el registro aparecerán: las personas titulares de las autorizaciones y sus datos identificativos; los vehículos afectos a dichas autorizaciones con datos relevantes como su clasificación ambiental o si puede trasladar a personas con movilidad reducida; las autorizaciones concedidas, con indicación expresa de su contenido, de qué administración fue la que otorgó dicha autorización, y con la fecha de concesión y de expiración total o parcial.

La información del registro relativa a las VTC se publicará en el portal de datos abierto del Ayuntamiento de Madrid siempre dentro del respeto de la ley de protección de datos. Este registro municipal se conectará telemáticamente con otros estatales, autonómicos o locales cuyo contenido guarde relación con las VTC. Es decir, que estará en contacto con el que acaba de poner en marcha el Ministerio de Fomento desde el pasado 1 de marzo y que empezará a sancionar en el mes de mayo.

Limites en la vía pública

El Ayuntamiento también tiene previsto con la nueva ordenanza limitar la parada y el estacionamiento de las VTC en el espacio público. En concreto, el borrador recoge que las paradas deberán hacerse de la manera que afecte lo menos posible al

tráfico rodado y a la ocupación del espacio público de estacionamiento, sujetándose a lo dispuesto por la Ordenanza de Movilidad Sostenible aprobada en octubre de 2018 y al resto de normativa vigente en materia de tráfico y seguridad vial.

Las VTC tendrán prohibida la parada o estacionamiento a menos de 100 metros de aeropuertos, estaciones de ferrocarril o autobuses, o intercambiadores de transportes que dispongan en el interior de sus respectivos recintos de aparcamiento público rotacional u otro estacionamiento adecuado para la subida o bajada de clientes. Además, y conforme a la Ordenanza de Movilidad Sostenible aprobada por el Ayuntamiento de Madrid, las VTC no podrán realizar parada en el carril bus con el fin de esperar dentro del mismo al cliente.

Por otro lado, las aplicaciones y otros sistemas informáticos que dispongan de funciones de geolocalización y que se utilicen para la precontratación de VTC impedirán que se puedan fijar puntos de inicio o fin en viales con carril bus o en general en cualquier ubi-

Prohibida la parada cerca de aeropuertos y estaciones

cación donde la parada no esté permitida para las VTC conforme a las normas.

Sistema de descansos similar al taxi

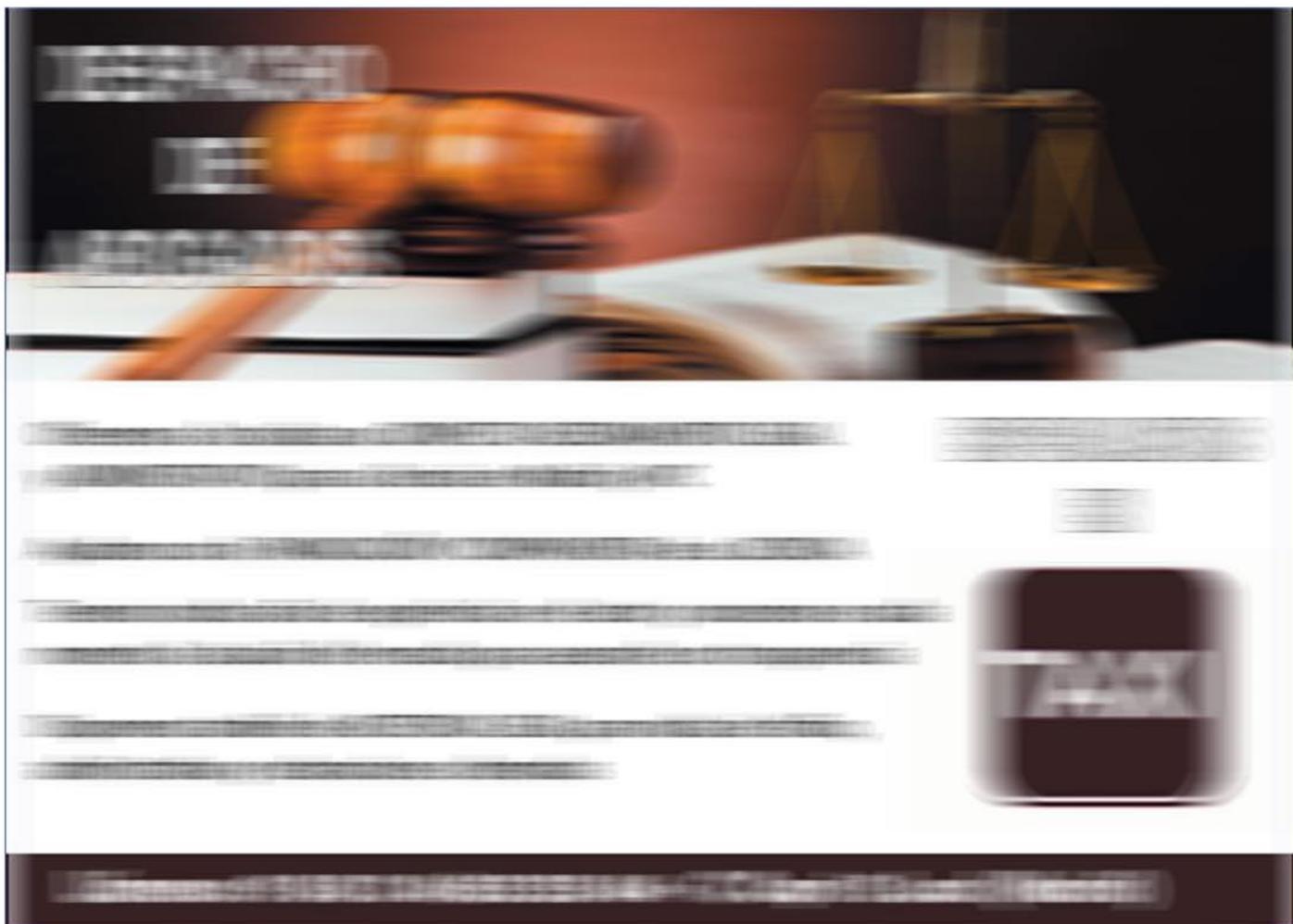
Toda vez que el 1/30 que establece la ley en relación al ratio de VTC y taxi no se cumple ni se va cumplir, y visto que la Comunidad de Madrid no tiene previsto introducir límites a las VTC en forma de reglamento para ajustar y diferenciar ambos servicios, el Ayuntamiento, en el ámbito de las competencias que tiene, regulará la actividad de las VTC a través de un sistema de descansos similar al taxi.

De este modo, la prestación de servicio de las VTC se someterá al régimen horario establecido en el artículo 28 y en la disposición

transitoria tercera de la Ordenanza Municipal del Taxi. Las autorizaciones se someterán a un calendario de descansos, quedando exento de limitación horaria los vehículos adaptados a personas con movilidad reducida.

