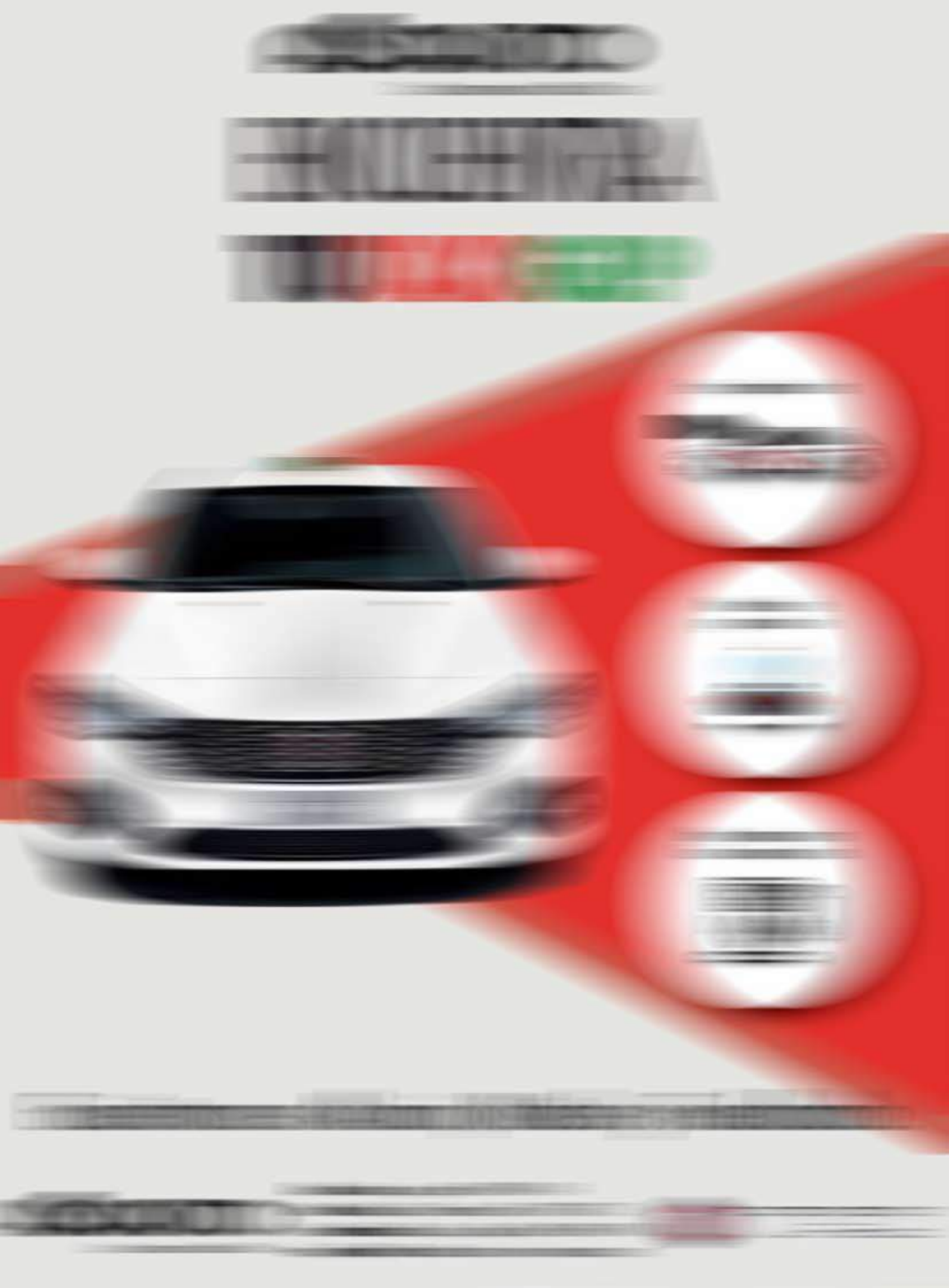
La gaceta del TAXI
La primera revista del sector
AÑO XXV
NÚMERO 281
ENERO 2020

# Nueva Tarifa 9 de precio cerrado


www.gacetadeltaxi.com



# editorial

## Seducir al usuario

El tiempo vuela y casi sin darnos cuenta tenemos por delante un nuevo año que ha llegado al taxi cargado de ilusiones bajo la estela de los Reyes Magos. Un buen auspicio cuando de lo que se trata es de seguir creyendo que avanzar y mejorar es posible, incluso, desprovistos de vestiduras reales. Con la mirada puesta en ese horizonte, ha sido posible comenzar 2020 con iniciativas como el precio máximo cerrado en Madrid aunque también es cierto que no sin antes salvar ciertos imprevistos técnicos. Un decisión aplaudida como lo fue en su día en Barcelona donde hace meses que funciona con éxito, y a la que esperan poder irse sumando otras importantes ciudades. Ya no se trata solo de ofrecer un buen servicio ahora hay que seducir al usuario y la fórmula del precio cerrado está funcionando dentro y fuera del taxi. Pero no es esta la única exigencia también importa y mucho el tipo de vehículo, y no por su valor metálico sino por su impacto ambiental, cuanto más ECO más atractivo para el usuario. El taxi lleva tiempo exigiendo al mercado de automación más oferta de vehículos autorizados y ahora ha recurrido a la intermediación de ANFAC para lograrlo.

En esta carrera de obstáculos para seducir al usuario, el taxi se enfrenta también a la voraz política de la competencia y pelea por sus derechos en los tribunales como ahora lo hace la Federación Vasca del Taxi, desde el convencimiento de que esta larga andadura la va a ganar el taxi. Así de reivindicativo se presenta el nuevo año. Feliz 2020.

# sumario


## 4. Taxómetro

• *Con opinión propia*

## 6. Actualidad

• *Complicado inicio del precio cerrado*

## 10. Primera carrera

• *El decreto vasco de VTC, en manos de la justicia*

## 16. A fondo

• *Noemí Navas, directora de comunicación de ANFAC*

## 20. Mobility

• *La Guardia Civil despeja nuestras dudas*

## 22. Noticias

## 30. Actos

• *El taxi más solidario en Navidad*

## 32. Homologados

• *Los taxis autorizados en Madrid y Barcelona*

## 34. gacetadeltaxi.com

• *Tablón online*



*Año XXV - Número 281 - Enero 2020*

**Edita**: GUSPIADA, S.L.

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

**Página web**: www.gacetadeltaxi.com

**Directora:** Pilar Glez. Matorra
pgmatorra@gacetadeltaxi.com

**Redactora Jefe:** Olga Lobo,
olga@gacetadeltaxi.com

**Redacción:** Javier Izquierdo,
jizquierdo@gacetadeltaxi.com

**Colaboradores**: Germán Ubillos,
redacción@gacetadeltaxi.com

**Dpto Comercial**: GGM
comercial@gacetadeltaxi.com

**Administración**: info@gacetadeltaxi.com

**Depósito Legal**: M-17.622-1995

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 (XXIV)

**Manu Sánchez**
Responsable Geet
Plataforma en defensa
del servicio público del taxi

La relación permanente existente entre la licencia y la actividad profesional tiene un fin muy especial, como es el de proteger en todo caso el interés público frente a vicisitudes y circunstancias que a lo largo del tiempo puedan surgir, lo que permite que se puedan realizar correcciones y adaptaciones de la licencia concedida cuando así lo exija para el normal funcionamiento del servicio.

La discrecionalidad que posee la administración local para la creación de la licencia, paralelamente nace su régimen jurídico para el otorgamiento que pasa a ser un acto reglado, sometiendo al Profesional-Taxista a unos derechos y obligaciones....

1. FORMAS DE UTILIZACION DE LA LICENCIA,
2. PRESTACION DEL SERVICIO,
3. CARACTERISTICAS TECNICAS Y ESTETICAS DE LOS VEHICULOS,
4. CUADRO TARIFARIO, ASI COMO
5. LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

Dichos elementos son los que establecen el contrato contractual de la Administración con el Profesional taxista.

**"Qué tiempos serán los que vivimos, que hay que defender lo obvio"**
**Bertolt Brecht**

Por ello, la licencia de taxi mana y se materializa de la potestad que el Municipio posee a través del conjunto de sus competencias art. 137, 140, 141,142 Constitución Española, donde deben de ofrecer y garantizar un determinado fin esencial, en materia de transporte público urbano en los municipios y que por imperativo legal estaba establecida en la LRBRL, arts,2.2, 25, 26, 85 y 86. Un fin esencial que se debilita con la reforma llevada a cabo en el año 2015, al ofrecer un avance más a la tan desesperada liberalización del sector.

El especial cometido de la licencia de taxi, al ser otorgada a la figura del taxista profesional como actividad operativa privada, se debe de entender dentro de la gestión indirecta, donde no exige un contrato firmado, como la concesión. El contrato contractual viene determinado a través de los elementos conformadores anteriormente mencionados, comprometiendo a las partes intervinientes, Administración, Profesionales y usuarios, asegurando la correcta prestación del servicio y la viabilidad económica de la gestión a través de unas tarifas asequibles a todos los ciudadanos en aras del Interés General.

Por ello, debemos de insistir en nuestra lucha e incidir en la protección del servicio público encomendado, pues la deriva que a día de hoy se aboca al sector se le incorpora en un viaje abstracto modelado por la nueva economía. Una economía en la que todo se mueve alrededor de la discrecionalidad política, donde la rentabilidad de los servicios públicos pase a manos de formas jurídicas societarias, un entramado que conocen los entendidos; es decir, aquellos que son beneficiarios sobre aquellos que son perjudicados de decisiones políticas que se escriben en leyes, pero fundamentalmente en reglamentos que cambian y se recambian a gusto de los que saben cómo mover los hilos de las decisiones burocráticas.

La dinámica de la innovación tecnología rebasa esas vivezas de legisladores y sus inversionistas, y fuerzan por sus intereses que las actividades económicas no pueden ser restringidas, limitadas y menos suprimidas. Las Plataformas Digitales (Apps disruptivas) así como otras formas derivadas de la tecnología, cambian la dinámica en las que se ofrecen servicios a los ciudadanos. Tratan de acelerar el irrefrenable avance de los cambios que están instalando en la sociedad. Y el colectivo del sector del taxi siguen sin hacer absolutamente nada por desviarse de ese camino. El Taxi un Servicio Público de transporte - ¡¡Claro que Sí!!

# Imprevistos técnicos con el

**La principal novedad del régimen tarifario de 2020 para el taxi del Área de Prestación Conjunta de Madrid es la tarifa 9, que establece el precio cerrado. Ante la incertidumbre generada por esta novedosa tarifa, el Consistorio no tardó en publicar unas instrucciones aclarando en qué situaciones y de qué manera debía aplicarse este precio máximo. Sin embargo, la inyección de la tarifa no ha transcurrido con la normalidad esperada ya que han surgido problemas de visualización en algunas capillas.**


*Los taxímetros afectados muestran una L donde debería aparecer un 9*

A pesar del interés mostrado por las principales asociaciones representativas del taxi de Madrid, los órganos encargados de aprobar los precios no fueron capaces de dar a tiempo unas tarifas definitivas para que los taxistas pudieran ofrecerlas nada más comenzar 2020. Esto ha provocado que el nuevo régimen tarifario haya tenido que ser inyectado una vez comenzado el año en los vehículos de los profesionales.

