

# La Gaceta TAXI

La primera revista del sector del

AÑO XXIV  
NÚMERO 272  
ABRIL 2019

**El usuario del taxi  
tendrá una única app**



- **Entrevista Pere Padrosa, Dir. Transports Catalunya**
- **Lobby del taxi en Bruselas**
- **La CAM aprueba el nuevo reglamento del taxi**
- **Una historia de superación en verso**



## Más vale tarde que nunca

La decisión de las dos radioemisoras madrileñas más grandes de trabajar de forma conjunta bajo una única aplicación móvil supone un importante cambio estratégico para el sector. Aunque en la lucha contra la competencia es cierto que asociaciones, cooperativas y emisoras llevan meses de la mano, en el ámbito comercial no ha sido tan fácil llegar a un punto de encuentro. Ahora, sin embargo, parece que la situación va a cambiar y a las dos primeras emisoras, Radiotelefono Taxi y Tele Taxi, se espera que se sumen otras, siempre y cuando tengan al taxi como prioridad. Esta unión real es una demanda histórica de un sector que siempre ha estado fuertemente atomizado con diferentes radioemisoras y apps. Ahora el usuario tendrá más fácil que nunca pedir un taxi vía app sin necesidad de andar cambiando de aplicación en cada momento o necesidad. El objetivo, tener siempre oferta suficiente para que el usuario no se vaya a otras alternativas de transporte.

Precisamente sobre estas alternativas y su duda forma a la hora de introducirse en nuevos mercados, hablamos en este número con el director de transportes de Catalunya, Pere Padrosa. Comunidad autónoma que, precisamente, fue la primera en legislar y ponerle límites a las VTCs que ya han sido copiados por otros gobiernos autonómicos.

Pero más allá de las nuevas normativas que regulan el trabajo de los vehículos de alquiler con conductor, el taxi quiere seguir peleando por su futuro más allá de nuestras fronteras. A Bruselas, concretamente, irá una de las caras más visibles de la lucha contra las VTCs. Tito Álvarez deja el volante pero no abandona el taxi y crea, junto con profesionales de diferentes ámbitos, un lobby de presión creado con el único fin de llevar la defensa del taxi hasta sus últimas consecuencias.

## 4. Taxómetro

• Con opinión propia

## 8. Primera carrera

• App única para el taxi



## 10. A fondo

• Entrevista Pere Padrosa, Dtor. Ttes. Catalunya



## 14. En marcha

• Un poema a la superación



## 18. Noticias



## 24. Actualidad

• Lobby del taxi en Bruselas



## 30. Reportaje

• El taxi experimenta con su futuro



## 32. Homologados

• Los taxis autorizados en Madrid y Barcelona

## 34. gacetadeltaxi.com

• Tablón online

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](mailto:redaccion@gacetadeltaxi.com)



La Gaceta del Taxi



@gacetadeltaxi

## Un sector olvidado (XVII)

### Manu Sánchez

Responsable Geet  
Plataforma en defensa  
del servicio público del taxi



La nueva configuración territorial de los años ochenta provoca un nuevo impulso en la ordenación de los Transportes Terrestres con la aprobación en 1987 de la LOTT. El legislador logra una de sus más ansiadas pretensiones: poder coordinar la licencia municipal de Auto-Taxi con el título habilitante o autorización, denominada (VT), de conformidad con lo previsto en el art. 124 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprobó el ROTT “Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres”, donde lo urbano se transforma en interurbano y lo interurbano en urbano. Es decir, sufrimos una metamorfosis cuyo alcance tan solo sirvió para que recogiese el Estado las posibles incidencias que pudiéramos realizar a la hora de efectuar un desplazamiento entre comunidades autónomas, en aplicación del nuevo reparto de competencias entre Estado, las recién creadas CCAA y los entes locales al amparo de la Constitución Española de 1978.

Nuevamente la polémica se presenta en las mesas jurídicas. En esta ocasión no por el carácter de si somos ser-

vicio público o si no lo somos, sino más bien porque se abre un proceso de inconstitucionalidad de la norma. El Tribunal Supremo mantuvo como válido el Reglamento del 79 para poder dar cobertura a un posible vacío normativo que pudiera existir en el transporte urbano con ocasión del dictamen emitido por el Tribunal Constitucional respecto a la inconstitucionalidad de los artículos 113 al 118 de la (LOTT). Un reglamento nacional que de hecho sigue aún vigente en algunas comunidades autónomas, ya que hasta la fecha no ha sido derogado por ninguna otra norma.

Entre las diferentes posturas enfrentadas, junto con ese entredicho “vacío legal” entre “lo público y lo privado” y sus desacertadas conexiones “jurídicas y legislativas”, desde el año 1987, el servicio del taxi es remitido a la norma y reglamentación sectorial. La autorización reglamentada (VT) se conecta con la técnica de la licencia para dar inicio a la actividad de interés general ejercida por particulares incorporándonos en ese mundo tan fascinante para los liberales como es la competencia en su estado puro (hoy en día incorporado tanto en partidos de ideología de derechas como de izquierdas, porque haberlos, haylos). Competencia que insiste en ir ganado adeptos que apoyen y difundan las tesis del libre mercado. Y para ello, uno de sus competidores más directo se encuentra en la regulación o actos regulatorios que impone requisitos y limitaciones por el sistema de cupos o contingentes a las actividades que operan en los mercados y que según el innovador sistema económico es contrario a sus principios.



En el caso que nos ocupa, la estrategia de las plataformas y empresas pasa por eliminar requisitos a las actividades, siendo un problema el sistema de cupos o contingentes, y la propia prestación del servicio que está sujeta a tarifas obligatorias, que puede perjudicar la trayectoria

económica de las mismas. Su interés es obtener el dominio del mercado para sustraer a las actividades estructuradas en el modelo autónomo como somos los taxistas.

Cita: "El valor de una idea radica en el uso de la misma"  
Tomás A. Edison

## Enred@dos



**Concepcion Gallo Rincon** Poco a poco convierten las VTC en taxis y a los taxis los dejan como transporte de segunda categoría compartiéndolo como si fuera el autobús. Hay mucho intereses económicos en las VTC.

**Navarro Antonio** Eso no puede ser y además es ilegal y ahí tendrá que interferir el Ministerio de Fomento

**Isma Misma** Esa propuesta es ilegal. Las VTC si no tienen servicio deben de estar en su residencia fiscal. Iría en contra de ROTT y LOTT.

**Antonio Martin Jimenez** La Junta de Andalucía es inmoral al proponer semejante burrada.

**Manuel Corral Lineros** Algo fácil de entender, para todas las mentes. Póngase una bata blanca y empiece a vender amoxicilina 500 mg. en la puerta de una Farmacia. Espero que no tardéis mucho en resolver el final de la historia. Un saludo.

**Manuel Bueno Prieto** Ahora a controlarlas, sino no servirá de nada. La Policía Municipal tiene que ponerse en serio a pedírselo. Y a la que no lo cumpla, denuncia al canto. A ver si puede ser que empecemos a ver que está historia de desvergüenza acabe de una vez.

**Inclito Carpetovetonico** Pero qué pesados. Me recuerdan al feo del baile que cómo no le hacen caso ninguno, no hace más que llamar la atención con que se va, y se va. ¡Pues vete a timar a otra parte!

**José Luis Pérez Perez** Que se vengan a Sevilla, que aquí entre unos y otros la casa sin barrer. Para las elecciones generales votaré al que me defienda. Me taparé la nariz pero

creo que será la primera vez que vote a la izquierda... la derecha se merece el palo de su vida.

**Rob Di Ma** Porque llevéis uniforme no significa que la gente vaya a elegir el taxi antes que las VTC. Lo único que el cliente quiere es un precio cerrado y saber el recorrido más corto. No montarte a la aventura sin saber por dónde vas a ir y lo que te puede costar. Antes de que alguno eche bilis por la boca y me critique que quede claro que yo como cliente, no he usado las VTC ni pienso hacerlo nunca. Solo doy mi opinión como cliente del servicio de taxi. Lo que yo pienso (y la gran mayoría) que mejoraría el servicio.

**Juan Romero Rodriguez** Esta es la consecuencia de la represión que vivimos los taxistas cada día en nuestras calles. Llevamos denunciando esta mala praxis de las VTC años ante la pasividad y dejadez de las administraciones y partidos políticos que no estáis haciendo vuestro trabajo, es una verdadera vergüenza.

**@deivid13779** No trabajo gratis. Pero veo razonable y asumible la recogida a coste cero. Creo que la ganancia de clientes paliara esa pérdida. Recuerdo que no estamos solos y my taxi lleva 8 años haciéndolo. No creo que esos taxistas ganen menos que los de una emisora que llega con 5€.

**@macallan1926** El trabajo es estar tan cerca del cliente para que sea rentable ir a coste cero, no mandarte a un taxi que está a 15 minutos porque es el 1º que ha entrado en la zona y al cliente llegarle con 5€ y tardarle 13 minutos más que el que estaba al lado pero había entrado más tarde a la zona.

# Golpe de efecto del taxi con

**Radio Teléfono Taxi y Tele Taxi han dado el primer paso serio para construir lo que desde hace muchos años demanda una parte importante del sector del taxi: una aplicación única. Dada la tecnología que disponen hoy en día y siendo conscientes de la atomización del colectivo, las dos principales emisoras de Madrid han decidido integrarse en una plataforma conjunta que se servirá de la infraestructura que tiene en estos momentos Pidetaxi.**



A la izquierda Andrés Veiga, presidente de RTT, a la derecha Julio Sanz, presidente de TeleTaxi.

**T**ras muchos años de rumores y propuestas que no se concretaban, el pasado 1 de abril Radio Teléfono Taxi (RTT) y Tele Taxi (TT) anunciaron públicamente el inicio de los trámites para constituir una aplicación única en el sector que esté disponible para todos los profesionales en un futuro no muy lejano.

Ambas entidades acordaron integrarse en una plataforma conjunta que, aunque no se trate de una fusión de emisoras, tiene como principal objetivo crear una herramienta que haga mucho más sencilla la contratación del servicio de taxi a través de smartphones. La iniciativa cuenta con el visto bueno no solo de la administración, sino también de otras asociaciones y entidades del sector.

En esta entrevista concedida a La Gaceta del Taxi, Andrés Veiga, presidente de RTT,

y Julio Sanz, presidente de TT, coinciden en que la tecnología actual permite esta integración y que la unión de fuerzas es el camino ideal para hacer del taxi un sector aún más fuerte que pueda enfrentarse con mayores garantías a la competencia.

**La Gaceta del Taxi.** Se había hablado desde hace tiempo de una plataforma con la que pedir taxi bajo un único nombre ¿Por qué han decidido dar ahora el paso adelante hacia una plataforma conjunta? ¿Las circunstancias y la competencia han hecho más fácil llegar a este acuerdo?