Por otro lado, en función de su impacto sobre la calidad del aire, se limitará la circulación en vacío a las VTC basándose en su calificación medioambiental de la Dirección General de Tráfico conforme a su potencial contaminante. De esta forma, las VTC no podrán superar dicho porcentaje en vacío dependiendo de su etiqueta. Este porcentaje será del 25% para la etiqueta A, el 35% para la B, el 50% para la C, y para la categoría ambiental ECO, el 65%.

Por último, en relación con las limitaciones a su circulación, queda prohibida la circulación a las VTC cuya antigüedad supere los 10 años desde su primera matriculación, cualquiera que sea el Estado donde ésta se hubiera producido, excepto los coches históricos, Cero Emisiones o los adaptados a personas en silla de ruedas. Estos últimos podrán tener una circulación de 12 años.



“En nombre de las nuevas tecnologías se qu



Mercedes Vidal, presidenta del Institut Metropolità del Taxi de Barcelona

El Área Metropolitana de Barcelona (AMB) ha aprobado inicialmente un reglamento por el cual las VTC deberán ser contratadas con una hora de antelación. De este asunto, de la reacción de las VTC y de la intención de introducir el precio cerrado en el taxi vía app ha hablado para La Gaceta del Taxi, Mercedes Vidal, presidenta del Institut Metropolità del Taxi (IMET).

La Gaceta del Taxi.- La principal novedad del reglamento es la introducción de un periodo de precontratación mínimo de una hora para las VTC, ¿por qué han optado por elevar ese tiempo con respeto a lo marcado por la Generalitat?

Mercedes Vidal.- Los estudios técnicos que avalan al Reglamento aconsejan la aplicación de esta hora por las características de la movilidad del AMB y por el impacto que ésta tiene en el medio ambiente de nuestros municipios, especialmente en aquellos con mayor densidad y población. Por otra parte,

esa hora de contratación permitirá garantizar el acceso a este tipo de servicios a todos los usuarios, incluidos aquellos que se encuentren más alejados del núcleo urbano central o del de mayor población. No hemos de perder de vista que el AMB se extiende en 639 km y 36 municipios forman parte de él.

G.T.- Tras esta puesta en marcha inicial, ¿qué fases se sucederán ahora para su aprobación y aplicación definitiva?

M.V.- El Reglamento, una vez ya ha sido aprobado inicialmente y publicado en el BOP, se encuentra en exposición pública. Cuando se agote el plazo de treinta días reglamentario y sean analizadas las posibles alegacio-

nes, será nuevamente presentado al Pleno del Consejo Metropolitano del AMB para su aprobación definitiva.

G.T.- Otro de los objetivos primordiales del reglamento es limitar la captación ilegal en la vía pública por parte de las VTC, ¿qué otras medidas han planteado para lograrlo?

M.V.- El reglamento es muy explícito en este sentido: los vehículos VTC tendrán prohibida la geolocalización, pero también obligará al registro de los vehículos y al registro de servicios, entre otros.

G.T.- El texto va en consonancia con el decreto ley convalidado también recientemente por la Generalitat, ¿ha habido una colaboración estrecha entre las dos administraciones en este asunto?

M.V.- Desde el primer momento, el AMB ha extendido puentes e impulsado sinergias con todos los organismos implicados para encontrar soluciones a un problema que reclama y reclamaba el consenso de todas las partes. A partir de la aprobación del real decreto ley del pasado mes de septiembre, que pasaba a regular la actividad de los vehículos de alquiler con conductor (VTC), el AMB ha trabajado conjuntamente con el Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Catalunya para encontrar el encaje de este decreto en nuestras respectivas normativas. En estos momentos no se trata de buscar soluciones parciales o temporales porque está en juego algo muy serio y es el modelo de movilidad que necesitan nuestras ciudades para salvaguardar la salud de las personas y para seguir apostando por el transporte público.

G.T.- Desde la patronal de VTC entienden que están respondiendo a un engaño de los taxistas, ¿qué pueden decir ante estas afirmaciones?

M.V.- No podemos estar más que en contra de estas afirmaciones. El AMB lo único que está haciendo es aplicar las competencias que le otorga la LOTT y las leyes autonómicas para la ordenación y la gestión de las diferentes modalidades de transporte urbano. Aquí no caben más conjeturas.

G.T.- ¿Cómo interpreta que ante un mismo problema como es el de la regulación de VTC se le apliquen soluciones tan dispares dependiendo del gobierno de turno? El taxi, sin em-

“Todos los intentos de desregulación del taxi han fracasado”

¿Puede desbaratar un sistema de transporte?”

bargo, sí que mantiene una línea común en todas las comunidades.

M.V.- Sólo le puedo hablar de las medidas adoptadas por el AMB. Nosotros desde el primer momento hemos defendido que cada modelo de transporte tiene sus normas y sus reglamentos. Para trabajar en el ámbito urbano, los vehículos VTC deberán cumplir lo que desde el AMB determinemos en nuestro reglamento a partir de la Ley que acaba de ser ratificada por el Parlamento de Catalunya. Por otra parte, el taxi es un sector especializado en el transporte de personas a nivel urbano y su regulación no es de hace uno o dos años. Para llegar al modelo de taxi que hoy da servicio a nuestras ciudades se han consensado reglas y normas de funcionamiento. Lo que no puede ser es que, en nombre de las nuevas tecnologías, se quiera desbaratar un sistema de transporte eludiendo la reglamentación y los márgenes legales.

G.T.- ¿Desaparecería el taxi con la liberalización que pretenden algunos partidos políticos?

M.V.- Espero que no lleguemos a ese extremo. Desde luego, no es nuestro modelo. Todos los intentos de desregulación del taxi, por uno u otro motivo, han fracasado en diversas ciudades del mundo.

G.T.- Se ha hablado en los medios de comunicación que con estas normas regulatorias de las VTC muchas personas perderían su puesto de trabajo. ¿Cómo recibieron esas críticas?

M.V.- Si las cosas se hubieran hecho desde un principio respetando las normas

establecidas en cuanto a la regulación del transporte urbano, todos estos casos se hubieran podido evitar. Ahora bien, también debo decir que el taxi es un sector generador de puestos de trabajo y las personas que estén interesadas en trabajar en este sector tienen la opción de prepararse para obtener la Credencial de taxista e integrarse en el taxi metropolitano, ya sea como trabajador asalariado o como titular de licencia.

G.T.- ¿Qué pueden hacer las administraciones para frenar esta tendencia contraria al autónomo?