No fue hasta pasada la primera quincena de diciembre cuando la Comisión de Precios de la Comunidad de Madrid aprobó al fin el régimen tarifario del taxi para 2020 para el Área de Prestación Conjunta de Madrid. La principal novedad que introducía este régimen era, sin duda, la aparición por primera vez de un precio cerrado para los servicios precontratados.

En virtud de esta nueva posibilidad, ahora el usuario que reserve un taxi podrá conocer el precio máximo que va a pagar antes de iniciar el servicio. En cualquier caso, el taxista estará obligado a poner el taxímetro en marcha (Tarifa 9) y una vez finalizado el servicio, el usuario pagará el importe de menor cantidad, ya sea el previamente cerrado o el que marque el aparato taxímetro.

El Ayuntamiento de Madrid, antes de finalizar el año, quiso zanjar las polémicas que pudieran surgir entre los taxistas y publicó unas instrucciones para la prestación de esos servicios precontratados con un precio cerrado máximo.

En primer lugar, lo que quiso dejar claro el Consistorio es que es la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, dirigida actualmente por Marta Alonso, el órgano competente para definir y aprobar las instrucciones para la realización de los servicios precontratados a precio cerrado. Además, la administración local recordó que la aprobación de esas instrucciones publicadas a finales de 2019 no suponen la creación de una nueva tarifa, pues únicamente sirven para establecer los parámetros de estimación del precio cerrado conforme a las tarifas aprobadas por el órgano competente en materia de precios de la Comunidad de Madrid.

## Precio cerrado voluntario

El Ayuntamiento de la capital dejó claro en sus instrucciones que el precio cerrado tiene un carácter "voluntario", y que únicamente es aplicable a los servicios precontratados mediante teléfono, radioemisora y app, no pudiéndose aplicar a los servicios de calle, ni a los de las paradas de taxi ni a aquellos servicios en los que no sean aplicables las tarifas 1 y 2.

El precio cerrado máximo se calculará a través de un algoritmo que presentará una serie de parámetros. Ahora bien, tal y como explica el Ayuntamiento, los únicos parámetros previstos en el algoritmo son la distancia recorrida, el tiempo necesario para recorrer el trayecto y las tarifas vigentes. Para el cálculo del tiempo necesario para recorrer el trayecto será necesario tener en cuenta tanto los da-

# nuevo precio cerrado

## El precio cerrado es "voluntario"

tos históricos de tráfico como las condiciones de tráfico existentes en cada momento.

Desde el Consistorio se podrán facilitar aplicaciones informáticas para el cálculo del precio cerrado de rutas, cuyas condiciones de uso se fijarán mediante la instrucción correspondiente. Sin embargo, insiste en que no se admitirán algoritmos que utilicen otros parámetros de entrada diferentes de los mencionados en el párrafo anterior.

El objetivo del algoritmo, explican desde el Ayuntamiento, "es la definición de un taxímetro virtual que se aplicará a la ruta que solicita el cliente. El sistema estimará una ruta –trayecto, velocidad media, duración, etc.– a la que aplicará las tarifas de una forma análoga a como lo haría un taxímetro real."

*La inyección de tarifas se retrasó hasta la primera semana de enero*

## Tarifa 9 en las capillas

Con el objetivo de garantizar el carácter máximo de este precio cerrado, el Gobierno local insiste en que será obligatorio el funcionamiento del taxímetro cuando se pre contraten estos servicios. Para la aplicación de este precio cerrado se define una tarifa virtual, denominada 'tarifa 9', que sólo podrá ser activada cuando el importe del taxímetro alcance el precio cerrado precontratado. La 'tarifa 9' no supondrá ningún precio adicional por la prestación del servicio.

El servicio se iniciará con la tarifa aplicable en cada momento, 1 y 2, y cuando el importe marcado por el taxímetro alcance el precio cerrado, el conductor estará obligado a configurar el taxímetro en "tarifa 9". El usuario del servicio del taxi abonará la menor de las dos cantidades siguientes, o bien el precio marcado por el taxímetro o el precio ofertado por el prestador del servicio en el momento de la precontratación.

El itinerario será el más directo o adecuado entre el inicio y el final del trayecto a criterio del prestador del servicio. No caben esperas ni paradas intermedias. Además, el prestador del servicio de taxi precontratado a precio cerrado estará obligado a la entrega de un justificante, en formato papel o electrónico, con anterioridad al inicio de la prestación del servicio.

Establece el Ayuntamiento que los prestadores del servicio de taxi que ofrezcan la tarifa 9 tendrán la obligación de atender todas aquellas peticiones que haga el Consistorio en lo relativo al algoritmo, sobre el que deberán entregar la información suficiente para que el Consistorio pueda verificar las condiciones establecidas. En el caso de reclamaciones, deberán atender las solicitudes de información sobre el servicio. Por otro lado, los prestadores estarán obligados a someterse a las auditorias puntuales requeridas por el Ayuntamiento de Madrid para verificar el cumplimiento del régimen tarifario, y la administración local también podrá establecer controles continuos por medios informáticos de forma automatizada para velar por el cumplimiento de las tarifas.

## Descuentos en episodios de alta contaminación

Junto al precio cerrado, otras de las novedades que se pensaban incluir en este nuevo régimen tarifario era la llamada tarifa ecológica o tarifa 8. Ésta, había sido propuesta por el Ayuntamiento y con ella se esperaba aplicar un descuento del 10% para los usuarios del taxi en el momento en el que se activase el episodio 3 de alta contaminación. Sin embargo, según pudo saber La Gaceta del Taxi, ciertos taxímetros que utilizan hoy en día los profesionales no pueden introducir esas variables en sus aparatos.

Sin embargo, para los servicios precontratados a precio cerrado sí que se podrá aplicar ese descuento deseado por el Ayuntamiento. De hecho, en la resolución donde se dan las instrucciones de la tarifa 9, el Consistorio autoriza el descuento del 10% del importe del servicio para episodios de alta contaminación, que se aplicará con carácter obligatorio, de lunes a viernes de 7.00 a 21.00 horas, siempre que se hayan activado los escenarios 3,4 y de alerta definidos en el Protocolo de Actuación para Episodios de Contaminación por Dióxido de Nitrógeno.

La puesta en marcha de este descuento se engloba por lo tanto, dentro de este nuevo precio cerrado máximo. En concreto, en la resolución del Gobierno municipal se asegura que, si en el momento de la precontratación se conoce la circunstancia de alerta 3 o 4, se hará constar en el justificante de precontratación. En caso de que se desconozca la aplicabilidad del descuento, éste se aplicará sobre el precio final.

Javier Izquierdo

## Complicaciones con la Tarifa 9

La inyección de la tarifa 9 en los taxis de los profesionales madrileños ha generado un importante caos. Apenas unos días después de comenzar a inyectarse las tarifas 2020 para Madrid y su APC, se conoció un inesperado problema relacionado con el precio cerrado. Varios miles de taxistas no pueden incorporar esta nueva tarifa en su sistema al haber un error que impide visualizar en el módulo luminoso el número 9.

Esta complicación, que afecta sobre todo a determinados modelos de capillas de la marca Saludes, ha provocando indignación entre los profesionales, que pidieron a las asociaciones una solución que pasaría, según Federación Profesional del Taxi, por una reprogramación de las placas del módulo. Además, se está recomendado a los afectados retrasar al máximo la cita con la ITV para tener margen y solucionar este contratiempo.

Aunque la Ordenanza Municipal del Taxi obliga, desde 2012, a que los módulos luminosos permitan la visualización "clara y adecuada" de los números de 0 a 9 para indicar la tarifa aplicada, en algunas capillas del modelo de Saludes parece que no está cargada esta programación, por lo que sale un error al intentar aplicarla.

Instaladoras como la Sociedad Cooperativa de Autotaxi de Madrid (SCAT) aseguran que en el 90% de los casos no hará falta cambiar la capilla ya que se puede reprogramar. Al cierre de esta edición está prevista una reunión con la Dirección de Transportes para el próximo 15 de enero para saber qué decisión adoptará la administración ya que son miles los taxistas afectados por este problema.

# EXTENSIÓN DE PRIMER AUTORIZACIÓN

# "La carrera por el servicio

**Borja Musons, presidente de la Federación Vasca del Taxi, no pierde la esperanza en su lucha contra las apps disruptivas de VTC que han aterrizado en Euskadi. La decisión del TSJPV de suspender cautelarmente la precontratación mínima de 30 minutos y la prohibición de la geolocalización, dos puntos fundamentales del nuevo decreto de VTC aprobado por el Gobierno Vasco, no le ha pillado de sorpresa, siendo un escollo más ante lo que considera que será una "larga batalla" por el transporte en las ciudades.**


*Borja Musons, a la izquierda, con Janire Bijueska, Directora de Planificación del Transporte*

Horas antes de su entrada en vigor, el pasado 20 de diciembre el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco suspendió, de forma cautelar, dos de los principales puntos del nuevo decreto que regula la actividad de las VTC en Euskadi: la precontratación mínima de 30 minutos y la prohibición de geolocalizar estos coches vía app.

La decisión judicial se adoptó tras el recurso interpuesto por Uber al decreto que el Gobierno Vasco aprobó el 17 de diciembre. Por lo tanto, la nueva normativa, que cuenta con el respaldo de la administración vasca y el refrendo de la mesa sectorial tanto del taxi como de las VTC tradicionales de Euskadi, se queda "coja" a la espera de una decisión firme del Tribunal.

Sin embargo, sí que está en vigor la prohibición para las VTC de circular por las vías públicas en búsqueda de clientes, así como la prohibición de propiciar la captación de viajeros quedando parados en doble fila o en espacios urbanos sin un servicio previamente contratado.

Borja Musons, presidente de la Federación Vasca del Taxi, en esta entrevista concedida a La Gaceta del Taxi, advierte que esto es "una carrera de fondo" y que solo es cuestión de "esperar" ya que están convencidos de que la batalla por el servicio discrecional de viajeros en las ciudades "la va a ganar el taxi".

## "Las VTC se están metiendo en las paradas de taxi"

**Gaceta del Taxi.-** Intuían que desde Uber iban a recurrir el decreto aprobado por el Gobierno Vasco pero, ¿esperaba esta decisión de TSJPV de suspender cautelarmente puntos tan importantes como la precontratación o la geolocalización?

**Borja Musons.-** Los argumentos de la suspensión cautelar son bastante pobres porque no queda claro si Uber es una empresa de comunicaciones o una empresa de transportes. Según les venga mejor, ellos son una cosa u otra. Han presentado sus argumentos en el recurso, les han dado la razón, pero nos hemos opuesto, tanto el taxi como el Gobierno Vasco, y ahora estamos a la espera de que el Tribunal decida qué hacer al respecto. En cualquier caso, lo que sí estamos reclamando tanto a las autoridades como a los agentes de movilidad es que por lo menos se cumpla el ROTT. El ROTT no está a debate y las VTC no pueden hacer captación a pie de calle. Se están metiendo en las paradas de taxi a esperar y estamos

# la vamos a ganar”

intentando que los taxistas no se tomen la justicia por su mano ya que los que lo tienen que hacer no lo hacen.

**G.T.** Pese a la suspensión de la precontratación y de la prohibición de geolocalizar estos coches vía app, el resto de puntos del decreto siguen vigentes...