**Andrés Veiga.** La intención no es nueva, la tecnología lo permite en estos momentos manteniendo la identidad de cada emisora. Empuja mucho la ilusión del sector por convertirla en realidad.

**Julio Sanz.** Creo que lo más importante es el hecho de que se ponga en marcha esta plataforma conjunta, si bien podemos lamentarnos que no se hubiera hecho antes, quizás ahora se dispone de los soportes técnicos necesarios para hacer posible este importante proyecto. No cabe duda de que es algo necesario, demandado por el sector

**“Caminar unidos es la única manera de conseguir los objetivos”**

# una app única

y que sin duda tendrá una gran acogida.

**G.T.-** La huelga, a pesar de los resultados adversos en el ámbito político, ¿ha servido para fortalecer su unidad y tomar conciencia que el mejor camino para enfrentarse a la competencia es mantener férrea la unión del sector?

**A.V.-** La huelga ha permitido entre otras cosas, ver realmente las entidades comprometidas al 100% con el sector y Federación Profesional del Taxi (FPTM) es una de ellas. La solvencia, lealtad, legalidad e historia de su emisora Tele Taxi está ahí y nos anima a aunar esfuerzos por un bien común.

**J.S.-** Los movimientos que se dieron en torno a la protesta de los días de huelga han puesto de manifiesto la importancia de caminar unidos porque es la única manera de conseguir los objetivos que nos proponemos. En un sector tan atomizado como es el colectivo del taxi, es muy difícil confluír en movimientos conjuntos, este ejemplo va a servir para valorar la fuerza de todo un colectivo en torno a un gran proyecto.

**G.T.-** Nos consta que este proyecto es un trabajo de meses, ¿ha sido difícil llegar a un acuerdo? ¿Qué partes son las más difíciles de encajar en este puzzle dado que estamos hablando de que implica un proyecto tecnológico complejo?

**A.V.-** No ha sido difícil porque las personas de bien se dan la mano y se respeta el acuerdo de intenciones igual que si fuera un contrato. La mayor dificultad es la tecnológica al mantener toda la misma infraestructura sin que los taxistas tengan que cambiar nada, también es un problema el no tener la posibilidad de ir a pérdidas constantes de millones de euros como puede ir nuestra competencia. Han sido muchos meses, pero, aunque con ansia de empezar hemos tenido un contacto fluido entre TT y RTT sumado al conocimiento de las intenciones de las demás asociaciones representativas, algunas cooperativas y entidades del sector.

**J.S.-** Independientemente de las cuestiones técnicas que es trabajo de desarrolladores e informáticos especialistas en

la materia, en esencia las dificultades han sido mínimas porque partimos de la base de que este proyecto debe estar basado en el cumplimiento de las normas, en mejorar el servicio al usuario, en dotarnos de herramientas que hagan más fácil el desempeño de nuestra actividad, y en estas cuestiones ambas entidades llevamos varias décadas trabajando con seriedad y honestidad.

## Desarrollo de Pidetaxi

**G.T.-** Salvo que estemos mal informados, la plataforma se desarrollaría a partir de la actual plataforma Pidetaxi, actualizada y mejorada y bajo otro nombre, ¿puede confirmar que será así?

**A.V.-** La nueva versión de Pidetaxi que publicamos en breve, permitirá crear otras "marcas" con la posibilidad además de tener multi radiotaxis como proveedores en el mismo municipio y despachar por proximidad todos los servicios en idénticas condiciones para todos los taxis que participen. Si TT se



Reunión para analizar la nueva plataforma entre miembros de Radio Teléfono Taxi y TeleTaxi



Andrés Veiga y Julio Sanz, juntos durante un acto público del sector del taxi

incorpora en ARTE, Pidetaxi despachará servicios a TT en igualdad de condiciones una vez que podamos separar los clientes abonados, no obstante, "que comience la función" y con buena voluntad de trabajo podremos seguir avanzando.

**J.S.-** Así es, entendemos que lejos de buscar agentes externos, terceros que vengan una vez más al sector a hacer su negocio, sería una torpeza que no aprovecháramos el potencial, el desarrollo y la tecnología que tenemos aquí, propiedad de taxistas, que gestiona el sector y que los mismos compañeros son los que deciden la marcha de las entidades, perdiendo de esta manera el control de la base de datos de los usuarios. Lo que se crea es del sector, para el sector y en beneficio de todo el colectivo.

**G.T.-** La evolución o desarrollo de esta plataforma bajo el nombre que finalmente decidan, requerirá una inversión importante, ¿cómo se va a afrontar este coste?

**A.V.-** El costo total lo asume ARTE que es la propietaria 100% de Pidetaxi y las demás marcas que se puedan crear y son los radio taxis asociados los que soportan los gastos de manera solidaria con sus módicas cuotas por coche y año.

**J.S.-** Inevitablemente cualquier proyecto de esta envergadura requiere de una considerable inversión, no obstante se parte

de entidades solventes y los participantes contribuirán al desarrollo del mismo. En este planteamiento de una gran plataforma el éxito estará vinculado la alta participación que esperamos de los compañeros, y entre todos sin duda, tocaremos a menos.

**G.T.-** Para evitar confusiones ente los profesionales, cada entidad mantendrá su autonomía y esta plataforma únicamente se centrará en las reservas vía app, ¿verdad?

**A.V.-** Así está establecido en un principio. TT y RTM trabajan conjuntamente con SCAT en mantener los stands del Aeropuerto, financiaron conjuntamente la primera participación del taxi de Madrid en la Cabalgata de Reyes de Madrid de este año y en otros eventos como la huelga pasada, la coordinación entre entidades ha funcionado perfectamente. En el futuro los dueños de TT y RTT decidirán el camino a seguir.

**J.S.-** Estamos hablando exclusivamente de una plataforma para reservas vía app, las emisoras que participen en este proyecto seguirán manteniendo su actual forma de trabajo en relación a los servicios solicitados vía telefónica, por página web, por pulsadores en las empresas y por todos los restantes formas de solicitar el servicio, manteniendo cada una sus clientes, abonados y empresas. La plataforma se configura estrictamente para los servicios vía app.

**G.T.-** En esta ecuación y dado que el objetivo es evitar la atomización de emisoras en el taxi, ¿han tenido ocasión de plantear a Radio Taxi Gremial, dado su volumen de vehículos, que se incorpore a la plataforma?

**A.V.-** Gremial ha estado presente en varias reuniones en la sede de EMT para la integración del Taxi en la plataforma MAAS Madrid salvo en esta última que no asistió y donde hicimos el planteamiento de esta iniciativa tecnológica que obtuvo el visto bueno de FPT, AMT, ELITE, Plataforma Caracol y SCAT. Gremial es una entidad con reconocido prestigio por lo que no veo inconveniente que participe, de hecho, hace años se modificaron los Estatutos de ARTE para que pudieran entrar en ARTE, pero la comunicación con el Presidente Leal es compleja.

**J.S.-** No solo Radio Taxi Gremial, sino cualquier otra emisora está invitada a participar en este gran proyecto, y por supuesto el taxista que no esté adscrito a ninguna emisora, y aquellos que estando en otras apps gestionadas por externos al sector quieran integrarse en una plataforma del taxi y de los taxistas. El proyecto no es excluyente absolutamente para nadie, y el éxito del mismo está relacionado directamente con la participación de todos.

**G.T.-** También existen pequeñas flotas que trabajan actualmente con otras plataformas



privadas. Cuando la app conjunta que están desarrollando esté operativa, ¿es condición para que se puedan unir a la vuestra que abandonen estas plataformas privadas ajenas al taxi?

**A.V.-** La única condición que pone RTT es que esas compañías sean leales, legales y respeten la legislación del sector del taxi y que sus coches trabajen en igualdad de condiciones que los de TT y RTT, la intención es que participen cuantos más taxis mejor. Que no trabajen con VTC es una obviedad al haber modificado nuestros estatutos hace años impidiendo la permanencia en RTT a los taxistas con VTC.

**J.S.-** Aunque son aspectos que no están terminados de definir, entiendo que no es operativo pertenecer a varias plataformas a la vez. No me gustaría ver salpicaderos llenos de teléfonos móviles como ocurre en algún lugar, y creo que se debe de estar en una única plataforma y hacerla grande entre todos.

**G.T.-** ¿Con qué volumen de coches comenzaría a operar la app conjunta en Madrid?

**A.V.-** Sumando las flotas de ambas entidades, unos 4.500 taxis si además tenemos en cuenta a Alcalá de Henares, Villalba y Aranjuez que ya están integrados en ARTE.

**J.S.-** Espero que desde el inicio ya se incorporen muchas entidades más que nos han hecho llegar su intención de participar en la plataforma.

**G.T.-** ¿Se pueden unir taxistas que actualmente no pertenezcan a ninguna emisora?

**A.V.-** Sí, tendrán que inscribirse como colaboradores en TT o RTT como colaboradores o bien en otra radioemisora que se incorpore.

**J.S.-** El planteamiento es inclusivo, nunca

## “La plataforma se configura para los servicios vía app”

restrictivo, desde el minuto cero todos los compañeros estarán invitados a participar en igualdad de condiciones, y cumpliendo las normas que se establezcan para todos por igual.

**G.T.-** Señor Veiga, según parece, la idea es extrapolar esta app conjunta del sector de Madrid a todo el territorio nacional. Teniendo en cuenta que aún puede ser un poco pronto para hablar del asunto, ¿cómo será el procedimiento para llevar a cabo esa expansión?

**A.V.-** Pidetaxi está presente en 13 comunidades autónomas y seguimos creciendo. Esperamos que esta iniciativa que parte de las dos mayores radioemisoras de Madrid, sirva de ejemplo a las demás ciudades donde hay más de un radiotaxi y trabajen conjuntamente en aunar esfuerzos pensando en ofrecer un mejor servicio al usuario que redundará en beneficio directo de los taxistas.

**G.T.-** ¿Cuáles serían los pasos a seguir teniendo en cuenta que Pidetaxi se encuentra dentro de ARTE, asociación de la que usted es presidente?

**A.V.-** TT deberá solicitar el alta en ARTE

## “Esperemos que esta iniciativa sirva de ejemplo en otras ciudades”

y RTT dará el visto bueno para que pueda participar en Pidetaxi, esta solicitud será enviada a la Junta Directiva de ARTE para que apruebe el ingreso de TT en ARTE como asociado de pleno derecho. Los informáticos ya están trabajando en la integración para hacerlo realidad a la mayor brevedad posible.

**G.T.-** Al ocupar la presidencia de la Asociación Nacional del Taxi y dado que parece que la intención es convertir esta plataforma conjunta en una plataforma nacional, me gustaría preguntarle señor Sanz si ha hablado ya con miembros de otras asociaciones presentes en ANTAXI sobre el proyecto.