M.V.- El sector del taxi se ha nutrido desde

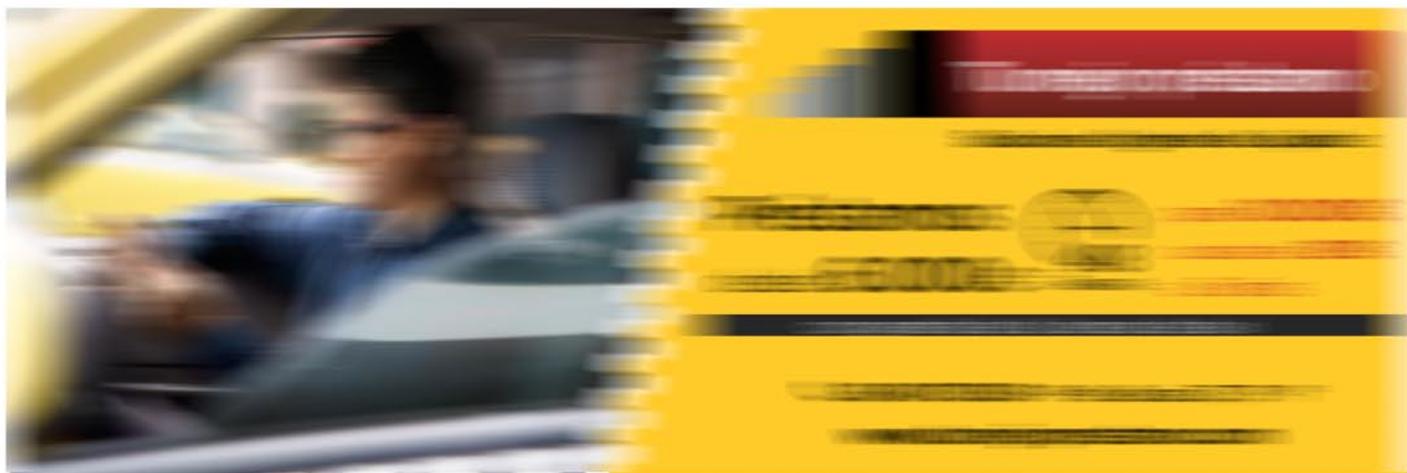
El IMET apuesta por una tarifa de precio cerrado

siempre de trabajadores autónomos mayoritariamente. En el Instituto Metropolitano del Taxi vivimos cada día las experiencias de taxistas, pequeños trabajadores autónomos, que se jubilan después de 30, 40 años de trabajo en el sector. Ellos son el ejemplo: con su trabajo como taxistas han vivido, han formado una familia y han educado a sus hijos. Todo esto también lo tiene que saber la sociedad. No vemos por qué se tiene que

cambiar este modelo y, mucho menos, con la irrupción de modelos empresariales que, valiéndose de la tecnología y la movilidad urbana, quieren ocupar un mercado que no les corresponde si no cumplen con la legalidad vigente.

G.T.- Desde el IMET están trabajando en una app que ofrezca un precio cerrado, ¿en qué fase se encuentra?

M.V.- El IMET está reglamentando es la incorporación de una tarifa de precio cerrado en el sistema tarifario actual, que se ofrecerá únicamente a través de las aplicaciones que hoy por hoy existen en el sector del taxi del área metropolitana. Para su funcionamiento se partirá de los algoritmos que actualmente se utilizan en la aplicación “AMB Taxi Barcelona” impulsada desde hace ya varios años por el IMET y que permite calcular el precio aproximado de un trayecto. En el último mes ya hemos mantenido diversas reuniones con los responsables de las aplicaciones del taxi y todos se han mostrado favorables a esta iniciativa que lo que pretende es, en definitiva, completar el sistema tarifario actual para profundizar más en la claridad tarifaria. En definitiva, serán estas empresas de intermediación que ya tienen aplicaciones para dar el servicio de taxi las que ofrezcan la posibilidad de concertar un servicio de taxi, ya sea con la tarificación clásica del taxímetro o con una tarifa de precio cerrado. Será el cliente quien, finalmente, podrá elegir contratar su servicio optando por alguna de las dos opciones.



El imparable avance eléctrico



Durante los últimos cuatro años, el ritmo de renovación de los vehículos para taxis se ha ralentizado debido fundamentalmente al efecto devastador sobre este colectivo de la crisis. Sin embargo, los desplazamientos, lejos de reducirse se han incrementado.

El cliente de hoy en día, más joven y de mediana edad, empieza a tener un fuerte arraigo por los compromisos que la sociedad debe cumplir para llegar a una movilidad más sostenible. En los próximos meses veremos cómo el vehículo eléctrico, ahora ya con más autonomía y con más puntos de carga lenta y rápida, gracias a la acción de empresas como Nissan, toman más protagonismo que en la actualidad.

La demanda de la sociedad está variando hacia vehículos más sostenibles y con menores costes de mantenimiento y de uso. En ese sentido, la posición de liderazgo que le otorga a Nissan su apuesta hace ya más de 8 años por el vehículo eléctrico, le permite tener una ventaja competitiva a la hora de afrontar este cambio tecnológico. En Nissan tenemos mucho avanzado ya y, por eso, entre otras cosas tenemos el vehículo turismo más vendido en todo el mundo y la furgoneta eléctrica más vendida en España y en Europa, ambos homologados para taxis. Pero esta posición de liderazgo no nos hace dormirnos en los laureles y seguimos trabajando en nuevos desarrollos y nuevos servicios para ofrecer un plus de competitividad a nuestros clientes corporativos, como la posibilidad de que estos vehículos puedan abastecer a los domicilios y oficinas de energía más económica. Pero además de en los vehículos, Nissan

está trabajando en el desarrollo de la infraestructura como una parte fundamental para el impulso del vehículo eléctrico. No obstante, Nissan dispone del 65% de la carga rápida instalada en nuestro país, situada en sus concesionarios, de manera que el cliente puede recargar en los propios concesionarios de manera gratuita.

Recarga rápida

En este sentido, Nissan está instalando 100 estaciones nuevas de carga rápida, una cada 150 kilómetros, que se situaran estratégicamente en las vías de servicio y áreas de descanso de las principales vías de España. Nissan en colaboración con Easycharger, empresa española y con el apoyo de los fondos destinados a proyectos de infraestructura de recarga del PLAN MOVALT, están llevando a cabo esta ambiciosa iniciativa para eliminar los miedos de los consumidores a realizar traslados más largos en vehículo eléctrico y favoreciendo la máxima cobertura de manera que los usuarios de vehículo eléctrico puedan circular libremente por cualquier carretera y poder extender tu autonomía. Esta red de recarga pública y universal permitirá cargar a cualquier vehículo eléctrico, sea de la marca que sea, eso sí con un precio ventajoso para los clientes de un Nissan 100% eléctrico. La primera estación se ha instalado en el Área de descanso de Tudanca (Aranda de Duero) a 153 Kilómetros de Madrid en la A-1, de manera que un viaje de Madrid a Bilbao ya es posible en vehículo eléctrico. Sin duda, el presente y futuro de la movilidad para la movilidad eléctrica cero emisiones.