**B.M.-** El resto de puntos están en vigor y con los que están ahora suspendidos, es cuestión de esperar. Es una carrera de fondo, no es una cosa que se vaya a solucionar rápido. Es una pelea de David contra Goliat. Los recursos a nivel de abogados que tiene esta gente son prácticamente infinitos y sabíamos que iban a recurrir porque prácticamente se dedican a ello, son unos profesionales de los pleitos. Estamos convencidos, cada día más, de que esta carrera por el servicio la vamos a ganar porque ya se está viendo lo que está pasando con estas empresas en otros países. Al final el tiempo pone a cada uno en su sitio.

**G.T.** ¿El Gobierno Vasco que les ha trasmitido?

**B.M.-** Ellos también sabían que esta gente no se iba a quedar quieta. Esperaban un recurso así. Pero tanto a nivel de grupos políticos como a nivel de calle tenemos la opinión bastante de nuestro lado y no encontramos a gente que no haya entendido el problema que representa la irrupción de estas empresas.

**G.T.** ¿Tienen alguna idea a nivel de plazos de cuándo podrán tener noticias de la cautelar?

## “En Uber son profesionales de los pleitos”

**B.M.-** Me encantaría saberlo pero no tengo esa información. Espero que sea lo antes posible, porque la verdad la cautelar la concedieron en horas, lo que resulta un poco desesperanzador, porque parece ser que han presionado mucho.

## Taxi y VTC tradicionales, a favor del decreto

**G.T.** Nos gustaría conocer cómo fue el proceso de creación de este decreto de regulación de VTC. ¿Llevó mucho tiempo llegar a un acuerdo para la gestación del nuevo texto?

**B.M.-** Nosotros expusimos al Gobierno Vasco el problema que veíamos con la Ley Omnibus de 2009. En un principio nos dijeron que ahí no podían hacer nada porque las competencias recaían sobre Madrid, pero a base de

*Musons se muestra orgulloso del proceso de elaboración del decreto en suspenso cautelar*

hablar con ellos y de explicar lo que estaba pasando y, también es verdad, lo que han estado viendo todos los políticos a nivel mundial con Uber, fueron entendiendo que sí que había un problema. Luego también tuvimos una ayuda indudable por parte del Teniente Alcalde de Bilbao, Alfonso Gil, que además es el concejal que lleva el área de Movilidad. Él veía ya ese problema de manera clara y entonces el Gobierno del País Vasco mostró su predisposición a buscar una resolución. Para eso se creó una mesa donde estaban todos los organismos que se veían afectados, desde ayuntamientos, diputaciones, usuarios, taxistas y VTC. Hicimos una mesa enorme, tanto que se tuvo que simplificar porque era inoperativa y el Gobierno Vasco fue sacando diferentes borradores a los que, tras las consultas que se hacían a los diferentes colectivos, se fueron modificando para dar forma a lo que se aprobó el pasado 17 de diciembre. Fue una labor muy larga y la normativa pasó por un montón de organismos hasta encontrar el documento aprobado.

**G.T.** ¿Uber estuvo presente en la mesa?

**B.M.-** No. Porque en el momento en el que se confeccionó la mesa el Gobierno Vasco buscó cuáles eran las VTC que estaba funcionando. Hizo un llamamiento y acudieron las VTC que estaban en activo. Estos vehículos no estaban organizados y vinieron a la mesa y se organizaron en una asociación con la mayoría de VTCs del País Vasco. Unauto no vino porque no tenía representadas VTC en el País Vasco. Ahora si las tiene, pero aún así, su número es bastante inferior a las VTC que han estado representadas en la reunión. Es decir, que en la mesa han estado presentes quienes han podido demostrar que representaban VTC del País Vasco y Unauto no tenía, y hoy por hoy seguiría siendo minoritaria. Decir que no han sido invitados es mentira, pero ya sabemos lo que es Unauto y cómo manipula a sus propios asociados.

**G.T.** Como representante de taxistas en el País Vasco, ¿quedó satisfecho con el texto o lo considera simplemente un punto de partida a regular de esta actividad de las VTC?

**B.M.-** Como taxista puedo estar más o menos satisfecho con el texto aprobado, pero de lo que sí estoy muy satisfecho es de la forma en la que se ha llevado a cabo escuchando a todas las partes. Igual no hemos conseguido el mejor texto para los taxistas, pero sí hemos conseguido el mejor texto para todos los agentes en general. Es decir, para las VTC de toda la vida, que con esta regulación tienen asegurado que iban a poder seguir realizando su trabajo, y para el taxi y el usuario, que goza de más garantías. Estamos garantizando calidad y estoy satisfecho con el texto porque ha entendido la realidad de todos los agentes, no solo de uno.

*Mesa del Taxi y VTCs en noviembre de 2019*

## "El texto entiende la realidad de todos los agentes"

**G.T.** ¿Qué aspectos del decreto considera más positivo para el taxi?

**B.M.-** Creo que es un todo. Si leyésemos el informe presentado por el Gobierno Vasco para aprobar el texto, vemos que los puntos fundamentales del texto se sustentan los unos con los otros. Si no puedo precontratar con menos de 30 minutos, ¿de qué me sirve tener los coches geolocalizados? Si no puedo contratar con menos de media hora, ¿para qué tener los coches dando vueltas por la ciudad? Si no puedo tener los coches dando vuelta por la ciudad, ¿qué más me da que me contrates si como poco tardaré media hora? Es un todo.

El decreto lo que hace es aplicar lo que dice el ROTT y cuantificar la precontratación. ¿Cómo nos aseguramos que se cumpla el ROTT? Pues poniendo un mínimo de 30 minutos. Las VTC de toda la vida pidieron una hora. Ellos saben de sus clientes y tienen una agenda. Y había algunos que por su forma de trabajar podrían haber incluso aceptado una semana. El Gobierno Vasco determinó que media hora porque atendía más a lo que decía el ROTT, que es lo que tarda la VTC en ir al centro de la ciudad si ésta está en su base.

**G.T.** En la normativa estatal modificada por el Ministro Ábalos en septiembre de 2018 se abría la puerta a una regulación por medio de una licencia urbana para las VTC en un periodo de cuatro años si estas iban a realizar servicios urbanos ¿El decreto aprobado en el País Vasco especifica algo al respecto?

**B.M.-** El decreto no dice nada al respecto, pero sí que se entiende que para hacer servicios urbanos se necesitará una licencia urbana. Hoy por hoy, por lo que tenemos entendido, no tienen intención de que las VTC vayan a hacer ese servicio, por lo que no les van a dar esa autorización. Si el Gobierno Vasco está defendiendo firmemente la actividad del taxi, los ayuntamientos lo tienen todavía más claro.

**G.T.** En referencia a los ayuntamientos, para controlar que el decreto se cumpla de forma efectiva, ¿han iniciado algún tipo de contacto con los agentes de las policías municipales o locales de cada consistorio?

**B.M.-** El propio Gobierno Vasco se ha puesto en contacto con las tres capitales vascas y Eudel, la asociación de los ayuntamientos, para indicarles lo que tienen que solicitar a las VTC cuando se les inspecciones. Las VTC que han venido para trabajar para Uber también han venido a provocar a los taxistas. Se están metiendo en las paradas, incluso delante de los propios taxistas y aceptando servicios en la calle. Hemos recibido quejas de todo tipo, y eso significa que la gente se está montando. Es un atentado contra todo. Han venido a mofarse de todas las leyes de nuestro país, de los autónomos y de la gente que paga impuestos. Por eso actúan así.

Javier Izquierdo

# Ha llegado el momento de que el taxista

## UTG crea para el taxi una agencia del viajes

El mercado ya ofrece un amplio abanico de apps para servicio de taxi, pero muy pocos han tenido la audacia de crear también una agencia de viajes dentro del propio sector como ha hecho **Universal Taxi Group**. Una empresa integrada solo por taxistas que se propone desarrollar nuevas líneas de negocio y convertirse en el referente para el sector.

No depender de las cuotas del taxista, corregir errores del pasado y recuperar la autonomía del taxista son algunos de los motivos por los que en julio de 2018 se creó Universal Taxi Group, UTG. Empresa en la que solo tienen cabida los taxistas y que más allá de la propia aplicación para pedir taxi, busca competir de tú a tú con las grandes multinacionales.

Ante un mercado y un sector cada vez más saturado de Apps, este grupo de taxistas han decidido incorporar a su proyecto una agencia de viajes online como línea de negocio paralela en segmento del turismo de ocio. Hablar de una agencia de viajes dentro del taxi puede sorprender, pero son los tiempos los que marcan la pauta y disponer de una plataforma de estas características es "un aspecto fundamental para el desarrollo de nuestra actividad".

Así lo cree Sergio Vega, uno de los consejeros de UTG, para quien las fórmulas actuales basadas en el cobro de cuotas al taxista están caducas. "Queremos buscar una alternativa y creemos que hay un mercado en el turismo donde el taxi nunca ha tenido presencia".

Las consignas son ofrecer servicios de calidad, alta capacidad, precio cerrado y rutas turísticas. También estudian "vender entradas para museos y espectáculos, buscar hoteles, guías turísticos... porque Vega reconoce que el taxi de hoy debe ser "enormemente competitivo".

Se trata de que el usuario piense siempre en el taxi primero para todos sus desplazamientos. Universal quiere atraer al cliente cuando va de viaje, de compras, cuando usa el taxi por trabajo, lo utiliza para ir a un festival o lo comparte. En resumen, como taxista y consejero de la empresa "quiero al usuario siempre con nosotros".

### Ampliación capital

Sergio Vega , consejero y una de las caras más visibles y activas de Universal no tiene duda de que ha llegado el momento de que el taxista tome las riendas de su futuro. "Nos hemos cansado de poner nuestro destino en manos de terceros, teníamos que tomar las riendas de nuestro servicio y usar todas las herramientas de las que disponemos a nuestro alcance".

Rodeados de un gran equipo de profesionales, entre ellos asesores, abogados, informáticos, agencias, publicistas y marketing, UTG amplía capital y busca socios TAXISTAS decididos a ser dueños de su propia empresa y competir sin complejos cara a cara con las grandes multinacionales.

"Es necesaria más inversión para conseguir los objetivos propuestos", razón por la que han abierto un periodo de ampliación de capital para la que buscan nuevos socios TAXISTAS, titulares y asalariados, que quieran invertir en su futuro profesional. Todos los taxistas se convierten en dueños en función de su aportación capital a través de la compra de participaciones y de suscribir el pacto de socios.

La adquisición mínima es de 5 participaciones a un precio de de 50 euros unidad y con un límite máximo de 40. De

# tome las riendas de su futuro

## UTG apuesta fuerte por nuevas líneas de negocio

esta manera, nos indica Vega, se pretende evitar que una única persona pueda hacerse con el control de la empresa. Además, también está en el contrato que firman todos los socios que ninguna empresa podrá hacerse con la matriz. "Queremos que esto sea siempre propiedad de los taxistas" recalca Vega.

### Una app por y para el taxi

Además de su agencia online Universal Taxi Group también ultima el desarrollo de su aplicación para pedir taxi. De nombre **ESTAXI**, ha supuesto muchos meses de trabajo y se prevé su lanzamiento para el primer trimestre del año. Vega admite que está siendo enormemente complicado además de suponer una fuerte inversión porque desarrollar una aplicación es tremendamente caro. Hablamos de cifras que en ESTAXI superan los 80.000 euros, pero que en el mercado actual oscilan entre los 30.000 y los 300.000 euros, dependiendo de las especificaciones técnicas de cada una de ellas.