**J.S.-** Los compañeros de la Asociación Nacional del Taxi son conocedores íntegramente del proyecto en el que venimos trabajando, además se da la circunstancia que la gran mayoría de ellos están integrados a través de sus emisoras locales en Pidetaxi, luego todos se han mostrado favorables al proyecto de plataforma conjunta.

**G.T.-** Una app conjunta en toda España, aprovechando el potencial que ya tiene el taxi, es lo que muchos demandaban para luchar con la ampliación de la competencia. ¿Creé que será muy difícil llevar a cabo esa expansión a toda España?

**J.S.-** Si hemos conseguimos unificar a las emisoras más importantes en Madrid en un proyecto de plataforma conjunta, si los compañeros responden a la integración en esta plataforma, contando con la presencia en prácticamente toda España de Pidetaxi, sin duda es un catalizador importante para dar el gran paso y quizás en un breve espacio de tiempo estaríamos hablando de esta meta tan importante que sería crear una app a nivel nacional, pero vamos paso a paso.

P.G. Matorra/ Javier Izquierdo

# “No nos consta que se haya im



Pere Padrosa, director de Transports i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya

La Generalitat de Catalunya fue la primera comunidad autónoma que decidió regular las VTC tras el decreto Ábalos e introdujo una precontratación mínima de 15 minutos para estos servicios. Meses después, tras ser puesto en marcha el polémico decreto ley, Pere Padrosa, director de Transports y Mobilitat, considera que era necesaria una diferenciación entre el taxi y las VTC y que las medidas aprobadas por la

**“El servicio de VTC debe estar precontratado”**

administración catalana están ajustadas a la legislación vigente, al contrario de lo que denunciaron las plataformas de alquiler con conductor.

**Gaceta del Taxi.-** Coincidiendo en el tiempo con la presentación del borrador decreto ley de VTC en Catalunya, estalló la huelga del taxi en Barcelona el pasado mes de enero. ¿Cómo se vivieron esos días desde la Dirección de Transportes que lidera?

**Pere Padrosa.-** Creo que son dos cosas distintas. La huelga del taxi se genera por el clima que hay entre los dos sectores, y la reivindicación del taxi se fundamenta en que consideraban que las VTC operaban de forma similar. Esto provocó la huelga, no solo en Barcelona sino que también en otros lugares como Madrid. Por otro lado Catalunya, tras el RDL 13/2018 en el que recibía competencias delegadas en materia de VTC, afrontó la posibilidad de poder dictar un decreto que se convalidaría en el Parlamento Catalán para poder distinguir las dos actividades. En cuanto a cómo lo vivimos, pues lo hicimos con una gran preocupación por lo que suponía, pero con la normalidad que nos permitía actuar conforme a la ley.

**G.T.-** Los taxistas basaban su queja y demandaban la ley porque entendían que era nula la regulación de VTC. ¿Entiende que en Catalunya era necesaria la diferenciación de los dos servicios?

**P.P.-** Entendemos que hasta el RDL 13/2018 la competencia era del Estado, y la situación era muy compleja con motivo de la Ley Omnibus, que a partir de 2009 creó una serie de vacíos legales y rompía con la proporcionalidad de 1/30. A partir de aquí, el Estado determina que esto se ha convertido en un problema de ámbito urbano, y en ese momento delega las competencias a las CCAA. Desde entonces vimos que era urgente tomar medidas, pero fundamentalmente porque teníamos las competencias. No es que no fuera necesario, es que simplemente nosotros no podríamos hacer nada anteriormente.

**G.T.-** Pero una vez que el Estado, por medio del llamado decreto Ábalos, habilita a las CCAA a regular las VTC. ¿Entiende que no se podía seguir con esta escasa diferenciación del servicio, sobre todo en el ámbito urbano?

# Impugnado el decreto de VTC



El director de Transports junto a representantes de la administración y del sector

**P.P.-** Intentamos buscar cuáles eran los cometidos que podrían diferenciar el servicio de taxi y VTC. Uno de ellos, y el que más controversia ha llevado, no es otro que el de la precontratación. Los demás se dan más o menos por buenos y son asumidos. Pero el servicio de VTC es un servicio que debe estar precontratado y el taxi tiene el carácter de la inmediatez, es decir, poder actuar desde una parada en la calle o poder ser parado a mano alzada como servicio inmediato. Había que establecer un criterio de proporcionalidad y era la hora de establecer esa diferenciación entre ambos servicios.

**G.T.-** ¿Cómo recibieron la reacción de las grandes plataformas de VTC que de manera instantánea amenazaron con su salida de Catalunya? ¿Se lo esperaban?

**P.P.-** Durante el periodo de intermediación que hubo para intentar buscar fórmulas en las que las dos partes pudieran cohabitar de manera correcta ya anunciaron cuál era su posición. No es tanto como recibiéramos esto sino cómo se posicionaron. Creyeron que la precontratación no les era suficiente para ellos y entonces aplicaron su legítima

práctica de libertad de empresa de marcharse. Pero nosotros no podemos manifestarnos ni a favor ni en contra. La libertad de empresa existe y cada uno puede explotar su negocio como considera oportuno en base a la normativa existente en cada momento.

**G.T.-** Sin embargo, ellos manifestaron que, como consecuencia de esa precontratación de 15 minutos, su negocio en Catalunya, en concreto en Barcelona, carecía de sentido. ¿Creó que introducir esa precontratación acaba con su actividad?

**P.P.-** Desde el momento que tomamos la decisión, y basándonos en informes jurídicos que se habían establecido por la vía jurídica central de la Generalitat, actuamos siempre al amparo de la ley y nosotros, por el hecho de que considerasen que no era posible desarrollar su trabajo, es algo en lo que no podemos entrar. Ellos considerarán cuál es su modelo de negocio y en qué está basado.

**G.T.-** Habían anunciado que iban a impugnar el decreto ley que regula las VTC. A día de hoy, ¿les ha llegado alguna notificación?

**P.P.-** No, no nos ha llegado ninguna.

**G.T.-** Además de la precontratación, otro

de los elementos que introducía este decreto era la limitación de la geolocalización de los vehículos, ¿cómo se puede hacer efectivo el cumplimiento de esta norma para controlar que se cumple?

**P.P.-** No es que en sí mismo se prohíba la geolocalización de los vehículos, sino que la realidad establece que solo es posible la geolocalización del vehículo contratado. No es posible establecer un mapa abierto de los vehículos que están rodando por la calle antes de la contratación porque esto establecería la posibilidad de inmediatez, que como hemos dicho, es una característica propia del taxi. Cuando uno contrata, ya sí que puede ver el vehículo. Si a eso le añadimos el hecho de que la VTC debe estar fuera de la vía pública mientras no esté en servicio, pues lógicamente no tienen ningún sentido que la geolocalización esté en marcha como si estuviera circulando el vehículo para ver quién está más cerca. Cuando se contrate, y con los quince minutos que deben pasar desde el momento que está estacionado hasta el momento que llegue, sí podrá ver dónde está el vehículo.

**G.T.-** La web de control catalana, ¿cómo se podría coordinar con la estatal que inició sus operaciones el 1 de abril?

**P.P.-** La web de control que opera en Catalunya opera en base a un decreto de 2017 en el que se consideraba que se tenían que inscribir todos aquellos servicios que debían ser precontratados. Esta web de control, este registro, está funcionando con normalidad y en ella están inscritas la totalidad de las empresas que están operando en este momento en Catalunya y se están inscribiendo los servicios que se están haciendo.

Otra cosa es que el Estado, dentro de sus competencias quiera establecer un registro, que tiene todo el derecho, en el que deban ser inscritos los servicios. Entendemos y creemos que es una cuestión de interrelación entre las dos administraciones y no tiene porqué tener mayor problema el hecho de que haya un registro o dos. Podemos establecer un nexo de conexión entre los dos. Entendemos además, que el del Estado también debe controlar los servicios que se realizan entre comunidades. Creo que en este asunto se ha querido levantar una barrera de confusión que no es real.



**G.T.-** Muchos taxistas denuncian que hay muchas VTC de otras comunidades autónomas que no respetan el criterio de habitualidad 80-20 que marca la ley...

**P.P.-** Esta web del Estado nació para establecer el control de la habitualidad. No obstante, todo aquel que opere y trabaje en Catalunya haciendo servicios de transporte dentro del territorio catalán, así como en otras comunidades, debe estar registrado en el registro catalán. Es más difícil de controlar al de fuera de la comunidad pero si durante una inspección en la calle, descubren que no está registrado, incurrirá en sanción y las sanciones hoy en día son bastante importantes.

## Reforma de la ley del taxi

**G.T.-** Centrándonos en el taxi, y con todo el cambio que está habiendo en el transporte, con ciudades cada vez más urbanas e inteligentes, ¿cómo ve la situación del sector?

**P.P.-** Creo que se ha abierto un periodo de oportunidad para el sector del taxi. El taxi, desde nuestro punto de vista, ha sido un sector muy regulado, y creemos que debe tener la posibilidad, oportunidad y capacidad de poder ser atractivo y convivir con todos los nuevos modelos de movilidad que hay hoy en día. Entendemos que la nueva regulación, que queremos tratar con ellos y con todos los interlocutores, debe ser la oportunidad perfecta. Hemos presentado la memoria preliminar de anteproyecto de ley y a partir de ahora se iniciará un proceso participativo para que todos los sectores establezcan un

diálogo para llevar al mejor puerto las nuevas circunstancias de la movilidad urbana.

**G.T.-** En esa nueva ley, y nos consta que el IMET ya ha iniciado trámites al respecto, ¿piensan introducir la figura del precio cerrado con antelación para el servicio de taxi?

**P.P.-** Evidentemente, este es uno de los

puntos que hay que tratar. Cuando le decía que estamos ante una oportunidad, el taxi tiene que abordar esto como una oportunidad para no quedar fuera de los nuevos modelos de movilidad urbana que pueden salir en los últimos años. El taxi tiene que seguir estando en la vanguardia como lo ha estado los últimos 100 años y no creemos que esto tenga que ser un problema, sino que todo lo contrario. Debe ser bienvenido para ellos y así nos lo expresan un buen número de representantes del sector.

Javier Izquierdo

**“El taxi tiene que seguir estando en la vanguardia”**

## “La vuelta de Cabify responde a una estrategia confusa”

Apenas un mes después de haber anunciado su marcha, Cabify informó a los medios de comunicación y a sus usuarios que regresaba a Barcelona, y que lo hacía “burlando” el decreto de la Generalitat admitiendo que únicamente respetarían los 15 minutos de precontratación en el primer servicio.