NISSAN INTELLIGENT MOBILITY

TOIOWZEEECRROD
TOIOWZEEECRROD
TOIOWZEEECRROD
TOIOWZEEECRROD
TOIOWZEEECRROD
TOIOWZEEECRROD



NISSAN INTELLIGENT MOBILITY

TOIOWZEEECRROD
TOIOWZEEECRROD
TOIOWZEEECRROD
TOIOWZEEECRROD
TOIOWZEEECRROD
TOIOWZEEECRROD

Cabify vuelve a Barcelona ante la vigilancia de la Generalitat



Poco más de un mes ha durado la ausencia de Cabify en la ciudad de Barcelona. La plataforma anunció el pasado 5 de marzo que volvía a la capital catalana “adaptando su modelo de negocio a los nuevos requisitos introducidos por la Generalitat de Catalunya”.

Conviene recordar que, entre dichos requisitos, se encontraba la obligatoriedad de respetar 15 minutos de tiempo desde que se contrata el servicio hasta que se presta de manera efectiva. Sin embargo, en el decreto aprobado por el Parlament de Catalunya no se especificaba de manera expresa que debía respetarse la precontratación en cada uno de los servicios y esa pequeña laguna la han aprovechado desde la plataforma de VTC.

Con este pequeño vacío legal, y por lo tanto, yendo más allá de la mera adaptación de modelo al decreto de regularización de VTC, Cabify pretende instaurarse de nuevo en Barcelona, aplicando la precontratación únicamente en la primera reserva que haga el cliente una vez aceptado los nuevos términos y condiciones de la aplicación.

La compañía asegura que a partir de la segunda contratación, el usuario “podrá disfrutar del servicio con la inmediatez de siempre”. Para eso, previamente deberá

formalizar un contrato de un año con el cliente antes de la solicitud del primer servicio. En ese contrato, los usuarios aceptarán las nuevas condiciones y la compañía Prestige&Limousine se compromete a prestar servicio de VTC solamente cumpliendo la precontratación en el primer servicio y prestando el resto de manera inmediata.

La empresa, que anunció estar dispuesta a “cargar con el elevado e injustificado coste de adaptar su modelo de negocio para cubrir las necesidades de los usuarios en Catalunya”, ha empezado a trabajar con una flota cercana a los 300 vehículos. En resumen, la compañía además de burlar la precontratación, también deja de ser una mera agencia de viajes para convertirse en una empresa de alquiler de vehículos con conductor.

La Generalitat paralizará las VTC que no cumplan su decreto

Una vez conocidas las verdaderas intenciones de Cabify, el Govern de la Generalitat no tardó en reaccionar y anunció que la fórmula que piensa emplear la plataforma de tan solo respetar el plazo de precontratación de 15 minutos en el primer servicio

no se ajusta a su decreto y por lo tanto, paralizarán los coches si incumplen la ley.

El gobierno catalán advirtió a Cabify de que si empieza a funcionar como pretendían, los coches serían sancionados y paralizados. Por otro lado, la Guardia Urbana de Barcelona desde un primer momento recibió la orden de parar a las VTC para comprobar que cumplen con la normativa. Entre otras cosas, y así lo ha podido saber La Gaceta del Taxi, las VTC deberán estar obligadas a estar registradas en la web de control de la Generalitat y no sólo en la del Ministerio de Fomento como pretendían. Ambas administraciones se pusieron en contacto y se acordó que la catalana facilitaría los datos a la nacional.

Desde la Generalitat también se instó a la plataforma a no comenzar las operaciones de la forma anunciada puesto que la precontratación debe ceñirse a cada servicio. A pesar del aviso, sí que durante los primeros días de su regreso algunos taxistas pudieron grabar VTC trabajando con la aplicación encendida.

Estrategia judicial

Otra de las lecturas que se ha interpretado con el regreso de Cabify de esta forma en Barcelona es que intentan ju-

dicializar el decreto de una manera más rápida. Siendo conscientes de las sanciones que puede interponer la Generalitat a los vehículos, pretenden recurrir dichas sanciones y que se aborde, en instancias judiciales superiores, el fondo del decreto sobre si se ajusta o no a derecho.

"Ahora con las elecciones ningún partido iba a impugnarlo y se han basado en ese pequeño argumento", explica a La Gaceta del Taxi, Alberto Álvarez, portavoz de Élite Taxi Barcelona, quien tiene claro que lo que pretende hacer Cabify "es ilegal".

Álvarez, quien tras el anuncio se apresuró a pedir tranquilidad al sector informó de que han permanecido en contacto con los Mossos d'Esquadra, con la Guardia Urbana, con la Generalitat y el AMB y "lo que quieren hacer está fuera de la ley". "Su intención es provocar que les pongan sanciones y poder ir por la vía jurídica más rápido haciendo recursos sobre estas sanciones, porque ahora mismo no pueden tirar del hilo".

"Debemos estar tranquilos, dudo que estén mucho tiempo porque les van a multar. Tal como vienen, se irán", ha afirmado el portavoz de los taxistas, queriendo resaltar que hasta la patronal de las VTC, Unauto, "ha dicho que no tienen ni pies ni cabeza lo que están haciendo".

Por último, Álvarez pidió a los taxistas que "no entren al trapo de las provocaciones" que puedan sufrir en las próximas horas. "Quieren criminalizarnos y debemos estar tranquilos. Nosotros a lo nuestro".

El representante de los taxistas asegura que desde el sector siempre han tenido cla-



ro que no se iban a ir "porque tienen demasiado dinero invertido". "Esto ha sucedido en otros países donde al final se han adaptado a las normas", explicaba tras conocer el anuncio de Cabify.

En cualquier caso, la vigilancia de los taxistas será total durante los pocos días que esperan que esté operativa la aplicación en su retorno a Barcelona. "Vamos a estar con los ojos muy abiertos para que cumplan la normativa, si no la cumplen, volveremos a las movilizaciones", ha explicado Álvarez.

Unauto, sorprendida con la jugada de Cabify

El movimiento de Cabify parece que ha pillado de improviso a la patronal de VTC, Unauto. Tras conocerse la noticia, un cargo de la asociación explicó a Economía Digital que "no se sostiene" lo que pretendían hacer.

Este medio apunta que Cabify adelantó

a Unauto su regreso a Barcelona casi al mismo tiempo que a la prensa. Tras conocerse la noticia, se llevó a cabo una reunión con importantes dirigentes de la patronal -entre los que está el director de Uber en España- para intentar cerrar una posición común con respecto a esta jugada llevada a cabo por Cabify. Otras fuentes de Unauto se mostraron sorprendidas, y así se lo transmitieron al citado medio, por el agujero legal que supuestamente había encontrado la plataforma y aseguraron que "no lo habían visto" con la misma claridad.

Las próximas semanas resultarán clave para poder analizar si verdaderamente se trata de una jugada maestra de Cabify burlando la nueva normativa o si, por el contrario, nos encontramos ante una nueva situación en la que las VTC burlan la ley para seguir prestando servicio a la espera de nuevas decisiones judiciales.