La App ESTAXI naturalmente quiere ser un reflejo fiel del taxi actual, lo que significa que contará con pasarela de pago, geolocalización, manejo de voz de ciertas funciones para el taxista y para el usuario, sin olvidar un buen desarrollo de seguridad al que se le está prestando especial atención.

### Cuota gratuita al taxista

Somos conscientes de que existe una corriente de opinión favorable a una app única, pero también sabemos, señala Vega, que en algunos países donde se ha puesto en marcha este modelo, no ha funcionado. En Colombia, en concreto, ha sido un fracaso porque se empezó cobrando al taxista una comisión del 7-8% y ahora está en un 20%. Por encima incluso de lo que cuesta en España cualquier apps de las multinacionales.

En estos momentos "todas las apps tienen un sistema de cuotas que hace menos autónomo al taxista", lamenta Vega,

Con ESTAXI el planteamiento es muy distinto. Para el cobro de servicios se establecerá un sistema de porcentajes por tramos en función del importe del servicio. De esta manera, por ejemplo para un servicio de hasta 10 euros el porcentaje será un 8% ó un 9% si la carrera está entre los 10,05 y los 15 euros. No obstante, recuerda Vega, estos porcentajes irán destinados en parte al mantenimiento de la infraestructura y el resto se reinvertirá en el desarrollo de las diferentes líneas de negocio de UTG. Son estas nuevas líneas de negocio las que en un futuro proporcionarán los ingresos necesarios para no depender directamente del aporte económico del taxi y que además permita que el uso de ESTAXI sea 100 % gratuita para los taxistas.

Universal Taxi Group ya ha sentado las bases para un nuevo modelo de negocio con su App y la agencia de viajes online, pero seguir desarrollando el proyecto, tal y como se proponen los actuales consejeros requiere de nuevas inversiones en las que una vez más el taxista, como único propietario, se convierte en cómplice necesario y protagonista del futuro.

**Interesados contactar con el 644 093 267 ó por mail a info@universaltaxigroup.com**

**"Quiero al usuario siempre con nosotros"**

# "Los taxistas pueden convertirse en p

**"No mediamos en la negociación directa de servicios procedentes de las marcas". Esa es la respuesta de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones a la petición realizada desde el taxi de Barcelona para que se presenten a homologación más vehículos.**


*Noemí Navas, directora de comunicación de ANFAC*

La escasa oferta de vehículos autorizados en Barcelona y su Área Metropolitana ha forzado al sector a pedir a la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones su intermediación con los fabricantes para que aumente el número de modelos para ser taxi. Desde la patronal explican que es un tema "exclusivo" de cada una de las marcas, aunque reconocen la función como prescriptor del sector. Un sector que vive pendiente de las novedades que presentan las marcas y que, tal y como adelante Noemí Navas, directora de comunicación de la Asociación, también se encuentra en "plena transformación".

A nivel general, los vaivenes normativos y la incertidumbre sobre el marco regulatorio "ha afectado negativamente a las ventas, porque el consumidor no sabe qué coche comprar" aunque confían revertir los malos resultados con los que cierra el año el sector. Para ello, al año nuevo y al futuro gobierno le piden desde ANFAC un marco estable, una nueva fiscalidad y el fomento de infraestructuras de recarga pública para que la electrificación de todo el parque móvil sea una realidad.

**Gaceta del Taxi.-** Las asociaciones del taxi de Barcelona han pedido su ayuda para que intermedien entre fabricantes y el sector para la autorización de nuevos vehículos para taxi que cumplan con los nuevos estándares que impone el Ayuntamiento. ¿Qué puede hacer Anfac en este sentido?

**Noemí Navas.-** ANFAC representa a los fabricantes de automóviles en España, pero no mediamos en la negociación directa de servicios procedentes de las marcas. Esto es un tema exclusivo y competencia de cada una de las marcas.

**G.T.-** Uno de los argumentos esgrimidos en dicha carta es que el taxi ha sido un "escaparate inmejorable para los fabricantes para dar a conocer sus modelos entre la ciudadanía", ¿creen que esto es así?

**N.N.-** El ámbito de negocio de los taxis y su exposición continua en las calles de nuestras ciudades pueden suponer una oportunidad de mostrar a los ciudadanos el funcionamiento y uso de nuevos modelos que se comercializan. Además, de que los mismos taxistas pueden convertirse en prescriptores de cara a sus pasajeros.

**"No mediamos en la negociación directa de servicios de las marcas"**

**G.T.-** Los taxistas, y los conductores particulares también, se quejan de que no hay suficientes modelos "eco" o verdes, ¿por qué la oferta no está a la altura de lo que esperaban los consumidores?

**N.N.-** El sector está en plena transformación, y cómo tal tiene que existir un periodo de transición en el que los modelos de combustión y los modelos de bajas o cero emisiones convivan en nuestras calles. La mayoría de los fabricantes están apostando por el crecimiento de estos últimos, y han anunciado que en los próximos cinco años todos sus modelos actuales irán sacando al mercado versiones electrificadas o de motores alternativos, por lo que la oferta irá creciendo. En 2020, habrá 70 nuevos modelos electrificados en el mercado y algunos estudios hablan de 500 en 2025. Asimismo, actualmente, todos los modelos nuevos cumplen las exigentes normativas WLTP y RDE de reducción de gases contaminantes, la normativa medioambiental más exigente del mundo.

**G.T.-** En algunas ciudades es necesario pasar un proceso de autorización para que un vehículo pueda dar servicio como taxi, mientras que en otras este trámite no es necesario. En su opinión, ¿qué sistema es el más adecuado?

**N.N.-** No realizamos comentarios. No es

# rescriptores de cara a sus pasajeros”

**“Estamos en un momento clave en la historia de la automoción”**

una competencia en manos de los fabricantes.

**G.T.-** Para aumentar la oferta, en Madrid se ha facilitado la autorización de vehículos aligerando ciertos trámites. Sin embargo, esta nueva fórmula no termina de funcionar y los taxistas se preguntan, ¿es que los fabricantes ya no quieren al taxi?

**N.N.-** El taxi al igual que otros servicios de movilidad, como es el vehículo compartido, están dentro de los planes de desarrollo hacia la movilidad del futuro.

**G.T.-** El mundo de la automoción está en el punto de mira de muchas administraciones públicas. Cada vez más planes de movilidad urbana contemplan prohibiciones en mayor o menor medida a determinados vehículos. ¿Afectan a las ventas estas nuevas normativas?

**N.N.-** En los últimos meses, la incertidumbre al respecto del marco regulatorio ha afectado negativamente a las ventas, porque el consumidor no sabe qué coche comprar. Los fabricantes estamos plenamente comprometidos con la descarbonización del parque en 2050, tal y como ha marcado la Unión Europea, pero para ello hemos de lograr una transición ordenada y razonable, que no perjudique ni a la industria ni al usuario. El establecimiento de límites cada vez más estrictos, en línea con la Unión Europea, es una herramienta exigente pero que dota de certidumbre a los fabricantes y a los usuarios.

**G.T.-** ¿Cómo cree que debería ser la estrategia hacia la nueva movilidad?

**N.N.-** Estamos en un momento clave en la historia de la automoción en el cual se está produciendo una transformación hacia un nuevo concepto de movilidad de futuro definida por las cuatro grandes tendencias: la electrificación, la conectividad, la conducción autónoma y el vehículo compartido. La movilidad del futuro, teniendo en cuenta estas tendencias, tiene que ser eficiente, inteligente, accesible y asequible para todos.

Es necesario que no solo los fabricantes acometamos esta transformación del sector. La administración y otros agentes, como pueden ser las empresas de energía, han de colaborar en la transformación hacia la nueva movilidad. Hemos de establecer la oferta suficiente a unos precios competitivos y asequibles para que todo usuario pueda acceder a ellos. Hay que establecer una serie de regulaciones fiscales que incentiven la compra de vehículos de bajas o cero emisiones. Y, por último, hemos de garantizar una infraestructura de recarga que permita al usuario moverse con la plena seguridad de poder recargar su vehículo.

*En Barcelona el sector lamenta la escasez de oferta de modelos para taxi*

## "El consumidor no sabe qué coche comprar"

### Compromiso con la descarbonización

**G.T.-** En el caso de la electrificación del parque automovilístico, ¿qué es necesario para que sea una realidad en los próximos años?

**N.N.-** Hay tres puntos fundamentales: precio, autonomía e infraestructuras. Son las principales dudas de los usuarios a la hora de decidirse por la compra de un vehículo electrificado. Tal y como indicó recientemente la ministra de industria en funciones, Reyes Maroto, debemos de establecer un plan de industria para convertir que la electromovilidad sea un proyecto-país.

**G.T.-** Sin conocer todavía qué futuro le deparará al Plan Estratégico de Automoción presentado por el actual Gobierno en funciones, ¿qué aspectos destacaría como beneficiosos para el sector y cuáles cree que deberían modificarse?

**N.N.-** El Plan Nacional de Energía y Clima, junto con el desarrollo del Anteproyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética son instrumentos necesarios para definir la transición hacia una economía neutra en carbono. Pero para alcanzar los objetivos designados por la Unión Europea para 2050, ANFAC ha diseñado una hoja de ruta hacia la descarbonización que sirve de apoyo y refuerzo para alcanzar una transición ordenada y razonable basada en cuatro premisas fundamentales: desarrollo de instrumentos de acuerdo con la normativa europea, establecimiento de objetivos estratégicos con cohesión nacional, enfoque estable como proyecto país y el apoyo decidido a la electromovilidad. Con este plan tratamos de establecer el compromiso del sector hacia la descarbonización y renovación del parque y continuar potenciando la industria de la automoción en España.

**G.T.-** Han sido años difíciles para el sector automovilístico, ¿en qué situación se encuentra ahora mismo el mercado?

**N.N.-** Prevemos que el año cierre con una caída entre el 4-5% de matriculaciones de vehículos nuevos, en torno a 1.255.000 unidades de turismos y todoterrenos vendidas. Y con una producción de 2,8 millones de vehículos para este año.

**G.T.-** Por último, ¿qué le pide al nuevo año 2020 y al próximo Gobierno de la nación?

**N.N.-** Nos enfrentamos a tres grandes retos: la lucha contra el cambio climático, la mejora de la calidad del aire y la congestión del tráfico. El sector del automóvil no es indiferente a las nuevas tendencias demandadas por la sociedad y es por ello que necesitamos de tres soluciones: la tecnología, la regulación clara y estable y la financiación para alcanzar esta transformación.

Es necesario establecer un marco estable que nos permita avanzar hasta al menos 2030 y fomente, de manera decidida, la demanda de vehículos electrificados y la instalación de puntos de recarga, sin olvidar el avance en otras tecnologías con el hidrógeno.

Se necesita una nueva fiscalidad integrada y que grave el uso y no la compra, junto con un plan de renovación fuerte, bianual, dotado con 250 millones de euros al año para la adquisición de vehículos cero y bajas emisiones. Establecer un IVA reducido para la adquisición de vehículos eléctricos y alternativos. Y fomentar el despliegue de infraestructuras de recarga pública garantizando su registro e interoperabilidad, así como revisando la estructura de peajes de acceso a la energía eléctrica.