Ante este hecho, Pere Padrosa considera que este anuncio “responde a una estrategia de publicidad un tanto confusa como mínimom, por no tildarlo de otra cosa”. “La realidad es que en ninguno de sus contratos, al aceptar los términos y las condiciones de uso, se pone de manifiesto que solo se vaya a respetar la precontratación de 15 minutos en el primer servicio”, explica el director de transportes.

“Nada tiene que ver, y menos con la normativa de transporte, el hecho de que tengas un contrato marco de servicio con un cliente con el hecho de que sea el servicio en sí mismo el que tenga que ser precontratado”, asegura Padrosa.

Ante este anuncio, la Generalitat abrió un expediente informativo que según Padrosa han respondido al filo de los días permitidos. “Estamos analizando su respuesta junto con el servicio de inspección y cuando tengamos la evaluación hecha, haremos público si la empresa cumple o no las normas”.

# THE HISTORY OF THE UNITED STATES

The United States has a rich and diverse history, shaped by the experiences and contributions of its many peoples. From the early days of exploration and settlement to the present, the nation has grown and evolved, facing challenges and achieving remarkable successes.



The early years of the United States were marked by the struggle for independence and the establishment of a new government. The Founding Fathers, including George Washington, John Adams, and Thomas Jefferson, played pivotal roles in shaping the nation's identity and values.



## THE AMERICAN WEST



# “La superación personal es infinita”

**Contra la timidez, contra el cáncer, contra el párkinson, contra todo. Para vaciarse por dentro y expresar en negro sobre blanco lo que no es capaz de decir de viva voz vientos. Por todo esto y mucho más escribe Francisco Iglesias Rubio. Taxista desde hace dos décadas, poeta desde hace apenas uno y medio, ha visto que gracias a la escritura su enfermedad, el párkinson, se ha visto contenida. A su mujer, fallecida hace cinco años, a sus hijos, y a la vida en general, Francisco les escribe en su libro, Los colores del espejo.**



*Francisco Iglesias Rubio es taxista desde hace dos décadas y poeta desde hace año y medio*

“La poesía engancha”. Así define Francisco Iglesias, taxista desde hace 21 años, lo que siente cuando se enfrenta al papel en blanco. “Una vez empiezas a componer, siempre estás buscando la palabra exacta”.

Iglesias nos cuenta, cuando acude a hablar de su libro *Los colores del espejo*, que se ha superado a sí mismo, para explicar a continuación que dejó los estudios muy joven. Originario de Ladrillar, un pueblo de Las Hurdes, en Cáceres, Francisco trabajó en el campo antes de irse a la mili, tras la cual, e impulsado por la falta de trabajo en su zona, emigró a Madrid, como tantos jóvenes de la época. Una vez en la capital, trabajó como camarero y como mensajero. Tras cinco años, decidió probar con el taxi, donde sigue y ha prosperado.

Iglesias, que es poeta por casualidad, des-

cubrió un día que juntar palabras para crear versos le enganchaba, como una “droga buena”. Poquito a poquito, en las paradas, este taxista se inspira en sus propias vivencias y en las de quienes le rodean para escribir su poesía. Con un estilo directo y sin artificios, la poesía se ha convertido en su terapia personal contra una dura enfermedad como es el párkinson.

Una enfermedad que le fue diagnosticada hace cinco años y que gracias a esta nueva afición, parece no haber avanzado. Lo explica el propio Iglesias en una poesía, en que la revela que “pensar y buscar palabras” alimenta sus neuronas manteniéndolas “activas, alegres, con vida”. “Los médicos en mis revisiones han comprobado que la enfermedad se encuentra paralizada y no ha sido necesario aumentar la dosis de la medicación”, nos cuenta, si bien asegura no pensar en el párkinson a menudo. “Prefiero pensar en otras cosas”.

La poesía le ha ayudado también para expresar sus sentimientos tras la muerte de su

**“La poesía engancha”**



En su primer libro de poesía, *Los colores del espejo*, expone sus pensamientos y sentimientos

mujer, hace cinco años, como consecuencia del cáncer. Y precisamente a ella le dedica uno de sus primeros poemas en los que expone estos años sin ella “realmente doloridos, cada sentido, olor, sonido”. También escribe a sus hijos, y nos confiesa que uno de los poemas más difíciles de escribir fue aquel en el que recoge la conversación con ellos días antes del fallecimiento de su esposa. Ellos son de los pocos que saben de esta afición de su padre, “solo los más allegados saben que escribo”, señala. Y aunque sus hijos “están un poco a lo suyo, espero que estén orgullosos de su padre.”, nos dice Francisco.

## Escritor de casualidad

Es en su taxi, o más bien en los descansos que este le permite, donde este profesional del volante ha compuesto la mayoría de sus poemas. Inspirado por lo que le sucede en primera persona, y por las vivencias de aquellos que le rodean, sus poesías son una ventana a su propio mundo interior, gracias a un estilo directo y sin artificios.

Todo comenzó hace un año y medio a raíz del profesor y director del instituto de Pínofrankeado, José Luis Sánchez Martín, también escritor, a quien escribió uno de sus primeros poemas tras haber visto que en apenas unos versos podían contarse grandes historias. “A mí la poesía no me decía nada, no era capaz de entenderla. Me parecía algo an-

tiguo, demasiado intelectual”. Una vez comenzó, fue incapaz de parar. “Empecé a hacer mis pinitos escribiendo y le cogí el gusto”.

Francisco, que se define como una persona muy tímida, lamenta haber tardado tantos años en poner negro sobre blanco sus pensamientos. “Si lo hubiera sabido antes, hubiera empezado antes a escribir”, ya que asegura que la escritura le ha ayudado a salir de su caparazón. “Leer el libro es conocerme a mí, conocer mi forma de ver el mundo, qué pienso de lo que me sucede o lo que me rodea”, señala. “Puedes intentar comprenderme. Nunca lo lograrías, en mi cabeza hay espacio suficiente para distintas emociones, sentimientos y pasiones que jamás...comprenderías”, escribe Francisco en uno de sus poemas. Son precisamente sus vivencias más personales las que componen los versos más desgarradores, los más tiernos y sinceros.

Además de la poesía, el taxi también le ha servido para abrirse, “me gusta que la gente me cuente historias, que me hablen. Lo que quiero es que me sucedan cosas cuando me monto en el taxi, profesión a la que le he dedicado 22 años”, explica.

Cuando le preguntamos si le queda por ha-

**“Pensar y buscar palabras”, terapia contra el párkinson**

cer algo, ha escrito un libro, tiene dos hijos y ha plantado muchos árboles en su época en el campo, afirma rotundo que “la superación personal es infinita”. Por ello, y a pesar de haberse “vaciado” en este primer libro, ya está planteándose escribir otro cuya recaudación irá destinada a la lucha contra el párkinson. “Tengo ya 30 o 40 cosas escritas, pero quiero un poquito más”. Sin embargo, Francisco es tajante cuando le preguntamos si se animaría a escribir una novela. “Sería incapaz de hacerlo, me resultaría muy difícil hilar ideas. Prefiero hacerlo a través de los versos, encajando palabras y pensamientos”.

El libro, que ha sido ilustrado con dibujos de Javier Matías Caldoria, un dibujante hurdano a quien Francisco dio la idea de lo que quería en cada poema y él los transformó en imágenes, se presentará el 19 de abril en el teatro del Ayuntamiento de Pínofrankeado y la recaudación irá destinada íntegramente a la lucha contra el cáncer.

## Recuperar las tradiciones

De su época en Las Hurdes, en Ladrillar, mantiene recuerdos tremendos, y no duda en afirmar que si pudiera volvería otra vez para allá. Esta querencia por su tierra se puede apreciar también en las páginas de su libro. Además de varias poesías dedicadas a Las Hurdes, Iglesias ha contado con la colaboración de otros 10 poetas y escritores de la co-

## “Leer el libro es conocerme a mí”

marca e incluso ha publicado un poema traducido al jurdano, el dialecto de la zona.

Precisamente sobre Las Hurdes hablamos, aunque brevemente, apelando a mirar al futuro en vez de seguir anclados en el pasado. “Levantemos la mirada y que comience nuestro vuelo, llevando en la maleta nuestros recuerdos y deseos”, expone en uno de sus poemas Francisco, quien interpela a sus vecinos a mirar hacia el futuro.

Además, en calidad de editor, ha decidido rescatar las alboradas, estrofas de cuatro versos que se cantan a las novias la noche previa a la boda. Una tradición que se estaba perdiendo y que Rubio ha querido guardar en forma de libro.

Para ello recopiló 234 alboradas de los 42



*En su primer libro de poesía, Los colores del espejo, expone sus pensamientos y sentimientos*

Los interesados en adquirir un ejemplar de Los colores del espejo, que saldrá a la venta por 10 euros, pueden contactar con su autor a través del teléfono 615332100. También podrán solicitarlo en el email fcoir64@gmail.com.

pueblos que conforman las Hurdes y que ha completado con poemas propios y de otros participantes así como de las experiencias y reflexiones de los protagonistas de estas alboradas - novia, novio, padres, padrinos y cura.

Cuando Francisco dejó los estudios tan jo-

ven no podría llegar a imaginar que su futuro estaría tan ligado a una actividad artística como es la escritura a la que llegó casi por casualidad y que le está permitiendo mejorar en diferentes aspectos de su vida. Sin duda el afán de superación es imparable.

Olga Lobo

## Literatura y taxi

El taxi ha sido fuente de inspiración para escritores y cineastas, pero a veces nos olvidamos de que detrás del volante hay mentes inquietas que, a ratos, en las paradas, aprovechan los momentos de vacío para volcar en la escritura pensamientos, ideas, anécdotas e incluso novelas.

Son muchos los ejemplos que podemos dar donde la literatura y el taxi se la dan la mano, y en este mes de abril en el que conmemoramos el día del libro repasamos algunos de los autores y títulos que han salido del sector.

Tal vez uno de los más conocidos, y reconocidos, sea Daniel Díaz. El autor, que sigue al volante de su taxi, se dio a conocer en los blogs del periódico 20minutos, donde escribía sus peripecias diarias, con grandes dosis de imaginación y picardía. El salto al papel lo dio con su primer libro Nihilbreniocupado, que dio paso a un segundo Lo que sé de la lluvia. Además, ha vuelto al mundo digital en su blog Ciudad Sintaxis, y es habitual “verle” compartir ideas en sus redes sociales.

Pero Daniel no ha sido el único profe-

sional del taxi en dar el salto a la escritura. En 2012 conocíamos y entrevistábamos a Gema Fernández Gallego con motivo de la publicación de su primera novela, En Sueños. “En el taxi siempre voy con mi libreta y hay veces que se me ocurre algo y aprovecho por ejemplo en un semáforo para tomar notas”, nos explicaba entonces.

Algo parecido a lo que nos contaban Diego Pérez (Anécdotas de taxistas), Francisco Jurado Arrones (¿Está libre?), María Dolores Arcas Rubio (Casos y cosas de un taxista), José Luis Alonso (Historias del taxi) o Roberto García (Taxi Libre Taxi Ocupado) entre otros.