La Audiencia rechaza la querrela de las VTC contra los taxistas



La querrela interpuesta por las plataformas de VTC contra algunos representantes de los taxistas por supuesta organización criminal y otros delitos relacionados con la huelga del pasado mes de enero no será estudiada por la Audiencia Nacional.

Manuel García Castellón, titular del Juzgado Central de Instrucción número 6, no ha admitido a trámite la denuncia al entender que este órgano carece de competencia para estudiar su contenido.

Según adelantó La Información, los empresarios de VTC consideraron que la actuación de algunos taxistas era constitutiva de delito de organización criminal, además de desórdenes públicos y coacciones y así lo denunciaron en el mencionado juzgado el pasado 1 de febrero.

Sin embargo, el magistrado instructor ha adoptado el criterio de la Fiscalía y expone que no es procedente aceptar su competencia, sin entrar siquiera en el fondo del asunto.

La disolución de Les Corts pone en peligro la regulación de VTC

La decisión del presidente de la Comunitat Valenciana, Ximo Puig, de adelantar las elecciones autonómicas podría tener consecuencias de un calado importante para el futuro cercano del sector del taxi. Tras conocer la decisión, la Confederación de Taxistas Autónomos de la Comunitat pidió por medio de un comunicado que se apruebe de la forma más rápida posible el decreto ley con el que se pretende regular las VTC.

La disolución de Les Corts, según la asociación, "hace peligrar el decreto ley prometido por la consellera [María José Salvador], ya que debe ser aprobado por el Consell y ratificado por Les Corts". Aún así, en la diputación permanente podría llevarse a cabo dicha aprobación.

Los taxistas aseguran que no pueden esperar a que haya un nuevo gobierno para empezar otra negociación dado que la situación de tensión con el aumento del número de VTC cada vez es mayor.

En el documento presentado a las asociaciones se establecía un periodo mínimo de 15 minutos de precontratación para los servicios VTC, dejando la puerta a los municipios a que lo pudieran ampliar. En el caso de la capital, el concejal de Movilidad, Giuseppe Grezzi, anunció que aumentaría la precontratación mínima hasta una hora



Expedientadas VTCs de Catalunya por trabajar en Madrid

Tras ser denunciado por la Asociación Nacional del Taxi (Antaxi), la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid ha abierto expediente de inspección a una empresa catalana de VTC que estaba prestando servicio con sus vehículos en Madrid.

Barrera Farias Dayana Emilmar es el nombre de la empresa ahora expedientada que incluso llegó a pegar en sus vehículos la pegatina oficial que identifica a las VTC de la Comunidad de Madrid. Por lo tanto, no solo estaba prestando servicio fuera de Catalunya, sino que además intentaba engañar presuntamente a las autoridades pegando dichos adhesivos.

Antaxi recibió numeroso material gráfico de estos coches que, según apuntan los taxistas, han sido vistas de manera sistemática trabajando en Madrid.

Coincidiendo con esta noticia, días antes asociación Élite Taxi Madrid registró un escrito en el área de Inspección del Transporte de la Comunidad de Madrid para que investigue el número de VTC que están operando en la región con domicilio fiscal del titular de la licencia en otra autonomía.





Rooster

Rooster is a registered trademark of Audi AG. All rights reserved.



Rooster
S
S

RESEATBELTSETTUNG FÜR
REINIGUNGSSATZ

RESEATBELTSETTUNG FÜR
REINIGUNGSSATZ

RESEATBELTSETTUNG FÜR
REINIGUNGSSATZ



RESEATBELTSETTUNG FÜR
REINIGUNGSSATZ



RESEATBELTSETTUNG FÜR
REINIGUNGSSATZ



RESEATBELTSETTUNG FÜR
REINIGUNGSSATZ



Murcia se compromete a regular las VTC



La llegada de plataformas digitales de VTC a Murcia ha provocado un revuelo importante en el transporte y ha llevado a la Consejería de Fomento a comprometerse con el sector del taxi a regular la actividad de las empresas de alquiler con conductor. Es la primera comunidad autónoma donde gobierna el Partido Popular en la que se ha lanzado un mensaje claro de regulación de las VTC.

Cabify empezó a prestar servicio a comienzos del mes de marzo con una flota de 15 vehículos y en tan solo unos días uno de sus coches ya fue sancionado en tres ocasiones por diferentes motivos. La primera sanción fue impuesta por no llevar el distintivo identificativo, la segunda por tener una matrícula de otra comunidad autónoma, y la tercera, por estacionar en una parada de taxi.

Patricio Valverde, consejero de Fomento e Infraestructura de la Región de Murcia, anunció que se han suspendido 30 autorizaciones de VTC y se han sancionado a un total de tres vehículos. "El sector del taxi está colaborando con la consejería aportando denuncias de acciones que los taxistas observan y vamos a actuar con esas denuncias", apuntó Valverde, quien no dudó en mostrar su apoyo a los taxistas y comprometerse en regular las VTC.

Por otro lado, los taxistas piden que esa regulación de aborde de manera urgente para que se acabe con la competencia desleal. José Corbalán, secretario de la Federación de Taxis de Murcia, incidió en que "el transporte urbano necesita un permiso o licencia municipal que no existe en el caso de las VTC, y por lo tanto, no pueden hacer ese tipo de trabajo".

Mujeres taxistas recaudan 62.000 euros para la investigación del cáncer infantil

Un centenar de mujeres taxistas de toda España con la colaboración directa de la Federación Andaluza de Autónomos del Taxi (FAAT) recaudó en 2018 un total de 62.000 euros que irán destinados a programas de investigación en cáncer infantil.

Es el sexto año que la FAAT colabora con la Fundación Cris contra el Cáncer, y durante este tiempo, en palabras de la directora de la fundación Marta Cardona, "las taxistas se han involucrado con la lucha contra el cáncer infantil de una manera muy decidida".

Las taxistas lanzaron una iniciativa llamada "Pulsaras Solidarias por una Vida", que consiste en el diseño, elaboración y venta de pulseras para obtener una recaudación que donar a la investigación. En 2018 la cifra recaudada llegó a los 62.000 euros que servirán para que la Unidad Cris de Investigación y de Terapias Avanzadas en Cáncer Infantil en el Hospital Universitario La Paz de Madrid lleve a cabo programas de búsqueda de curas para la enfermedad.

Según ha explicado a La Gaceta del Taxi Miguel Ruano, presidente de la FAAT, desde que comenzaron con la colaboración en 2013 recaudando 6.250 euros, las cifras cada año han ido en aumento. Ya en 2017 se recaudaron 44.000 euros pero el año pasado se superaron todos los records. En total desde que se inició la colaboración son 196.000 euros los que el taxi ha ayudado a recaudar para un tema tan sensible y que afecta a tantas familias.