Olga Lobo

## El sector pide aumentar la oferta

"De 120 modelos hemos pasado a apenas 15". Son las cifras que nos traslada Jaime Sau, secretario del UIB del STAC. Una escasez de modelos que les ha llevado a contactar con fabricantes y con las administraciones para encontrar una solución a un problema que consideran perjudicial para el sector. "Lo que queremos es que cada taxista encuentre lo que más se ajuste a sus necesidades y gustos y no como sucede ahora, que tienes que comprar lo que hay, aunque no sea lo que tú buscas".

Además de la poca variedad en el mercado, Sau también critica los plazos de entrega de los modelos disponibles. "Hay veces que quiere uno de los modelos autorizados pero hay una espera de 3 meses. Y claro, si el cambio de modelo es forzoso por un accidente, pues te decantas por las opciones que hay en stock".

Aunque desde el Sindicat son conscientes de que esta es una labor que no les correspondería a ellos, han decidido contactar con la patronal de fabricantes y también con algunas marcas que, aún estando homologadas por el CEM (Centro Español de Metrología) no están autorizadas para prestar servicio como taxis en Barcelona.

Precisamente la homologación por el CEM es uno de los grandes escollos que se encuentran los taxistas, porque no todas las marcas quieren que sus vehículos sufran modificaciones necesarias para la instalación de los periféricos. "Hay que instalar el taxímetro, la capilla...y eso conlleva alterar ciertos aspectos del vehículo", nos explica Sau. "Hay marcas que no quieren ser taxis, esto es así"., se lamenta, porque cree que si existieran esas opciones habría muchos profesionales interesados en adquirir alguno de esos vehículos. "Lamentablemente son pocas las marcas que deciden homologar sus vehículos en el CEM para que puedan prestar servicio como taxis y es algo que se traduce en falta de modelos".

No obstante, el secretario de la UIB cree que no todo es culpa de las marcas, ya que cree que hay poco interés también por parte de los ayuntamientos. "Hay marcas homologadas por el CEM que, no sabemos por qué, no están autorizadas por los ayuntamientos. Porque lo que pasa en Barcelona también pasa en Madrid".

Las limitaciones a los vehículos que prestan servicio como taxi en ambas ciudades han provocado la falta de alternativas para los taxistas. Si bien es cierto que en Madrid se han sumado en el último año nuevas marcas, en Barcelona, donde la prohibición de comprar taxis diésel empezó a aplicarse a principios de 2019, se ha hecho más patente en los últimos meses. "No hay prácticamente oferta de vehículos sostenibles"

Y señala a las administraciones pública. "Actualmente más de la mitad de la flota de taxis del AMB es eficientemente sostenible, y ha sido posible gracias a un esfuerzo muy grande del sector, porque la administración no ha puesto ni un duro. Lo suyo es que hagan algo para que los profesionales podamos adquirir vehículos de todo tipo".

"El coche es nuestra herramienta de trabajo y nos merecemos tener las mejores opciones a nuestro alcance", concluye Sau, que espera que la actual cifra de autorizados se eleve en los próximos meses.

# Al volante, cero distracciones

**Con motivo del 60 aniversario de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, preguntamos algunas de las dudas más frecuentes de los conductores y taxistas al volante.**

## ¿Qué se considera conducción distraída?

Básicamente no mantener la atención permanente en la conducción, que garanticen la seguridad del conductor, los ocupantes y demás usuarios de las vías.

Entre ellas podemos definir:

Realizar una conducción distraída o desatenta, o sea, no ir pendiente de la conducción.

Conducir haciendo uso de auriculares o cascos conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido.

Conducir utilizando dispositivos de telefonía móvil y cualquier otro medio o sistema de comunicación, salvo que se realice sin emplear las manos, ni usar cascos, auriculares o instrumentos similares (manos libres).

Conducir utilizando dispositivos tales como pantallas con acceso a internet, monitores de televisión y reproductores de video o DVD.

Se exceptúa, el uso de monitores que estén a la vista del conductor y cuya utilización sea necesaria para la visión de acceso o bajada de peatones o para la visión en vehículos con cámara de maniobras traseras, así como el dispositivo GPS. La correcta utilización del GPS debe realizarse antes de iniciar la conducción planificando la ruta, evitando con ello su manipulación durante la conducción.

Estas infracciones tienen la consideración de graves, siendo la multa de 200 euros, excepto que se abone en los primeros 20 días naturales desde la notificación de la denuncia (pago reducido), cuyo importe sería 100 euros (50%) y la detracción de 3 puntos del Permiso de Conducción.

## ¿Qué deberíamos saber los conductores que nos encontramos ante un accidente? ¿Cómo habría que actuar?

**La conducta P.A.S. (Proteger, Avisar, Socorrer).**

Es el protocolo de actuación de deben realizar los usuarios de la vía, hasta la llegada de los servicios de emergencias.

Lo primero "Proteger", el siniestro vial o incidencia, empleando para ello la señalización reglamentaria (chaleco reflectante y el triángulo de pre-señalización de peligro), al objeto de ser visible el accidente y evitar la producción de otro.

Lo segundo "Avisar" a los servicios de emergencia llamando al teléfono "112", aportando todos los detalles posibles (lugar, heridos, vehículos implicados, etc..).

Lo tercero "Socorrer" a las víctimas, una vez asegurada la zona y los servicios de emergencia están en camino, ayudar a las víctimas. Si no se poseen conocimientos de primeros auxilios, lo mejor es estar a lados de las personas y darles ánimo.

## ¿Qué condiciones deben reunirse para ser considerado punto negro en una carretera?

La Dirección General de Carreteras (DGC) del Ministerio Fomento utiliza el concepto de Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) para referirse a los puntos conflictivos de su red.

Se define como un TCA como aquel tramo de carretera de longitud no superior a 3 Kms., salvo excepciones justificadas, que lleve en explotación más de tres años, en el que las estadísticas de accidentes registrados indican que el nivel de riesgo de accidente es significativamente superior al de aquellos tramos de la red con características similares.

Los TCA son publicados en la página web del Ministerio de Fomento y la Dirección General de Tráfico dependiente del Ministerio del Interior.

## ¿Están obligados a llevar sistemas de retención infantil? ¿En qué casos sí, en qué casos no y de quién sería responsabilidad el llevar a un niño sin estos sistemas?

El Artículo 119, apartado b) a) del Reglamento General de Circulación "EXENCIONES" establece que estarán exentos de la utilización de circular sin los cinturones u otros sistemas de retención homologados, cuando circulen en poblado, pero en ningún caso cuando lo hagan por autopistas, autovías o carreteras convencionales a: "Los conductores de taxis cuando estén de servicio. Asimismo, cuando circulen en tráfico urbano o áreas urbanas de grandes ciudades, podrán transportar a personas cuya estatura no alcance los 135 centímetros, sin utilizar un dispositivo de retención homologado adaptado a su talla y a su peso, siempre que ocupen un asiento trasero".

# 60 años protegiendo nuestras carreteras

Velar por nuestra seguridad es el principal objetivo de los agentes de la Guardia Civil de tráfico, aunque haya quienes vean en sus funciones cierto afán recaudatorio. Creado en 1959 junto a la Jefatura Central de Tráfico, hoy Dirección General de Tráfico, se pretendía controlar y dirigir los nuevos riesgos de tráfico en una época en la que la circulación de vehículos comenzaba a ser pujante. 60 años después, y con una plantilla de unos 10 mil hombres y mujeres, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil es una unidad preventiva y no reactiva. Su presencia en las carreteras pretende que el accidente no se produzca, porque cuando ya se ha producido, el resultado podría ser irreversible.

Aunque hay quienes señalan a la Guardia Civil como agentes recaudadores, su objetivo, insisten, es ayudar y prevenir, no solo denunciar. Así lo ha asegurado el general jefe de la Agrupación, el general Ramón Rueda Ratón, "Estamos aquí para atender las necesidades del momento, como las urgencias: atiendes al ciudadano y te olvidas de otras circunstancias, hay que dar prioridad siempre a los asuntos de gravedad".

La presencia de efectivos en la carretera, explican, es un valor añadido para prevenir la siniestralidad, porque, insisten, cuando se hacen visibles el conductor siente que se lo están poniendo difícil.

# Calma tensa antes del Mobile World Congress


*El MWC se celebra del 24 al 27 de febrero*

El sector del taxi de Barcelona ha arrancado el nuevo año convencido de que es el momento oportuno de reivindicar medidas para que se haga cumplir la normativa en vigor que regula los vehículos de arrendamiento con conductor (VTC).

Por ese motivo, "cansados" de que las VTC incumplan la norma estatal, autonómica y local, el pasado 3 de enero se celebró una primera cumbre del taxi que agrupó a la mayoría de asociaciones y emisoras del Área Metropolitana de Barcelona y de otros municipios de Catalunya.

Los taxistas demandan principalmente una serie de medidas que consideran fundamentales para que puedan continuar con su trabajo sin verse afectados por una competencia desleal de las VTC. En concreto, desde el colectivo solicitan herramientas eficaces para el control de las VTC en un corto espacio de tiempo. Los profesionales solicitan un registro electrónico efectivo para estos vehículos, distintivos visibles de los días de descansos obligatorios, precios visibles en el interior del habitáculo y acabar con los graves problemas que actualmente se suceden en el Aeropuerto del Prat con el intrusismo.

Desde el colectivo denuncian que las VTC que trabajan para la plataforma Cabify están "propiciando la captación ilegal de viajeros en la zona aeroportuaria y todos los rincones de Barcelona". Insisten los taxistas en que estas prácticas están totalmente prohibidas por la ley catalana.

Bajo este pretexto y con las ideas claras en cuanto a las medidas que la administración debe adoptar, las asociaciones reunidas finalizaron la cumbre convencidas de que era el momento de iniciar movilizaciones con el Mobile World Congress, que se celebra desde el 24 al 27 de febrero, como evento de repercusión en el horizonte. Alberto "Tito" Álvarez, portavoz de Élite Taxi Barcelona, se mostraba consciente de que había llegado la hora de proponer movilizaciones. "El taxi ha sido muy paciente con la Generalitat y el AMB por la buena voluntad mostrada, pero la realidad es que casi ninguna norma se está aplicando", aseguró Álvarez.

Sin embargo, si la reunión entre las entidades del taxi se celebraba un viernes, el martes 7 de enero, a primera hora, la Generalitat de Catalunya y el Área Metropolitana de Barcelona (AMB) convocaron a los taxistas a una reunión para evitar la posibilidad de que el taxi se movilice durante el Mobile World Congress.

Isidre Gavi i Valls, secretario de Infraestructures i Movilitat de la Generalitat, junto a su equipo técnico, y Rosa Alarcón, concejal de Movilidad y presidenta del Institut Metropolitano del Taxi (IMET), se reunieron con las asociaciones Élite Taxi Barcelona, STAC, ANGET y Taxistas Latinos Unidos.

## Dos semanas de reflexión

"Queda un mes y tres semanas para el Mobile World Congress y confiamos en que se pongan a trabajar con máxima urgencia para garantizar que los servicios de inspección, Mossos D´Esquadra y policías locales de los 36 municipios del AMB tengan las herramientas necesarias para que su trabajo sea eficaz", indicó Álvarez tras el encuentro, quien ha recordado que solicitan de forma inflexible un registro electrónico efectivo para controlar la precontratación mínima, precios visibles dentro del vehículo VTC e identificativos exteriores y visibles de los días de descansos obligatorio semanal.