A estos títulos hay que añadir las autobiografías de algunos históricos del sector, como Tomás Aparicio, o escritores que han encontrado en el taxi una fuente de inspiración, como por ejemplo Carlos Zanón y su Taxi, publicado en 2017, o Marta García Aller y ¡Siga a ese taxi...! Que lleva una historia. Otros como el autor danés Thomas Rydhal que creó un taxista muy particular para su novela El ermitaño.







THE UNIVERSITY OF  
THE SOUTH PACIFIC

Faculty of  
Education



THE UNIVERSITY OF THE SOUTH PACIFIC



THE UNIVERSITY OF THE SOUTH PACIFIC  
Faculty of Education  
Department of Educational Studies  
Suva, Fiji

THE UNIVERSITY OF THE SOUTH PACIFIC  
Faculty of Education  
Department of Educational Studies  
Suva, Fiji

THE UNIVERSITY OF THE SOUTH PACIFIC  
Faculty of Education  
Department of Educational Studies  
Suva, Fiji

THE UNIVERSITY OF THE SOUTH PACIFIC  
Faculty of Education  
Department of Educational Studies  
Suva, Fiji

## Valencia aprueba el decreto de VTC con una moratoria de dos meses



La diputación permanente de las Cortes Valencianas deberá convalidar el decreto

**E**l Consell de la Generalitat Valenciana aprobó el pasado 29 de marzo el decreto Ley que regulará las VTC en la Comunitat Valenciana y que, entre otras cosas, introduce una precontratación mínima de 15 minutos para estos servicios. Sin embargo, la Comunitat Valenciana ha dado una moratoria de dos meses para que las VTC de la región comiencen a contratarse con la antelación fijada.

Tras la aprobación del decreto, se inicia un plazo de 30 días en el que dicho texto deberá ser convalidado por la Diputación Permanente. Desde el sector del taxi consideran “insuficiente” el texto, pero aún así esperan que los partidos políticos se muestren favorables al mantenimiento del servicio público del taxi y convaliden el decreto. De lo contrario, según explicó en un comunicado la Confederación de Taxistas Autónomos de la Comunidad Valenciana, demostrarán que “quieren dismantelar el taxi a favor de multinacionales, a costa de las garantías para el usuario en cuanto a seguridad, fiscalidad, etc.”.

“Más de 7.000 familias que viven del taxi en la Comunidad Valenciana contestarán con su voto en las urnas el próximo día 28 de abril a los gestos que haya tenido cada partido político hacia el sector durante estos días”, advierte la organización de taxistas.

El texto, además de la precontratación mínima de 15 minutos, eleva a rango de ley la prohibición de circular y estacionar en la vía pública sin contrato previo a las VTC, prohíbe la geolocalización en las apps, y da más competencias a los ayuntamientos para regular estos servicios en su ámbito urbano.

### Se regula por primera vez la obligación de incluir coches eco al adquirir nuevos vehículos

Por otro lado, la norma valenciana incluye un aspecto medioambiental, de forma que cada vez que las empresas de VTC quieran sustituir uno de sus vehículos, deberán adquirir un coche eléctrico o que utilicen otras fuentes de energía sostenible como hidrógeno, biocarburantes, combustibles sintéticos, el gas natural o el gas licuado de petróleo.

### Uber no abandona Valencia

Al contrario que hizo en Catalunya, una vez conocida la aprobación del decreto que regula las VTC en la Comunitat Valenciana, la compañía Uber anunció que no se marcharía de la región y que adaptarán el producto que en estos momentos ofertan para que cumpla con los nuevos requerimientos que entran en vigor en Valencia.

Rafael García-Tapia, consejero de Moove Cars, una de las grandes empresas de VTC en España, culpó directamente de esta regulación a la consellera María José Salvador, a quien responsabilizó de centenares de despidos, más incluso que el propio número de VTC que operan en Valencia según datos de Fomento.

## El futuro del taxi pasa por la excelencia

**U**n conductor profesional, excelente, educado y que genere confianza y seguridad al usuario. Esas son las cualidades que compañías como mytaxi consideran imprescindibles para que los taxistas puedan estar en primera línea ante la nueva movilidad que se está imponiendo en las ciudades y donde la competencia cada vez es más fuerte.

Un cambio, según la compañía, impulsado por la imparable evolución tecnológica que vivimos hoy en día, que está variando la manera de movernos por los núcleos urbanos priorizando la movilidad cada vez más sostenible, pero además también está transformando el concepto del profesional que traslada a los pasajeros.

Los usuarios demandan un perfil mucho más completo del taxista cuando se suben a un vehículo. Reclaman cánones de excelencia y gracias a aplicaciones como mytaxi, pueden valorar y opinar sobre el servicio prestado por los taxistas. Esto ha dado un impulso al esfuerzo de los profesionales por satisfacer estas nuevas demandas de los usuarios y hoy en día deben ofrecer, además de un buen trayecto, confianza, seguridad, amabilidad y efectividad en el servicio.

La movilidad en taxi va más allá de trasladar al pasajero de un punto a otro, han entrado en juego nuevas variables, todas ellas importantes, y el taxista del futuro debe estar preparado para ofrecer un perfil mucho más completo y estar a la vanguardia del transporte en las ciudades, concepto en el que coinciden plenamente el 100% de los profesionales del sector. El camino es la excelencia.



*El taxista del futuro debe estar a la vanguardia de las nuevas ciudades*

## La Junta andaluza propone crear paradas de VTC en las ciudades



La Junta de Andalucía evita introducir la precontratación de las VTC

**P**asados los 45 días prometidos por la Junta de Andalucía y que tanta molestia generaron en el sector del taxi, por fin los representantes del colectivo pudieron conocer el borrador de propuestas para la ordenación y modernización del transporte discrecional en vehículos de turismo.

Entre las medidas planteadas, la Consejería de Fomento de la Junta de Andalucía, a través de la Dirección General de Movilidad, propone crear estaciones de VTC en el perímetro de los núcleos urbanos.

El documento, que tiene un total de 477 páginas, pretende ser un punto de partida para la negociación de ambos sectores con el que alcanzar soluciones que permitan la convivencia en el transporte.

Con respecto al taxi, la Junta de Andalucía propone que se pueda permitir la precontratación a precio cerrado o la posibilidad de realizar servicios cobrando por plaza. Además, propone intensificar las labores de inspección con un incremento del 50% de la plantilla de inspectores.

En relación con las VTC, la Consejería de Fomento propone, con carácter transitorio durante los años que dure la moratoria del RDL 13/2018, crear estaciones VTC ubicadas en el perímetro de las ciudades desde donde se atenderán los servicios, debiendo las VTC volver a las mismas salvo que tengan otro servicio precontratado.

Explica la Junta que la localización de estas estaciones vendrá determinada mediante criterios que permitan mantener el servicio que actualmente ofrecen. Es decir, les parece correcto el servicio que hoy en día prestan y cómo lo hacen. La Consejería considera que con esta medida se respetará la precontratación del servicio y se limitará la captación en la vía pública.

No incluyen en el borrador, por lo tanto, la precontratación temporal mínima porque consideran que es un criterio cuestionable por los Tribunales, así como por las Agencias de la Competencia.

Por último, la Junta exige al Estado que equipare la capacitación de los conducto-

res VTC a la de los taxistas. Por otro lado, propone la incorporación a la flota de las VTC al menos un 20% de vehículos ECO en empresas con más de cinco autorizaciones, y la adaptación de al menos el 5% de la flota a personas con movilidad reducida para empresas con más de 15 VTC.

### Decepción en el taxi

La Federación Andaluza del Taxi, FAAT, no tardó en reaccionar al borrador y tras analizarlo manifestó su “absoluta decepción” ante lo que consideran “concesiones de la Junta” al “lobbie” de los vehículos de alquiler con conductor. Además, solicitó una reunión “de urgencia” con la Consejera de Fomento.

El borrador representa, para el presidente de la Federación, Miguel Ruano, “una liberalización sin precedentes del sector de las VTCs” y, asegura, “lanza un duro golpe al futuro de un servicio público del que viven miles de familias”.

El borrador de las VTCS constituye una acción “sin precedentes en España” que condena “a muerte” a un sector “con 110 años de historia”. La FAAT critica duramente la creación de paradas o “estaciones de VTC” que, en su opinión, invaden un segmento de mercado reservado hasta ahora al servicio de interés general del taxi.

Además, señalan, “contraviene de forma grave, tanto la jurisprudencia del Tribunal Supremo como la tradicional segmentación de ambos servicios”. Recuerdan que en junio de 2018 el Tribunal Supremo avaló la imposición de limitaciones a la actividad de las VTC como forma de garantizar el equilibrio entre las dos modalidades de transporte urbano, para asegurar el mantenimiento del servicio del taxi como un servicio de interés general.

Por todo ello, la FAAT solicitó una reunión urgente con la consejera de Fomento, Marifrán Carazo, a quien solicitará un marco regulatorio “que no acabe con la singularidad del taxi como servicio público, ponga orden a las irregularidades y condiciones de explotación de las VTC, que en la actualidad realizan su actividad en clara competencia desigual/desleal con el servicio público de taxi”, sentenció Ruano.

...the first of these is the fact that the ...

...the second of these is the fact that the ...

...the third of these is the fact that the ...

...the fourth of these is the fact that the ...

...the fifth of these is the fact that the ...

...the sixth of these is the fact that the ...

...the seventh of these is the fact that the ...

...the eighth of these is the fact that the ...

## Unauto VTC impugna la web de control de Fomento



José Luis Ábalos, ex ministro de Fomento, Ministerio que ha iniciado la web de control de VTC

**A**l primer día de iniciarse el funcionamiento del registro electrónico de VTC impulsado por el Ministerio de Fomento, la asociación que representa al 90% del sector del arrendamiento con conductor en España, Unauto VTC, decidió impugnar el texto que pone en marcha dicha herramienta de control en la que deberán quedar registrados todos los servicios VTC que se realicen en España.

Unauto considera que esta web de control ha acabado siendo “una traba burocrática que pretende controlar el 100% de los servicios que una VTC realiza a diario”, y que, por lo tanto, se aleja de su finalidad de origen que era el control de la habitualidad que establece que las VTC solo pueden realizar el 20% de los servicios fuera de la Comunidad Autónoma en la que están domiciliada.

A juicio de la patronal de VTC, este registro electrónico también es contrario a la Ley de Garantía de Unidad de Mercado (LGUM), al generar duplicidades e incumplir el principio de simplificación de cargas.

Desde el sector de las VTC critican que el taxi esté exento de control alguno, y que no tengan la obligación de utilizar este registro. Además, sostienen que la mayoría de restricciones impuestas a las VTC están “dictadas por el sector del taxi”.