En el proyecto, tal y como recoge Somos Pacientes, han colabo-

rado taxistas de A Coruña, Alba de Tormes, Andalucía, Barcelona, Avilés (Asturias), Canarias, Madrid, Monegros (Huesca), Murcia, Oviedo y San Clemente (Cuenca); vendiendo pulseras en sus taxis, en reuniones familiares o incluso en colegios.

Eva Torres, secretaria técnica de la FAAT y una de las principales impulsoras del proyecto ha querido agradecer el esfuerzo de las mujeres taxistas de toda España que se han mostrado "muy dedicadas con la iniciativa durante estos años". "Cada mujer que ha participado ha involucrado a todo su entorno y ha empleado su tiempo voluntariamente en el diseño y elaboración de las pulseras".



Salamanca tendrá un APC del taxi con 24 municipios



Era una demanda histórica de muchos años dentro del sector del taxi y por fin la Consejería de Fomento y Medioambiente ha satisfecho a los profesionales del colectivo y pondrá en marcha un Área de Prestación Conjunta para el taxi de Salamanca. Los taxistas consideran que esta medida beneficiará a los usuarios y mejorará sus condiciones de trabajo.

La consejería ordenó durante la última semana de febrero que se comenzasen los trámites para establecer dicha área que comprenderá los municipios de Salamanca, Aldealengua, Aldeatejada, Arapiles, Cabrerizos, Calvarrasa de Abajo, Calvarrasa de Arriba, Carbajosa de la Sagrada, Carrascal de Barregas, Castellanos de Moriscos, Doñinos de Salamanca, Florida de Liébana, Castellanos de Villiquera, Miranda de Azán, Monterrubio de Armuña, Moriscos, Mozárbez, Parada de Arriba, Pelabravo, San Cristóbal de la Cuesta, Santa Marta de Tormes, Valverdón, Villamayor y, finalmente, Villares de la Reina.

El próximo paso deben darlo las localidades integradas en este APC que deberán emitir informes sobre si aceptan o no incluirse en la zona. En cualquier caso, según informa El Norte de Castilla, el Ayuntamiento de Salamanca deberá asumir las facultades para otorgar las autorizaciones y será la administración encargada de la regulación, gestión, ordenación, régimen tarifario, inspección y sanción en el APC.

Santa Cruz subirá el precio de las tarifas del taxi

El pleno del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife aprobó el pasado viernes 22 de febrero una subida en el precio de la tarifa del taxi. La modificación fue aprobada por unanimidad de todos los grupos políticos y ahora esta propuesta se ha remitido a la Comisión de Precios del Gobierno de Canarias.

Según explicó La Opinión, con esta decisión se pretende compensar el incremento de los costes que el sector ha constatado desde 2016 y que ha comprobado la propia administración. A partir de ahora, el taxímetro comenzará a correr a los 1,5 kilómetros en lugar de los 2 actuales.

Dámaso Arteaga, concejal de Movilidad, explicó que de esta forma se cumple con "lo acordado en su día con el sector y damos otro paso más a favor de que el colectivo sea lo más competitivo posible".

Por último, el edil hizo referencia a la situación en la que se encuentra el rescate de licencias de taxi en Santa Cruz. "Cada vez estamos más cerca de la ratio de 732 que fija la ordenanza municipal", aseguró en declaraciones recogidas por el citado medio anteriormente.



Si quieres que tus anuncios **FUNCIONEN**
entra en nuestro **TablónTAXI** online



Búscanos en **Gaceta TAXI**.com

Más de 1,7 millones de visitas en 2018

Líderes absolutos desde siempre

Taxistas ayudarán a buscar personas desaparecidas



Imagen de la rueda de prensa de las asociaciones de desaparecidos, UATAE y Élite Taxi Madrid

El taxi continúa demostrando que su compromiso con la sociedad va más allá de su importante y esencial labor de movilidad en las ciudades o pueblos. En esta ocasión, profesionales de Élite Taxi Madrid han decidido colaborar en la búsqueda de personas desaparecidas.

En total se calcula que en nuestro país hay un total de 12.000 personas desaparecidas y la sección Social de Élite Taxi Madrid ha decidido colaborar con la Fundación Europea por las personas Desaparecidas (QSD Global) creada por Paco Lobatón, la Unión de Asociaciones de Trabajadores Autónomos y Emprendedores (UATAE) y con AFEDACOR, asociación creada por Isidro Molina, padre de un joven que lleva tres años desaparecidos.

En una rueda de prensa que tuvo lugar el 5 de marzo en la sede de UATAE, organización a la que Élite Taxi está adherida, los taxistas

hicieron pública su intención de colaborar en la búsqueda de personas que en su día desaparecieron y cuya ausencia está provocando el desgarramiento en muchas familias.

Una de esas personas que desean ayudar a encontrar los taxistas es Paco Molina Sanchez, quien tenía 16 años cuando desapare-

ció la noche del jueves 2 de julio de 2015. El joven salió de casa sobre las 19.00 porque había quedado con unos amigos. Vestía unos vaqueros cortos, zapatillas negras y un polo blanco con los filos del cuello y las mangas con la bandera de España. Paco tenía unos lunares muy característicos debajo de su oreja izquierda y su desaparición es muy extraña ya que no había sospecha alguna de que pudiera ser voluntaria.

La última pista que hay de Paco es que se le vio en la estación de Córdoba al día siguiente de su desaparición cogiendo un autobús destino Madrid. Sin embargo, las cámaras de la estación no pudieron corroborar al 100% dicha información.

Para ayudar a encontrar a Paco y a otras miles de personas, los taxistas se presentan como una herramienta que puede resultar muy válida. “Estamos todo el día en la calle y podemos colaborar en la búsqueda no solo de Paco, sino de todos los desaparecidos que en España se cuentan por cientos”, explica Concepción Guardado, de Élite Taxi Madrid.