En este contexto, tanto la administración como los taxistas decidieron darse un plazo de dos semanas y quedaron emplazados a una nueva reunión el próximo 21 de enero. Durante esos quince días los taxistas analizarán si tanto la administración autonómica como municipal están tomando las medidas necesarias para regular las VTC.

Por último STAC, Élite Taxi Barcelona, Taxistas Latinos Unidos y Taxi Anget quisieron agradecer, a través de un comunicado, la confianza mostrada por los taxistas en estos momentos de tira y afloja con la administración y consideran que sus demandas son "de máxima urgencia".

# España cuenta ya con 16.550 VTC

El crecimiento de las autorizaciones de vehículos de arrendamiento con conductor (VTC) en nuestro país continúa en aumento, y España cuenta ya con 16.550, lo que supone que el ratio entre este tipo de vehículos y el taxi sea inferior a 1/4, quedando cada vez más lejos el supuesto 1/30 que marca la Ley Ordenación de Transportes Terrestres (LOTT). Según datos del Ministerio de Fomento con fecha del 2 de enero de 2020, nuestro país tiene registradas 104 VTC más en comparación con las que tenía a comienzos de diciembre, pasando de tener 16.446 a 16.550 VTC. Una vez más, Madrid ha vuelto a ser la provincia que ha experimentado un mayor crecimiento. En la capital se ha pasado de contar con 8.250 a tener 8.312 autorizaciones, lo que supone un incremento de 62 nuevos vehículos de alquiler.

Después de la capital, las provincias donde más ha crecido el número de estas autorizaciones han sido Alicante, que ha visto incrementado en 35 el volumen de VTC, pasando de 436 a 471; y Málaga, que cuenta ya con 1.650, 34 más que el mes anterior. Otras provincias donde han aumentado las VTC han sido Sevilla, con 11 nuevas autorizaciones llegando a las 324; y Zaragoza, que cuenta ya con 151 frente a las 137 del mes de diciembre. Por otro lado, durante el último mes Barcelona, la segunda provincia con más volumen de VTC de nuestro país, ha visto como el número de estas autorizaciones disminuía, pasando de las 2.371 de finales de 2019 a las 2.344 de la actualidad.


*En la capital se ha pasado de 8.250 a 8.312 autorizaciones*

# Sin novedades tras la cautelar en AGATM

Casi un mes después de que el Juzgado de 1ª Instancia número 37 de Madrid suspendiera de forma provisional las elecciones del 24 de noviembre en la Asociación Gremial, la situación, sin embargo, se mantiene igual que antes de conocerse el auto judicial. La junta directiva de la candidatura de Regeneración encabezada por Alberto de la Fuente Miñambres, continúa al frente de la organización y ha presentado un recurso de apelación contra la decisión de la magistrada Ana María Álvarez de Yraola de suspender las elecciones en las que resultaron claramente vencedores.

En el polémico auto, la jueza decidió estimar las medidas cautelares solicitadas por Ángel Julio Mejía y otros cinco socios de AGATM y suspendió de forma cautelar el acuerdo adoptado por mayoría en la asamblea extraordinaria que la asociación celebró el pasado 5 de noviembre. En dicha asamblea se anularon los resultados electorales del día 6 de octubre por irregularidades y se convocaron nuevas elecciones para el 24 de noviembre. Entendió la magistrada que no se justificó conforme a los estatutos que las irregularidades del 6 de octubre fueran lo suficientemente graves como para variar el resultado de dichas elecciones y, por lo tanto, no había motivos para que se convocase una asamblea extraordinaria que anulase dichos comicios. La juez explicó en el auto que las irregularidades variaron un voto como mucho de una a otra candidatura y que como el resultado entra ambas fue de dos votos de diferencia en favor de Mejía, dichas irregularidades no afectarían al resultado final. Sin embargo, la vigente junta directiva ha alegado que efectivamente las irregularidades ocurridas el día 6 de octubre sí que alteraron el resultado final, en el sentido de que un candidato suyo como José Bernal, podría haber accedido a cargo de directivo y no pudo hacerlo por esas irregularidades sucedidas. Asimismo, denuncian en el mismo recurso que en el citado auto la jueza haya entrado en el fondo de la cuestión cuando simplemente se trataba de dirimir si procedía o no adoptar una medida cautelar. A falta de conocer el resultado del recurso de apelación presentado por la vigente junta, el principal argumento empleado por la misma para seguir dirigiendo la organización reside en el hecho de que en el auto de la jueza, en ningún caso se establece quién debe estar al frente de la misma hasta la resolución definitiva del proceso.

# 795.000 euros para el rescate de licencias en Santa Cruz

*El Ayuntamiento también ha aprobado dos líneas de subvenciones para taxis adaptado*

La Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife ha aprobado el desembolso de 795.000 euros destinado a la convocatoria de rescate de licencias de taxi de 2019. En total se ha destinado ese dinero a 21 solicitudes que fueron presentadas durante el pasado año.

José Ángel Martín, concejal de Bienestar Comunitario y de Servicios Públicos, aseguró en eldía.es, que "con el rescate de estas 21 licencias, junto con más de 40 revocaciones, se alcanza la ratio exigida en la ordenanza municipal". Dicha cifra queda establecida en 732 licencias para una ratio de 3,5 unidades por cada mil habitantes, y el Consistorio cumple así con los valores previstos en función a la población.

El Ayuntamiento también ha aprobado dos líneas de subvenciones para taxis adaptados. La primera ayuda de hasta 13.106 euros está destinada a la transformación de los vehículos y la segunda de 3.901 euros anuales a cada unidad de taxi adaptado.

Estas ayudas económicas tienen como objetivo "incentivar a los titulares de taxi no adaptados", y así incrementar el parque de este tipo de vehículos y también «se pretende compensar el sobre coste de explotación de los vehículos adaptados, que se traduce en mayores consumos de combustible, neumáticos y aceites, grasas, líquidos de freno, etc.».

El número de taxis adaptados debería ser de 37 unidades, sin embargo en la actualidad solo existen 9, lejos todavía del 5% de flota adaptada exigida en relación con el número total de licencias del municipio.

# Trabas para denunciar a las VTC según Élite Sevilla

En un escrito registrado ante el Ayuntamiento de Sevilla, la asociación Élite Taxi reclamó una serie de medidas que agilicen el sistema de denuncias contra las infracciones de las VTC ante las "trabas" supuestamente encontradas a la hora de presentar estas quejas por el comportamiento de los conductores de estos vehículos.

La organización expone que desde septiembre de 2018 hay más de 500 denuncias voluntarias presentadas por taxistas a cuenta de irregularidades cometidas en la capital andaluza por conductores de VTC que operan con plataformas como Uber o Cabify. En relación a esto, la entidad denuncia que los taxistas promotores de estas denuncias "desconocen los trámites" seguidos en las mismas, pese a su condición de "interesados".

Según recoge 20 Minutos, los taxistas acusan a los conductores de VTC de "intrusismo" ya que, recuerdan, la ley les prohíbe circular en búsqueda de clientes, captar viajeros de forma espontánea o utilizar los carriles reservados a los autobuses públicos o taxis.

Élite expone que las citadas denuncias presentadas contra las VTC fueron en su día elevadas a los jefes del Grupo de Intrusismo de la Policía Local, pero dado que dicho grupo no informaba de la tramitación de las mismas, esas denuncias fueron formuladas directamente ante agentes de la Policía Local. Sin embargo, según denuncia la asociación de taxistas, estos agentes habrían "recibido una orden interna que les impide recibir directamente estas denuncias".

Por otro lado, desde Élite Sevilla han insistido en la necesidad de que las VTC cuenten con una hoja de ruta respecto a sus trayectos, ya que así lo establece la normativa. Sin embargo, también están encontrando "trabas" en relación a esto y su percepción es de "poca diligencia en la gestión de las denuncias realizadas".

*Los taxistas acusan a los conductores de VTC de "intrusismo"*

# Fallece un taxista de Lanzarote víctima de un accidente

Un taxista de Lanzarote falleció el pasado 2 de enero en el Hospital Doctor Negrín de Las Palmas de Gran Canaria tras haber pasado unos días en estado crítico después de sufrir un fatal accidente el pasado día 24 de diciembre en Lanzarote.

Máximo Rubio, de 60 años de edad, conductor de un taxi y con una experiencia de más de 14 años, falleció en el centro médico donde fue evacuado de urgencia debido a la gravedad de las lesiones sufridas por el impacto.

En el momento del accidente, el taxista quedó atrapado en el interior de coche que conducía, licencia del municipio de Tías, por lo que fue necesaria la intervención de los bomberos para su liberación.

En el mismo lugar del accidente, Máximo entró en parada cardiorespiratoria y logró ser reanimado por los servicios sanitarios que de inmediato lo trasladaron al Hospital general de Lanzarote, y más tarde debido a la gravedad de las heridas fue ingresado en el Hospital de las Palmas, donde tras varios días en estado crítico finalmente no sobrevivió a las graves lesiones del accidente.

El accidente tuvo lugar contra un turismo en Yaiza (Lanzarote) cuando, según diversos medios, el turismo invadió el contrario tras derrapar y perder el control, colisionando frontalmente con el taxi, que estaba únicamente ocupado por su conductor. El conductor del vehículo particular, de 28 años y origen italiano, dio positivo en cocaína y en alcohol y también resultó herido en el accidente con un traumatismo de cadera leve. El otro joven que circulaba junto al conductor transalpino, que presentaba pequeñas contusiones, rechazó ser conducido a un centro sanitario según informó el 112 de Canarias.

*Estado del vehículo tras el accidente*

**Conseguir un taxi en China es harto difícil. A pesar de que en la capital, Beijing, hay censadas más de 66.000 licencias, no siempre resulta fácil poder utilizar uno. Tal vez por ello las plataformas de transportes no dudaron en invertir en un mercado con un extraordinario potencial. Sin embargo, la jugada no resultó como esperaban, y la china DiDi se ha convertido en la primera app que integra todo tipo de transportes, incluidos los taxis, frente a las grandes multinacionales americanas y europeas, prácticamente inexistentes en el gran gigante asiático.**

# China, donde la copia se come al original

*Entre Shangai y Beiging hay más de 100.000 taxis censados*

Solo en la costera ciudad de Shangai viven más de 24 millones de personas de los más de 1.300 millones censados en China. Por sus calles circulan más de 50.000 taxis legales las veinticuatro horas del día, unos 10.000 menos que en la capital, donde trabajan oficialmente más de 66.000. Cifras que distan mucho de permitir un servicio todo lo óptimo que se requeriría para dos de las ciudades más importantes de Asia y que propiciaron en 2015 el desembarco de la gran plataforma del transporte Uber. Sin embargo, el gigante estadounidense no contó con que su principal competidor, DiDi, no se lo iba a poner nada fácil.

Esta app china, creada en 2012 a imagen y semejanza de Uber, acabó comprando la división de Uber en agosto de 2016 por 35.000 millones de dólares. Una jugada maestra que ha repetido en diferentes ocasiones y con otras plataformas como Grab, Lyft, Ola, 99 o Bolt (Taxify) con el objetivo de consolidar su posición en el mercado y, en algunos casos, lograr iniciar sus operaciones en otros países. La empresa ya ha anunciado su interés en operar en diversas ciudades de México, además de en Japón, Australia, Chile o Colombia.