## Ford Mondeo Hybrid incorpora un nuevo modelo al taxi

**L**a nueva versión híbrida del Ford Mondeo se encuentra en estos momentos en trámites de homologación para taxi en Madrid y su APC y podría estar autorizado para prestar servicio incluso antes de este próximo mes de mayo. De este modo, los taxistas podrán optar a la adquisición tanto de la versión Sedan, como de la versión familiar o ranchera, denominada por la marca como Sportbreak.

Esta nueva versión familiar con motorización híbrida permite satisfacer las necesidades de los profesionales que priorizan la capacidad de carga y autonomía por encima de otros aspectos, sin que tengan que renunciar al cumplimiento de los nuevos requisitos ambientales que impedirán la prestación de servicios en un futuro muy cercano a los coches más contaminantes.

Las novedades introducidas por Ford en 2019 permiten que su motor híbrido alcance un consumo de combustible combinado de solo 4.0 litros cada 100 kilómetros, y que en el ámbito urbano, donde mayoritariamente desempeñan la labor los profesionales del taxi, el consumo baje a los 2.9 litros a los 100 kilómetros.

Además, este modelo ha sido desarrollado exclusivamente para Europa y su fabricación corresponde a la planta de Ford situada en Almussafes, en Valencia.

Imagen de la versión Sportbreak del nuevo Ford Mondeo Hybrid



## La mitad de las VTC de Madrid, sancionadas en 2018

**C**asi el 50% de los vehículos de alquiler con conductor (VTC) que operan en la Comunidad de Madrid han sido denunciados por irregularidades cometidas en 2018 ante la Inspección de Transportes.

De las 6.625 autorizaciones VTC que operan actualmente en Madrid, 2.081 han sido sancionadas en el total de 10.519 inspecciones que se llevaron a cabo en 2018. Esto supone que el 46,50% de las VTC ha recibido sanción. Por su parte, de las 15.723 licencias de taxi, solamente se han registrado 97 denuncias en 1.527 inspecciones realizadas, lo que supone un porcentaje inferior al 1%.

Tras conocerse estos resultados del Balance del Plan de Inspección de Transporte de 2018 del Comité Regional de Trans-

porte de la Comunidad de Madrid, Julio Sanz, presidente de FPTM, explicó que “confirman la irresponsabilidad del ejecutivo regional al no regular vía ley las VTC, tal y como se solicitó con las protestas que llevó a cabo el sector del taxi los pasados meses de enero y febrero”.

El presidente de FPTM quiso insistir en que con estos resultados se confirma también que “la actividad de estas plataformas se basa en un presunto fraude de ley que desde el sector venimos denunciando los últimos años”.

Según explicó la propia FPTM en un comunicado, las denuncias se refieren a diferentes infracciones como captación de clientes en la vía pública o la prestación del servicio sin la correspondiente hoja de ruta.

## Aprobado el nuevo reglamento del taxi de Madrid

**M**inutos antes del cierre de esta edición, la Comunidad de Madrid aprobó mediante un decreto "in extremis" el nuevo Reglamento de los Servicios de Transporte Urbano en Automóviles de Turismo que recoge como principales novedades la posibilidad de establecer precios fijos y cerrados antes de comenzar el servicio y la introducción del taxi compartido.

El texto, que entrará en vigor una vez sea publicado en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, persigue, según apunta el Gobierno regional, "actualizar y modernizar el taxi" con una "mayor racionalización y flexibilización de los servicios que prestan los profesionales".

La CAM explica que teniendo en cuenta la utilización cada vez más frecuente de los medios tecnológicos, es conveniente establecer tarifas máximas que permitan ofrecer al usuario un precio fijo y cerrado antes de comenzar el servicio. Además, permitirá la reserva de taxi por plaza, lo que abre la posibilidad al taxi compartido.

El decreto, que ha generado mucha polémica ante el desacuerdo de Federación Profesional del Taxi, introduce otras medidas



como nuevas causas de extinción de las licencias municipales, la posibilidad de que los ayuntamientos puedan establecer planes de amortización para los profesionales, o la eliminación de cargas burocráticas para la obtención de licencias.

# El taxi contará con su propio

**Con la idea de frenar los movimientos de las multinacionales encaminados a la liberalización del sector, Alberto Álvarez, portavoz de Élite Taxi Barcelona, está coordinando la creación de Taxi Project 2.0, un lobby de presión del propio taxi para establecerlo en Bruselas. De este modo, el colectivo estará presente en los pasillos en los que se gestionan las leyes europeas representado por profesionales en tecnología, estrategia, movilidad y derecho.**



*Taxi Project 2.0 estará en Bruselas representando a asociaciones de toda Europa*

Lobby en inglés significa vestíbulo, y suele ser en los vestíbulos o pasillos de las grandes instituciones políticas o jurídicas donde se “cuecen” los asuntos de mayor relevancia. Por ese motivo, y para estar cerca de quienes toman decisiones de envergadura, el taxi planea ahora crear un grupo de presión que esté presente en esos pasillos en Bruselas nada menos.

Taxi Project 2.0 es el nombre que recibe este nuevo movimiento impulsado por Élite Taxi Barcelona, la Plataforma Integral del Taxi (PIT) y la rama jurídica del taxi del AMB. Al mando de este lobby del taxi estará Alberto “Tito” Álvarez, al menos durante su puesta en marcha.

Esta nueva organización se servirá de importantes profesionales a nivel tecnológico, estratégico, jurídico y político para luchar por el futuro del taxi en contra de la llamada

“uberización” de la economía. “En el punto en el que nos encontramos, pensamos que tenemos que poner las cosas en manos de profesionales, aunque siempre bajo nuestra supervisión”, afirma Álvarez.

Esos profesionales no están elegidos de cualquier manera, sino que el contacto se ha iniciado porque las posturas y puntos de vista son muy cercanos. “Llevamos algún tiempo buscando qué tipo de profesional de primer nivel nos beneficia. Tenemos claro que no queremos un perfil de profesional que sea el mejor sin más, queremos que siendo el mejor, esté en nuestra línea de pensamiento”, explica Tito.

Álvarez, que recuerda entre risas que los profesionales aconsejaron no nombrar al proyecto como lobby pese a serlo, explica orgulloso que en este grupo hay economistas investigadores, un catedrático en transporte, un experto en estrategia e ingeniero de comunicaciones y un jurista de importante carrera. “Tenemos gente de todas las ramas y con un discurso que se adapta mucho a la forma de pensar nuestra en Barcelona”.

El portavoz de los taxistas recuerda que Élite Barcelona ejerce ya como un grupo de

**El proyecto cuenta con 42 asociaciones de taxistas en Europa**



# lobby en Bruselas

**El próximo 25 de abril  
será presentado en  
Madrid**

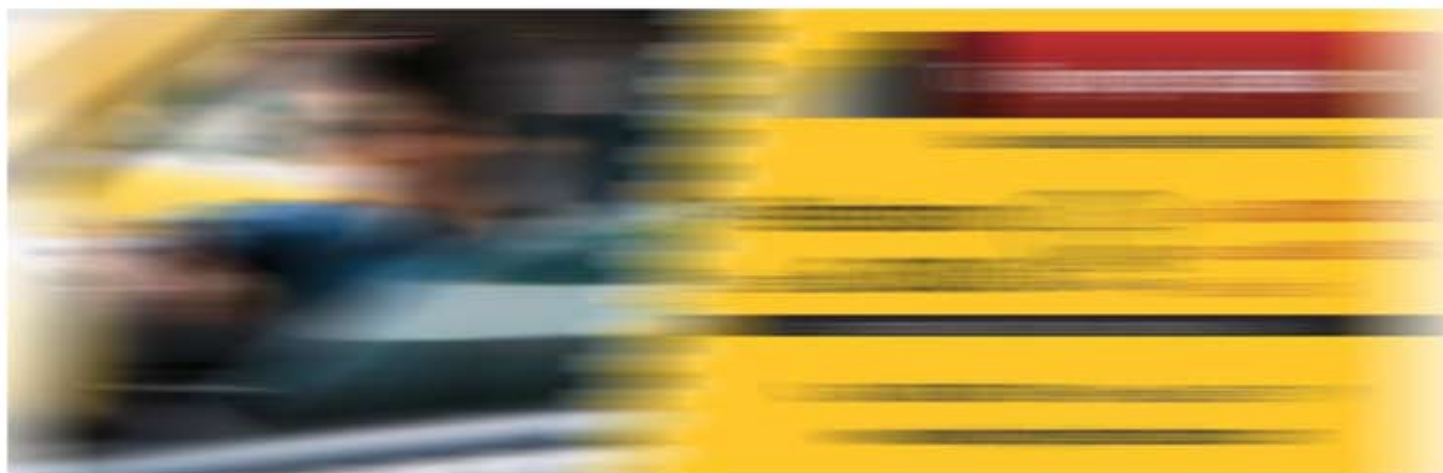
presión, pero que ha llegado el momento de dar un paso más. "Más allá del trabajo que podemos llevar a cabo en los despachos, somos un grupo de presión que lucha por sus derechos. Es lo que se nos da mejor y por eso lo vamos a llevar a Europa, porque no podemos soportar más la situación que estamos atravesando".

"Desde hace cuatro años hemos estado en muchos congresos y conferencias y siempre hemos ido buscando el discurso que más se adaptaba", afirma Tito, quien asegura que "somos ya de por sí un grupo de presión. El mito de la economía colaborativa lo tumbamos nosotros en Catalunya con un informe de la Generalitat que aseguraba que muchas empresas de economía colaborativa no tienen nada".

Lo cierto es que a raíz de ese debate que ya se ha cerrado sobre la economía colaborativa, en esos debates, los taxistas de Élite se fijaban en personas que concordaban con ellos. "Los economistas los conocemos porque han hecho muchos informes contra los tratados de libre comercio. Pertenecen a una cooperativa, EKONA, que también ha trabajado en el asunto de la eléctrica pública en Barcelona", afirma Álvarez.



*Alberto Álvarez, representante del taxi en Barcelona, coordina la puesta en marcha de este lobby de presión*



## “Nuestro lobby defenderá a la clase trabajadora”

### ¿Qué misión tendrá el proyecto?

Una vez explicado quién integra el Taxi Project 2.0, Tito empieza a explicar, hasta donde puede, en qué consistirá la labor del grupo. “Nuestra idea es poner un despacho en Bruselas. Tenemos 42 asociaciones de taxistas de toda Europa que están detrás nuestro”, afirma Álvarez, que también asegura que tienen contacto con hasta 15 sindicatos europeos del transporte.

“Nuestra intención es juntarnos todos allí y actuar como un lobby. Pero un lobby que defiende a la gente, a la clase trabajadora, y no a las multinacionales”. La labor, por resumir, sería la de crear una fuerza que mitigue o combata el poder de los verdaderos lobbies empresariales.