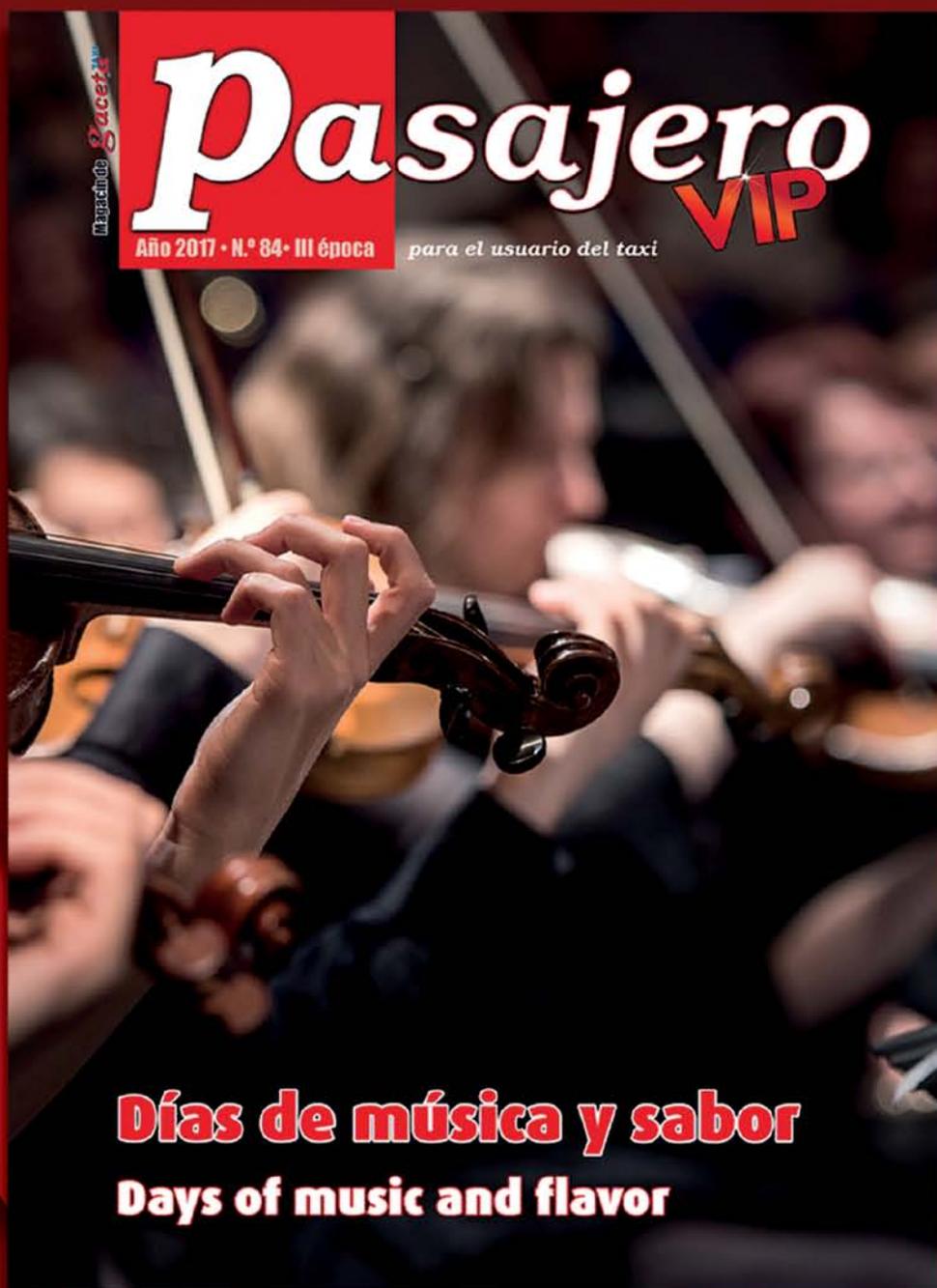
Los taxistas quieren ayudar a difundir la fotografía de los desaparecidos por el territorio nacional, sobre todo de aquellos que por unas razones u otras puedan tener más prioridad. “Queremos que todos nos pongamos en la situación de estas familias, que desconocen el paradero de sus seres queridos y que no pueden ni abrazar ni besar a sus hijos, padres o hermanos”, afirmó Guardado.



Paco Lobatón, en el centro, acompañado de Concepción Guardado (Élite Madrid) y los padres del desaparecido Paco Molina

En España hay más de 12.000 desaparecidos

Para un trayecto premium



No olvides llevar
en tu taxi PasajeroVIP
Una atención extra
con sello de calidad

**GANAS TÚ
GANA EL USUARIO
GANA EL TAXI**

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

C4 Picasso Space Tourer GLP man	1.200	130	18.100
C4 Picasso Space Tourer GLP/autom	1.200	130	20.100

*PRECIOS DESDE



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.

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



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 TPMPR 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.



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 GLP	1.587	115	12.200*
C-4 Space Tourer GLP	1.560	100	—
C-4 Space Tourer GNC	1.560	100	—

IVA incluido.



DACIA

Lodgy Comfort GLP	1.598	100	—
Logan MCV / GLP	898	90	—



FIAT

Dobló GNC	1.400	120	15.900€*
Tipo Station Wagon GLP	1.400	120	15.800€*
Talento 9 plazas (eurotaxi)	1.600	125	25.500€*
Talento 9 plazas (eurotaxi)	1.600	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

Mondeo Híbrid (berlina)	2.000	187	27.200
Tourneo Custom (9 plaz)	1.300	100	25.230
Tourneo Custom (9 plaz)	1.600	125	25.940



LEXUS

IS300h	2.500	223	34.790*
--------	-------	-----	---------

*No incluido gastos de preparación de taxi

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



NISSAN

Leaf 40kwh Eléctrico	110	150	31.780
e -NV200 40kWh Eléctrico	80	109	38.550
e -NV200 40kWh Eléctrico Eurotaxi	80	109	38.545

Estos precios incluyen los descuentos de las ayudas en vigor.



PEUGEOT

308 SW GNC	1.600	120	—
------------	-------	-----	---

Iva y matriculación incluidos.



SSANGYONG

XLV GLP	2.200	178	20.960
---------	-------	-----	--------

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	24.700
-------------	-------	-----	--------



VOLKSWAGEN

Caddy GNC	1.400	110	—
Caddy Maxi Tdi	1.968	102	20.760
Caddy Maxi Tdi	1.968	150	22.486
Kombi Caravelle Tdi (6 plazas)	1.968	150	—

*Precios con iva 4%..



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

Vendo taxi Toyota Prius, 6 años, libra martes, impar, buen estado, emisora Radio Teléfono Taxi, vendo por jubilación, 138.000 €. Alejandro. T. 686300022 Email: alejandrocasadoaldana@gmail.com

Busco conductor de taxi para Prius plus con emisora, turno de ocho horas en tarde y noche, zona Delicias, buenas condiciones. Jose Antonio T. 699979924. Email: jamepa82@gmail.com

Turno tarde-noche con 11 h y fin semana completo, cambio turno Valdemoro. Licencia viernes impar. A fijo o porcentaje. Coche Prius. Carmen T. 629223871. Email: carcavil@hotmail.com

BARCELONA- Se vende licencia con coche Citroën Elysse (Año: 2018), lunes e impares. 140.000€ €. Luis Sanz. T. 606331392 Email: sanzfanlo56@hotmail.com

Se vende Licencia X impar, coche Prius motor nuevo. 125.000. Eduardo Márquez Jiménez T. 649237207. Email: eduardo.marquez@hotmail.com

Se necesita conductor de taxi Madrid. Para turno completo. Coche con emisora de radioteléfono. Skoda Octavia miércoles impar. Juan Carlos. T.619117702. Email: juancarlosprieto@yahoo.es