**Más de 150 millones de chinos usan una app para pedir taxi**

Pero esta pasión por las apps en China se extrapola a sus ciudadanos. Según diferentes estadísticas, más de 150 millones de chinos usan una aplicación para pedir un taxi. Una gran demanda que ha propiciado que cada vez sean más los profesionales que optan por ofertar sus servicios con estas aplicaciones para conseguir más carreras. Y es este precisamente uno de los motivos por el que cada vez es más difícil parar un taxi en la calle.

El gesto de levantar la mano cuando se acerca un taxi con la capilla en verde ya no significa parar un taxi. En muchas ocasiones, explican personas que viven en Beijing, el vehículo pasa de largo sin siquiera mirar al usuario. Algunos, los menos, miran al cliente y niegan con la mano para indicar que no le van a coger. En hora punta o cuando llueve, las posibilidades de conseguir un taxi es misión imposible.

Como decíamos, la aparición de la app DiDi ha supuesto un revolucionario cambio en el sector del taxi que, sin embargo, va más allá de él.

Porque una de sus novedades es que los usuarios pueden contratar mucho más que un taxi.

Ya sea por estrategia frente a otras alternativas o por comodidad para sus usuarios, estos pueden llamar a un taxi tradicional o contratar los servicios de varios tipos de vehículos privados: desde el 'Express', más económico, hasta el 'Luxe', compuesto por automóviles de alta gama. Los primeros se pagan según lo que marca el taxímetro, ya sea con dinero en efectivo, utilizando la tarjeta sin contacto de transporte urbano, o a través del móvil; los segundos solo se pueden abonar mediante los servicios de pago electrónico.

Además, la aplicación permite, desde finales de 2017, su descarga en inglés. Una novedad que ha facilitado, y mucho, la vida de los turistas y extranjeros residentes en China. Porque a pesar de vivir en la era de la globalización, el 95% de los taxistas solo habla chino.

La nueva versión permite a los usuarios manejarse con soltura y pedir un taxi sin tener que llevar escrito el nombre del destino, una de las recomendaciones más extendidas entre los turistas. Eso sí, los conductores de DiDi tienen el hábito de llamar para verificar la ubicación o para decirle que están en camino, o por cualquier motivo. Para evitar esta llamada incómoda, la app permite enviar un mensaje a su conductor utilizando la aplicación de mensajería para informarle que se encuentra en su ubicación. El mensaje se envía en inglés y la aplicación lo traducirá automáticamente.

*La app DiDi compró Uber en 2016 y se ha hecho con el mercado del transporte*

## El 95% de los taxistas solo habla chino

### Un transporte económico

El taxi sigue siendo un modo de transporte imprescindible para moverse por las grandes ciudades chinas, e incluso por aquellas más pequeñas pero con un deficiente sistema de transporte público.

Además, el precio también hace del taxi una alternativa muy económica a la hora de moverse por el país. Dependiendo de dónde se encuentre y el lugar de destino, el coste estimado no debería ser más de unos pocos euros, si bien es cierto que en las ciudades más grandes, como Beijing o Shanghai, es más caro tomar un taxi que en una ciudad más pequeña o en el campo.

Por otro lado hay ciudades en las que el taxi tiene tarifa fija. Es el caso de Dandong, en el noreste de China, donde se paga una tarifa fija de 10 yuanes (1,29 euros) por viaje en taxi a cualquier parte de la ciudad, sin importar los kilómetros de distancia siempre que no se salga de la misma.

En el caso de Beiging, donde los taxis circulan con taxímetro, no es habitual pagar más de 200 yuanes ( 26 euros) por un viaje de aproximadamente una hora.

*El taxi, una alternativa de transporte económica en China*

### Alerta pirata

Como sucede en otros puntos del mundo, la piratería y la ilegalidad en el transporte es una constante. Si además tenemos la barrera del idioma, esto puede suponer un gran peligro para los usuarios que, desconocedores, se suben a vehículos no autorizados y pagan sobrecostes que no deberían. Por ello se recomienda siempre asegurarse de que se está en un taxi autorizando y comprobar que el taxímetro está encendido si la ciudad no tiene tarifas fijas.

Además, en lugares públicos tales como los aeropuertos, hoteles, las posibilidades de conseguir un taxi oficial son mayores, pero siempre acudiendo a las paradas oficiales.

# Los Reyes se suben al taxi de la magia


*La carroza, diseñada por el taxi, llevaba al Cartero Real*

Por primera vez, el taxi de Madrid ha tenido carroza propia en la Cabalgata de los Reyes Magos del 5 de enero. Radioteléfono Taxi y Federación Profesional del Taxi han desfilado repartiendo caramelos y mucha ilusión entre pequeños y no tan pequeños. Días antes, ambas organizaciones llevaron regalos a los niños en el Hospital Gregorio Marañón. Además, el taxi ha participado en otras cabalgatas y ha realizado diferentes acciones solidarias relacionadas con la Navidad.

La Navidad es tiempo de ilusión, de magia y de solidaridad. Y el taxi de España no es ajeno a ello. Por este motivo, desde principios del mes de diciembre han sido muchas las acciones solidarias llevadas a cabo por el sector en diferentes ciudades. El colofón se ponía en la Cabalgata de los Reyes Magos donde un centenar de taxistas de RTT y FPT participaban con una carroza diseñada por ellos para la ocasión que representaba un taxi circulando por la carretera. Además, la carroza estaba plagada de cartas y llevaba escrita la palabra 'sostenibilidad', poniendo de manifiesto, según destacan los taxistas,


*Élite Social invitó a roscón y chocolate a los niños de la Casa Ronald McDonald en Madrid*

su compromiso con "el medio ambiente y las medidas anticontaminación que hay en la capital". "Desde hace un tiempo, el 80% de la flota de taxis circula ya con la etiqueta ECO o CERO emisiones y para este año que acaba de entrar tenemos el compromiso de llegar al 100%", explicaron los presidentes de RTT y FPT. Los taxistas que participaron en la cabalgata estuvieron acompañados durante todo el trayecto hasta la llegada a Cibeles por sus hijos.

Pero la de Madrid no fue la única cabalgata en la que participaron los taxistas con carroza propia. El taxi de Córdoba también se subió a su propia carroza con Pidetaxi, mientras que en otros municipios madrileños como Getafe, Parla o Rivas-Vaciamadrid el sector colaboró en diferentes aspectos para hacer de esta noche una velada muy especial.

Días antes, el 3 de enero, los Reyes Magos viajaban en taxi por Madrid para visitar a los niños hospitalizados del Hospital Gregorio Marañón y entregarles algunos regalos. Sus Majestades iniciaban su trayecto desde la Federación Profesional del Taxi de Madrid y desde allí, han sido escoltados por una decena de taxis en su recorrido al edificio infantil del centro hospitalario. Compañeros de la propia Federación y de Radio Teléfono Taxi han colaborado en este acto solidario acompañando a los magos de Oriente que, a mitad de camino, han hecho una parada para ser recibidos por el alcalde de Madrid, José Luis Martínez Almeida, y por la concejal encargada de organizar los festejos navideños en la capital, Andrea Levy.

El alcalde quiso agradecer al taxi su labor solidaria para trasladar a Sus Majestades hasta el hospital. "De nuevo el taxi sale al paso para ayudar a la ciudadanía de Madrid, y desde el Ayuntamiento quiero dejar un mensaje de apoyo y que desde este equipo de gobierno estamos con el sector y ya hemos llegado a algunos acuerdo", explicó Almeida.

## Paseos de la ilusión

Si los más pequeños fueron los protagonistas de la recta final de la Navidad, los mayores lo fueron del primer tramo. Muchas ciudades celebraron sus paseos de la ilusión para enseñar las luces navideñas a los mayores de diferentes residencias. Madrid, Pamplona, Jerez, Córdoba, Toledo, Palma, Marbella, Granada, Santander o Valladolid son algunas de las ciudades en las que los ancianos han podido disfrutar de la decoración de Navidad.

También por segundo año consecutivo Élite Social acudió un año más a la casa que la Fundación Ronald McDonald tiene en el Hospital Niño Jesús y a donde los Reyes llevaron, además de regalos, chocolate y roscón para todos.

*En Córdoba el taxi también tuvo carroza propia*


*El 3 de enero los Reyes viajaron en taxi para visitar a los niños del Hospital Gregorio Marañón*

*Las luces navideñas desde el taxi, una atracción para los mayores*

**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

### DACIA

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

| Marcas y Modelo | C.C. | C.V. | Euros |
|---|---|---|---|
| Tipo station Wagon GLP | 1.400 | 120 | 13.960* |
| Talento 9 plazas PRM (eurotaxi) | 1.600 | 125 | 30.745* |
| Dobló GNC | 1.400 | 120 | 12.919* |

Precios sin IVA. Adaptación eurotaxi incluida.

**ASCAUTO.** Tel. 91 641 45 14
Avda. de Leganés, 60. Alcorcón

### FORD

| Marcas y Modelo | C.C. | C.V. | Euros |
|---|---|---|---|
| Mondeo Sedán hybrid | 2.000 | 187/103Kw | 27.600* |
| Mondeo Sport Break hybrid | 2.000 | 187/103Kw | 28.500 |

*Precios desde. No incluida adaptación eurotaxi

**ALMOAUTO .** Tel. 91 331 05 70
Avda. de la Albufera 323. Madrid

### LEXUS

| Marcas y Modelo | C.C. | C.V. | Euros |
|---|---|---|---|
| IS300h Business | 2.500 | 223 | 32.600 |

**LEXUS MADRID SUR** T. 916 895 101 / 916 196 292
Av. Carlos Sainz, 31. Leganés
Av. San Martín Valdeiglesias ,12. Alcorcón

### MERCEDES

| Marcas y Modelo | C.C. | C.V. | Euros |
|---|---|---|---|
| E200 Gasolina/ECO | 1.991 | 197 | 44.500* |
| E 300 Diésel hibrido CERO | 1.991 | 197 | 49.900* |

*Precios DESDE con descuentos. IVA incluido

**CITYCAR SUR.** T 648041625 Anselmo
Carlos Saínz , 47- Ciudad del Automóvil.Leganés

### NISSAN

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

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

| Marcas y Modelo | C.C. | C.V. | Euros |
|---|---|---|---|
| León GNC Ref. | 1.500 | 130 | 19.200 |
| León GNC Style | 1.500 | 130 | 19.900 |

### SSANGYONG

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

| Marcas y Modelo | C.C. | C.V. | Euros |
|---|---|---|---|
| Prius + Eco | 1.800 | 136 | 24.500 |
| Verso Proace / Eurotaxi | 2.000 | 150 | —— |

**COMAUTO SUR.** Telf. 91 498 71 70
Avda. Carlos Sainz, 11 - Leganés

### VOLKSWAGEN

| Marcas y Modelo | C.C. | C.V. | Euros |
|---|---|---|---|
| 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 |
| Kombi Caravelle | 1.994 | 110 | 29.000 * |

*Aplicados descuentos comerciales, sin Imp. Matriculación. No incluida 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

### DACIA

| Marcas y Modelo | C.C. | C.V. | Euros |
|---|---|---|---|
| Lodgy GLP | 1.598 | 100 | 10.100 |
| Logan MCV / GLP | 1.500 | 90 | 9.800 |

Precios desde.