Y esa fuerza o presión que puede ejercer el grupo tiene un primer objetivo: defender y salvar al taxi. Sin embargo, no es el único. “El fondo de todo esto no es el taxi. El taxi es solo la punta de lanza, pero aquí entra todo tipo de transporte y de actividad. La uberización de la economía nos afecta a todos y lo que pretendemos es parar ese golpe”, indica Tito.

El lema de este proyecto sería algo similar al que usó el taxi cuando se aprobó definitivamente el reglamento de transportes y en el que aseguraban algo así como “ROTT sí, pero no así”. “Con esto sucede algo similar, queremos tecnología, sí, pero no así”, afirma el portavoz de los taxistas, que también presume que este movimiento es algo inédito. “Jamás nadie ha intentado realizar un movimiento como este”.

“Vamos a estar en todo lo que nos pueda hacer daño en los pasillos de Bruselas. Vamos a utilizar toda la fuerza que tengamos”, asegura Álvarez, que recuerda que lo que se busca con este movimiento es que la ley les proteja. Uno de los primeros retos será proteger la famosa Directiva Bolkestein. “Ahora quieren modificarla y acabar con la soberanía de los ayuntamientos frente al poder de las empresas. Quieren romper con quienes están intentando frenar esta capitalización tan salvaje. Las Comunidades y Ayuntamientos están ejerciendo de freno pero si esto cambia, se nos meten de lleno”, advierte Tito.

Junto a la labor de presión puramente entendida, Taxi Project 2.0 no olvida que la actualización tecnológica es otra vía de vital importancia para la salvación del taxi en un futuro cercano. “Somos conscientes de que la actualización tecnológica es la única manera de ganar esta batalla en el tiempo”.

“Es cierto que estamos condicionados a nivel político en el sentido de que si gobierna uno u otro, nos puede beneficiar más o menos, pero la única manera de ganar es que el cliente elija al taxi como el mejor transporte urbano”, asegura convencido Tito, y por eso explica que el brazo tecnológico va a ser trabajado a conciencia.

“Vamos a trabajar tecnológicamente en la mejora del servicio. Tendremos que acudir en muchas ocasiones contra la administración para que nos faciliten el camino, pero no dudaremos en hacerlo”, afirma Álvarez, consciente de que la labor del grupo que está constituyendo se centra en cuatro frentes –político, jurídico, estratégico y tecnológico-, y que todos son muy importantes y no pueden ser abandonados ninguno de ellos.

### Tito deja de conducir, pero no abandona el taxi

Otra de las noticias que trajo consigo la creación de este movimiento fue que Tito Álvarez abandonaba el taxi. Los medios de comunicación se hicieron eco de esta noticia que no tardó en aclarar el portavoz de Élite Taxi. “Necesito dedicación plena para poder coordinarlo todo porque estoy un poco en medio entre Élite, la PIT y demás, pero vamos hacia delante y desde Élite además, nos han

dado un impulso grande en la última asamblea donde ha habido prácticamente unanimidad de apoyar el proyecto”

“De momento he dejado el taxi”, afirma Tito, que asegura que en estos momentos se ha puesto a cobrar el paro, pero que entiende que una vez que se ponga en marcha esto, deberá recibir un sueldo por su labor en el grupo. “Mi hijo tiene una manía muy mala y es que come todos los días. Por ese motivo cobraré un sueldo, pero esas cosas aún no están detalladas”, explica.

“En un principio cobraremos los profesionales y yo, pero dependerá de cómo vaya todo. Nos estamos tirando a la piscina y ya veremos si hay agua o no”, afirma. “Estoy dejando el taxi con un jefe que tengo que es el mejor que he tenido y podría dedicarme al taxi y tener una vida más o menos estable hasta que vengan y lo revienten todo”, explica Tito. “Sin embargo, por una cuestión de principios y de querer luchar y ganar, dejo el taxi y me centro en esto. Pero no quiero dedicarme a esto, quiero ponerlo en marcha y cuando la estructura esté montada quiero comprarme una licencia de taxi y ser taxista”, afirma Álvarez, que tiene claro que “para ser taxista hay que luchar y no puedo hacerlo si tengo que dedicar tiempo, además de a mi familia, a trabajar el taxi”.

Una vez que el proyecto sea presentado en Barcelona, el siguiente paso es realizar un acto de presentación en Madrid para los profesionales de la capital. “De momento vamos con Madrid y Barcelona. Luego dependerá de lo que nos encontremos para poder ir a otras ciudades. En Madrid lo presentaremos el próximo 25 de abril”.

Javier Izquierdo

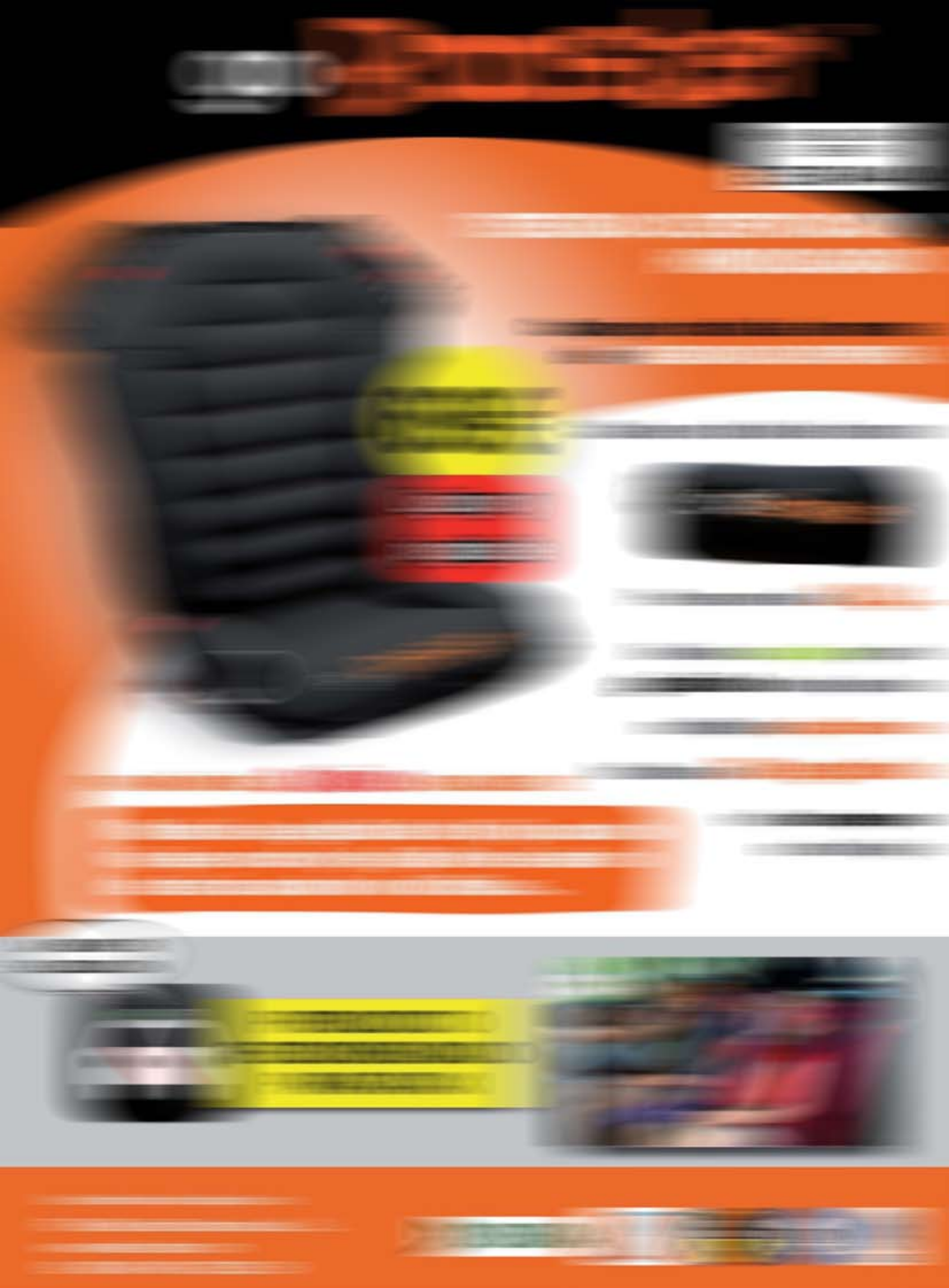
## Profesionales de primer nivel al servicio del taxi

Coordinado por Alberto Álvarez, Taxi Project 2.0 contará con profesionales de mucha experiencia en el ámbito económico, estratégico y de movilidad. Por un lado estará Francesc Robusté, quien es profesor de Transporte en la Universidad Politécnica de Catalunya y es experto en movilidad urbana, logística, peajes, análisis de autobuses, aeropuertos, puertos y tráfico.

También formará parte del equipo Sergi Cutillas, economista e investigador, y que es miembro de EKONA, una cooperativa especializada en economía que promueve la innovación en el ámbito público y comunitario para transitar hacia una nueva democracia.

Jordi Damià López, ingeniero de telecomunicaciones y experto en tecnología, también se ha incorporado al proyecto de lobby del taxi para que ayude al movimiento en los cimientos de su creación y cuenta con mucha experiencia tanto en el ámbito laboral o empresarial como en el instructivo.

Junto a estos tres profesionales, al proyecto también se ha sumado Elpidio José Silva, por medio de la asociación que representa que es la Plataforma Integral del Taxi (PIT) y que se encargará de las cuestiones jurídicas que afecten al movimiento.



SPORTS

SPORTS

SPORTS

SPORTS



SPORTS

# Los cambios normativos frenan la compra de turismos



La venta de turismos acumula un 9% de caída. Foto Faconauto

Comprarse un coche nuevo no es lo que era. Si antes acudíamos a los concesionarios preguntándonos de qué color queríamos la carrocería, ahora hay que tener en cuenta la normativa de la ciudad en la que vivimos para saber si ese vehículo podrá circular o no por sus calles en un futuro próximo. Esta incertidumbre, junto a otros factores económicos, ha provocado el cierre en negativo de las ventas de turismo por séptimo mes consecutivo.

Concretamente, el canal de particulares acumula ya un 9% de caída, después de siete meses en negativo. Una circunstancia que desde la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones ANFAC se achaca a la incertidumbre sobre qué coche comprar y así, "las ventas de vehículos de más de 10 años están creciendo un 5%". Tal y como ha explicado su directora de comunicación, Noemi Navas, esta situación "hace pensar que las familias se están decantando por estas compras de menor coste con el consiguiente impacto en la renovación del parque y en el medio ambiente, al no achatarrar los coches más contaminantes". "Vemos que hay confusión por parte del consumidor ante los nuevos retos que se están planteando y

además hay ciertas perspectivas poco halagüeñas", explicaba Navas en una entrevista reciente a TVE.