Se necesita conductor taxi, trabajar solo, mañana o tarde, diesel, mytaxi, zona de Hortaleza, no fumador, buenas condiciones. Alfonso Aguilera T. 626054814. Email: aguilerahi73@gmail.com

BARCELONA- Me ofrezco como asalariado. Turno mañana. Shahid Akram T. 664149814. Email: Joy_shahid@yahoo.com

Busco conductor taxi turno tarde noche, fin semana coche solo Coche Prius, emisora rtt, libra lunes, relevo Móstoles. Oscar T. 670244201. Email:termy77@hotmail.com

Por jubilación, se vende licencia de taxi, jueves impar. Skoda rapid 200.000 kms. 130.000 Silvia T. 639924845. Email:silviajimenezmartin82@gmail.com

Se necesita conductor para taxi, zona norte Jueves impar. Para trabajarlo sólo, fijo 100. Pablo Gonzalez T. 651900760 Email: obannion@movistar.es

BARCELONA- Me ofrezco como conductor asalariado. Turno mañana. Experiencia 8 meses. Palwinder Singh. T.631329689. email: Palwinderbassi9@gmail.com

Necesito conductor de Taxi Madrid, para llevarlo solo. Libra Jueves impar, zona Leganés. Seriedad. Isidro. Email:igsoltero@hotmail.com

Se necesita conductor turno completo, miércoles impar, prius, zona Aluche, SERIEDAD. Ricardo Herrero T. 609744084 Email: rrr7359@gmail.com

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

BARCELONA- Me ofrezco como asalariado. Turno noche. Muhammad Naeem Iftikhar T. 632777519 Email: naeemranjha19@gmail.com

Taxi para trabajar fin de semana por las mañanas. Intención de aprender y comprar licencia. Busco titular serio. Jorge T. 620408680. Email: ruizjo1978@hotmail.es

Vendo licencia de taxi viernes par con toyota prius (g.l.p) de 6 años (350.000 kms). Precio. 130.000€. Maikel T. 667442139 Email: maikelsb.cantante@yahoo.es

Vendo licencia de taxi. Libranza martes impar. Sin vehículo. Precio 126.000€. ANABEL. T644454486. Email: anabelberazaluce@yahoo.es

BARCELONA- Se vende licencia con coche Citroën Elysse GLP con tres años y medio y 100.000 Kms, Jueves e impar.135.000 €. €. Miguel Borruecos. T. 667630527. Email:miguel.borruecos@gmail.com

Se vende licencia taxi miércoles impar coche skoda rapid, año 2014. Precio 130.000 €. Miguel Ángel T615295385. Email:calala2006@gmail.com

Necesito conductor de taxi Madrid para llevarlo solo. Libra martes e impar. Coche Skoda Octavia año 2013 en perfecto estado. Pepe T670914391

Se vende licencia, libra martes par, coche Toyota Prius, año 2012, baterías cambiadas. Precio 138.000€ con vehículo. 135.000€, solo licencia. Felipe T 669021024. Email: maicagi@hotmail.com

Busco conductor taxi, formal y trabajador. Buenas condiciones, a FIJO. Dacia Lodgy. Antolín T. 679990573 Email: antolinflorenc@gmail.com

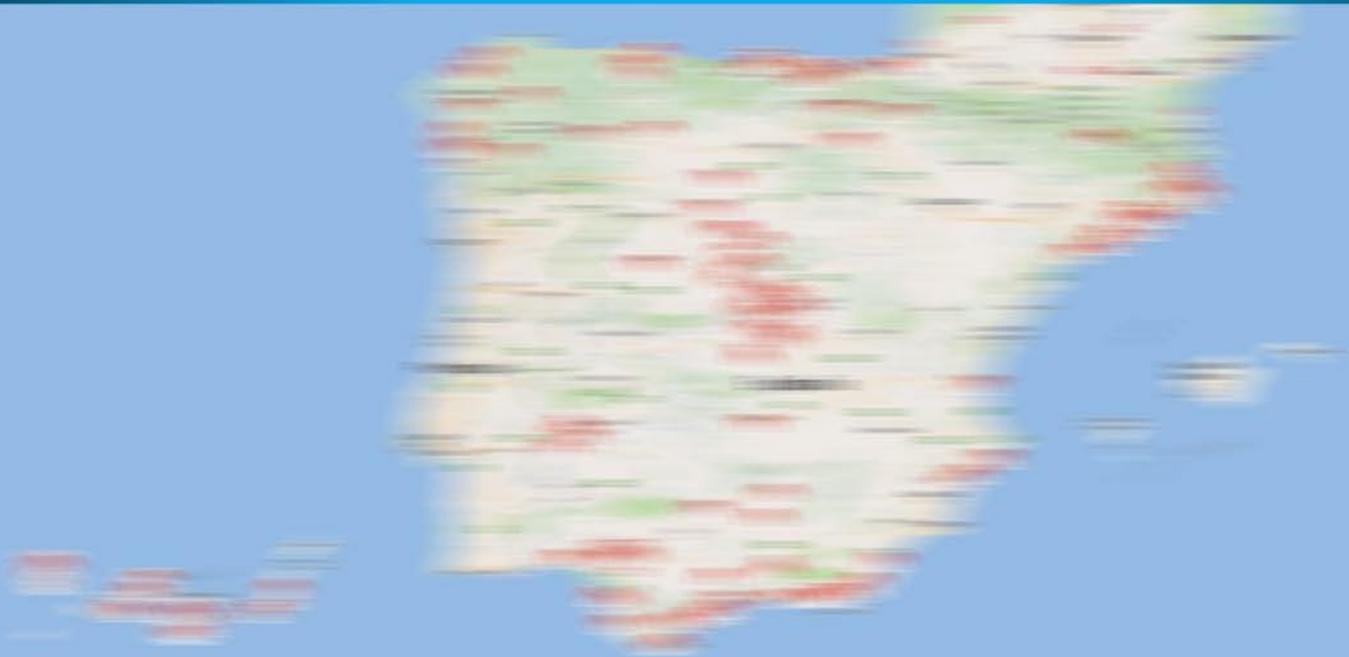
BARCELONA- Busco asalariado. Turno mañana, noche. Alejandro Robles T: 649513495. Email: Robles712@hotmail.com

BARCELONA- Se vende licencia con coche Toyota Prius. Descanso jueves y pares. 130.000 €. Jose Luis Lupion Martin. T. 629762770. Email: jlupion0@gmail.com



gidetoaxi

www.gidetoaxi.com



Realtime Taxi

Realtime Taxi is a mobile application that allows you to book a taxi in real-time. You can see the location of the taxi and the estimated time of arrival. You can also pay for the taxi through the app.

91 547 82 00

www.gidetoaxi.com

SUSCRÍBETE

La primera revista del sector. Desde 1995



PROMOCIÓN ESPECIAL para asociaciones, cooperativas y radioemisoras

25 euros/año

Infórmate: comercial@gacetadeltaxi.com