### FIAT

| Marcas y Modelo | C.C. | C.V. | Euros |
|---|---|---|---|
| Tipo SW Lounge GLP | 1.400 | 120 | 16.800 |
| Dobló Easy GNC | 1.400 | 120 | 16.450 |
| Talento SX 9 Plazas | 1.400 | 120 | 27.000 |
| *Talento SX 8+1 Plaz.PMR | 1.400 | 120 | 33.900 |

*IVA Reducido 4%.

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

### FORD

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

| Marcas y Modelo | C.C. | C.V. | Euros |
|---|---|---|---|
| IS300h | 2.500 | 223 | 34.790* |

*No incluido gastos de preparación de taxi

### MERCEDES

| Marcas y Modelo | C.C. | C.V. | Euros |
|---|---|---|---|
| E200 Autom (4p) | 1.991 | 197 | 38.800 * |
| E200 Autom (5p) | 1.991 | 197 | 40.800 * |
| E300 Autom Hybrid (4p) | 1.950 | 194 | 49.500 * |
| Vito 114 CDI Tourer Select | 2.200 | 136 | 36.700 * |
| Clase V220d Larga | 2.200 | 163 | 42.800 * |

*Precios desde con preparación taxi. Iva no incluido

**AUTOLICA.** Telf. 669459020 - 933632970
xinsa@autolica.es
Comte d'Urgell, 229 -08036 Barcelona

### NISSAN

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

| Marcas y Modelo | C.C. | C.V. | Euros |
|---|---|---|---|
| 308 SW GNC | 1.600 | 120 | —— |

Iva y matriculación incluidos.

### SEAT

| Marcas y Modelo | C.C. | C.V. | Euros |
|---|---|---|---|
| León GNC TGI Ref. | 1.500 | 130 | 18.000 |
| León GNC TGI Style | 1.500 | 130 | 19.000 |

**ABADALONA.** Pequeño T.608745563
c) Acer 10-12 (P. Ind. Les Guixeres). Badalona

### SSANGYONG

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

| Marcas y Modelo | C.C. | C.V. | Euros |
|---|---|---|---|
| Prius + Eco | 1.800 | 136 | 24.700 |
| Verso Proace Shuttle/ Eurotaxi | 2.000 | 150 | ——— |

### VOLKSWAGEN

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

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

Se busca conductora taxi zona madrid sur, libra lunes licencia par modelo Skoda Rapid. Antonio Dositeo T. 690622356. Email: antonio@comercialroalpe.es

Se necesita conductor Eurotaxi zona Aluche librando jueves y viernes. José María T616616293. Email: chemadiser@gmail.com

Se necesita conductor taxi, sin turno y con precio fijo. Coche nuevo, julio 2017, libra martes y par. Con emisora Radiotelefono taxi. Francisco. T 636276053 636276053 Email: fcojaviermatias@movistar.es

Se busca conductor de taxi, turno a partir de las 4 de tarde, Toyota Prius, lunes y par. Emisora Radioteléfono, zona Carabanchel. Jose Carlos Gonzalez Simón. T 649707306 Email: jcarlos1518@gmail.com

BARCELONA - Me ofrezco como asalariado. No importa si es en turno de noche. Experiencia de 7 meses en el taxi. T: 689024268 / 689024268. Email: rintu.chw@gmail.com

BARCELONA - Vendo licencia de taxi impar con Mercedes Benz Clase E200. Siete años. Día de libranza: el jueves. Precio: 180.000 €. Encarna. T 626449392 Email: encarna.jose@hotmail.com

Se busca taxista para trabajar a turno: Disponible tanto turno de mañana como de tarde. Zona Barrio del Pilar. Coche con emisora. Muy buenas condiciones económicas. Imprescindible permiso municipal de conductor de taxi. T 639154151

Vendo licencia de taxi en Madrid. Octavia Rapid de 2015 en buen estado. Libranza martes. Alexia. T 627815413

BARCELONA - Me ofrezco como conductor asalariado para turno indiferente. Varios meses de experiencia como taxista en Barcelona. T. 645634564 Email: nousrettemouri@gmail.com

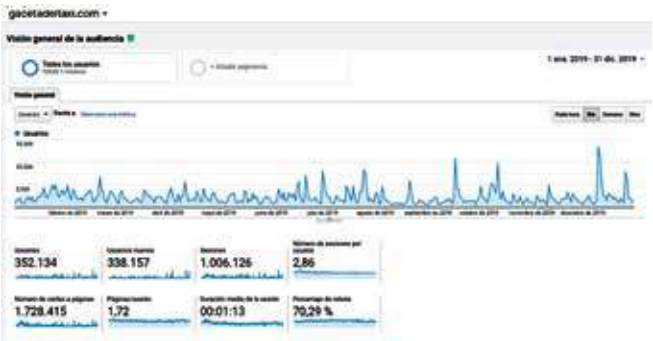
Vendo licencia de taxi por jubilación. Libranza jueves/par. Coche C-Elysée GLP, ECO con 2 años y 52.500 Kms. Sin obligación de renovar vehículo hasta dentro de 8 años. Precio 115.000. Interesados contactar con Francisco T.629 149 448

BARCELONA – Venta de licencia de taxi con coche Skoda Rapid. Día de libranza viernes y par. Precio 136.000€. Tomás. T 618927496 / 618927496 Email: samotmonturiol1@gmail.com

Se vende licencia de taxi en Madrid, libra martes e impar. 139.000€ no negociable. Cosme T 662425356

Se necesita conductor de taxi, zona puerta del ángel parda llevarlo solo. Con radio teléfono y coche Citroën C-Elysée, libra martes e impar. Jose T 629 39 41 54. Llamar por las tardes

# Superado el Millón de visitas



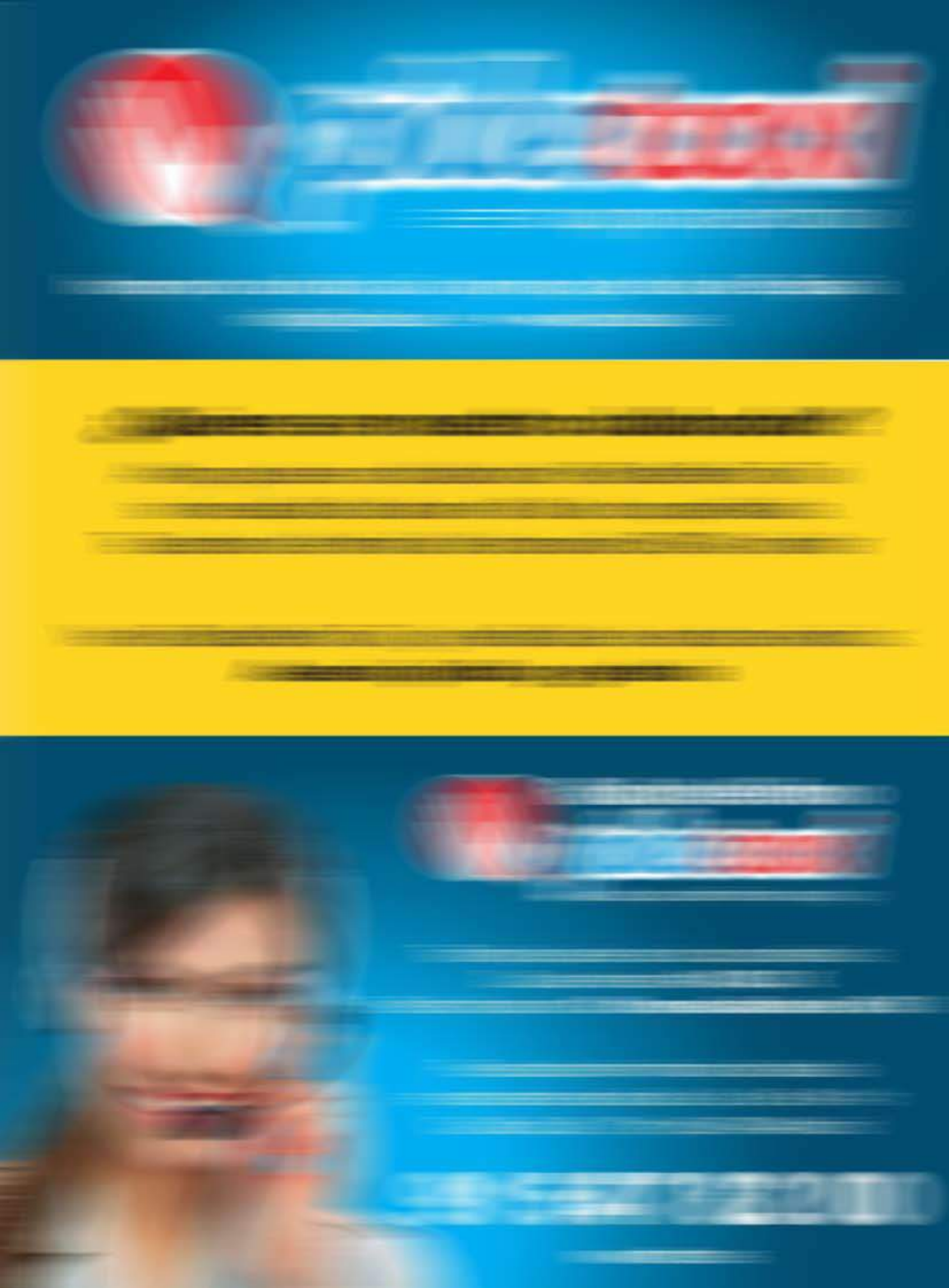

Cerramos 2019 con una gran noticia para nosotros y nuestros lectores, **gacetadeltaxi.com**, nuestra edición de mayor alcance y recorrido internacional ha superado el millón de visitas. Exactamente a las 23:59 horas del 31 de diciembre alcanzábamos la cifra récord de 1.006.126 visitas o sesiones como se prefiera. Nada menos que el 34,12% más que en 2018.

Con una experiencia de casi dos décadas en el mundo online, continuamos sumando nuevos lectores, con más de 338.000 en este último año, un 71% más que en 2018. El nivel de información propia, la rigurosidad y la veracidad con la que trabaja el equipo de redacción son los factores, estamos convencidos, que nos han hecho seguir creciendo en los últimos años.

Creemos que tanto nuestros lectores más fieles como aquellos que nos han conocido recientemente han sabido valorar la calidad de nuestros contenidos y a todos ellos les agradecemos su confianza en nuestro trabajo.

Una labor de difusión que también llevamos haciendo años en redes sociales, donde aplicamos los mismos criterios informativos de rigor y veracidad con resultados de lo más favorables. Más de 9,5K seguidores son la prueba evidente del interés que despierta nuestra información en un colectivo profesional y empresarial cada día más interactivo y tecnófilo.

De nuevo, gracias a todos, taxistas, gestorías, radiotaxis, fabricantes de taxímetros y gestión de flotas, vehículos, energéticas, seguros y un amplísimo colectivo de autónomos y empresas afines sin el que ni esta revista ni el taxi tendría sentido. Gracias, gracias, gracias. UN MILLÓN SEIS MIL CIENTO VEINTISÉIS GRACIAS.



# Verantwortungsbericht

## Tarifbereich

## Zahlen