En términos generales, las matriculaciones de turismos y todoterrenos en el mes de marzo descendieron un 4,3% respecto del mismo periodo del año pasado, hasta las 122.664 unidades. En el tercer mes del año, se consolida la debilidad de las ventas en el canal de particulares con una caída del 5,8% y 51.983 unidades. El canal de empresas es el único que crece en el mes de marzo con 38.160 unidades matriculadas, lo que supone un aumento del 3,1% respecto al mismo mes del año anterior. Este crecimiento moderado ha retomado el crecimiento positivo en el acumulado de año con un 0,8% más. Por su parte, en el canal de los alquiladores se registró una fuerte caída del 9,6% hasta las 32.521 unidades. Esta caída supone un 12,5% menos de matriculaciones en este

canal en el acumulado año con 69.126 unidades.

Preocupa especialmente el comportamiento del canal de particulares, el que atienden los concesionarios, que está dando muestras de una mayor debilidad, con menos tráfico de clientes por las exposiciones y además con pocos pedidos en cartera.

Desde la Asociación Nacional de Vendedores de Motor, Reparación y Recambios, Ganvam, su director de comunicación, Alberto Tapia, considera que las ventas se están viendo afectadas por unas perspectivas económicas y electorales "que paralizan el mercado". Desde Ganvam, al igual que desde Anfac, creen que "es vital" un plan de ayudas estructurado y a largo plazo que incentive la modernización del parque de vehículos.

Porque no hay que olvidar que una de las pretensiones del actual Gobierno es eliminar los combustibles fósiles en 2040.

En este sentido, Noemi Navas señala que los fabricantes, así como el resto de actores implicados en el mercado de la automoción, se encuentran muy comprometidos con la descarbonización del parque automovilístico. "Se han invertido millones de euros en este sentido", explicaba. Pero cree que es impor-

**"Hay confusión por parte del consumidor"**

## “Es vital” un plan de ayudas estructurado

tante elaborar una estrategia conjunta “y no de prohibición”.

Analizar la autonomía de los vehículos eléctricos, por ejemplo, o conocer qué papel ocuparán los motores diésel y gasolina en la movilidad del futuro son algunos de las cuestiones que, señalan desde Anfac, hay que tener en cuenta. “En España no solo se fabrica para el mercado nacional”, recordaba Navas, “los fabricantes también exportan a otros países con otras legislaciones donde esos modelos diésel o gasolina todavía seguirán siendo demandados”.

### Apuesta por el ECO

No obstante y a pesar de los cambios normativos y la confusión que estos están generando, hay quienes tienen muy claro por qué modelos apostar para el futuro. A las cifras nos remitimos, y es que en el mes de marzo se han visto incrementadas las matriculaciones de vehículos electrificados, híbridos y de gas un 65%. Solo en el tercer mes de 2019, se han entregado 13.001 vehículos de este tipo en España, siendo el País Vasco la comunidad que más incrementa sus compras, multiplicando por tres sus entregas respecto del mismo mes del año anterior.

Precisamente en esta comunidad autónoma se ha puesto en marcha, desde el 1 de marzo, un plan de achataamiento amplio, que, además de beneficiar las matriculaciones en su conjunto y a la renovación del parque, está teniendo un impacto especialmente positivo en estas ventas de vehículos eléctricos y alternativos. Son este tipo de estrategias las que animan a los compradores a decantarse por unos modelos u otros. Así lo señala Raúl Morales, Director de Comunicación de Faconauto, para quien los clientes “necesitan un mensaje de tranquilidad como el que se ha lanzado desde el País Vasco, con su plan de renovación del parque, que está dinamizando el mercado y achataando los coches más antiguos sin dejar de lado ninguna tecnología disponible”. Morales pide al próximo Gobierno que se pongan “manos a la obra y, con el sector, hacer políticas que reactiven la automoción nacional en toda su cadena de valor”.

Por su parte, la Comunidad de Madrid incrementa sus compras de vehículo eléctrico e híbrido encufable en un 219,2%, hasta las 1.344 unidades. Es la Comunidad que más vehículos adquiere, acaparando casi el 60% de las ventas de electrificados en marzo en España y compra el triple de vehículos que Cataluña, la siguiente en el ranking. La puesta en marcha de forma oficial, es decir, con sanciones, de Madrid Centro, ha disparado el interés de los conductores por este tipo de vehículos para poder circular en cualquier circunstancia sin limitaciones.



# El taxi experimenta con proyec



Se ha apuntado ya en incontables ocasiones que la movilidad de las ciudades está cambiando a pasos agigantados y que sectores tradicionales como el taxi tienen que variar importantes aspectos para poder seguir estando en primera línea.

Por ese motivo, Medialab Prado, una institución del Ayuntamiento de Madrid creada con fondos públicos, pensó que el taxi era un colectivo bueno sobre el que trabajar y experimentar nuevos proyectos de cara al futuro.

Miguel Álvarez, uno de los coordinadores de Medialab, ha estado en contacto con los profesionales que han decidido participar en este movimiento, denominado Taxi Experimenta, y concluyó a finales de marzo con una importante exposición ante más de 200 personas en la sede de Medialab (cerca de CaixaForum), con un total de ocho proyectos desarrollados por taxistas y que pretenden mejorar el servicio al cliente.

## ¿Qué es Medialab?

La función principal de esta institución pública consiste poner a disposición medios

para gente que se interesa y quiere empezar a trabajar sobre un determinado colectivo. “No hay copyright ni derechos, todos los productos que se hacen en Medialab tienen una licencia abierta para que cualquiera pueda utilizarlos”, explica Miguel Álvarez.

Pero es que además de esos grupos que se organizan, Medialab realiza trabajos para esos colectivos y en concreto, uno de los sectores que se identificó el año pasado como ideal en el que trabajar fue el taxi. “Fue iniciativa nuestra, dado que hay una línea estratégica que es la movilidad dentro de Medialab y nos pusimos a ver sobre qué colectivos tenía sentido centrar nuestro trabajo”.

Una vez que decidieron trabajar con el taxi, ya que existen otros colectivos como el de las bicicletas que de por sí son muy activos y no necesitan de un empujón, empezaron a

iniciar los contactos hace ahora casi un año. “Tuvimos una reunión con todas las asociaciones y con la Dirección de Gestión y Vigilancia de la Circulación del Ayuntamiento de Madrid”, explica Álvarez. “Les contamos lo que queríamos hacer y he de decir que todas las asociaciones nos han ayudado informando a los socios de nuestros avances”.

Tras esta primera ronda de contactos, desde Medialab hicieron un grupo al que se unieron entre 15 y 25 taxistas de a pie. Ese grupo, según cuenta Álvarez, ha venido realizando sesiones semanales y en ellas se ha intentado realizar un diagnóstico de cómo estaba el sector, intentando cambiar y pensar propuestas. “Queríamos mejorar el servicio de cara al cliente pero también reforzar la imagen de marca del taxi de Madrid”, indica el coordinador.

Para lograr ese objetivo, desde el laboratorio de Medialab se llevaron a cabo ejercicios de todo tipo, hasta que del grupo salieron una serie de propuestas concretas. “Esas propuestas posteriormente se desarrollaron en un taller intensivo de dos semanas por las tardes que realizábamos cada día durante

**“Al taxi le apetece conocer cosas nuevas”**

# tos para el futuro

cuatro horas”, explica Miguel, quien da aún más valor a los asistentes ya que estas reuniones se convocaron justo después de una huelga de 16 días en Madrid, y recuerda que “en Medialab no se paga a nadie porque aquí viene la gente si quiere colaborar”.

“No solo han venido taxistas, sino que también se ha unido otra gente de la ciudad como arquitectos, programadores, diseñadores industriales, etc. Gente que quería participar en los proyectos o porque lo veía interesante o porque tenían familiares en el sector”, manifiesta orgulloso Álvarez.

## Proyectos presentados

Los proyectos seleccionados finalmente para que se expusieran en el taller final de este programa de El Taxi Experimenta fueron muy diversos. El primero, llamado Taxi 5.0, consistía en un prototipo de un soporte digital que iría a bordo del vehículo y que daría información al cliente.

Se presentó un documental sobre el papel de la mujer en el taxi y la realidad de las profesionales madrileñas. También se pudo presenciar un diseño de una parada del taxi del futuro, en el que se incluía también información para los usuarios que se rebotaba a los propios taxistas.

La aplicación TXMad también ha sido objeto de análisis durante los talleres y se presentó una revisión de esta aplicación oficial del taxi del Ayuntamiento de Madrid. Además, se dio a conocer un Manual de buenas prácticas co-elaborado, y eso es muy importante, entre taxistas y clientes para su diseño e impresión en distintos formatos.

Junto a estos temas, se presentó una funcionalidad que podría prestar el taxi a la ciudad al incorporarle sensores para la toma de datos que podrían ayudar a mejorar la recogida de información de contaminación, baches, tráfico, etc.

Los dos últimos proyectos presentados eran la introducción de un sistema QR con el que se permitiese al usuario valorar el servicio prestado por el taxista, y una central receptora de alarmas en el taxi utilizando Internet of Things

Cuestionado sobre cuál es el siguiente paso una vez presentados los proyectos de

Taxi Experimenta, Álvarez apunta a la voluntad e intenciones de los taxistas. “Medialab hace esta labor de llegar a unos prototipos que se han presentado y a partir de aquí, nos encargamos de facilitar reuniones con otras entidades o departamentos del Ayuntamiento, para que se continúe con el desarrollo”, explica.

“Todos los proyectos me parece que tienen interés, sobre todo cuando los combinas”, afirma Álvarez, que recalca que los taxistas una de las cosas que más han demandado es el desarrollo de las aplicaciones. “Por ejemplo, en el proyecto de mejora de TX Mad, se ha hablado de la posibilidad de que incluya un mapa de calor que permita al taxista saber qué paradas están vacías o donde hay más o menos gente”, explica.

Con respecto al prototipo de parada, Álvarez afirma que la idea se ha lanzado para que los taxistas puedan ver el resultado físico de la misma. “Son paradas inteligentes, con un botón de llamar y con información para los clientes”.

## Participación ciudadana

Como se ha dicho antes, en este debate de mejora del servicio del taxi, no solo han participado taxistas, sino que al ser un movimiento que afecta a todos, ha contado con la presencia de ciudadanos de otros secto-

res. Eso ha propiciado que en los talleres hayan sido presentados proyectos como el del sensor de contaminación y baches, de tal manera que el taxi pueda servir mucho a la administración; o el manual de buenas prácticas junto con un sello de calidad al que los taxistas se pueden sumar si lo desean, con unas condiciones de excelencia que van más allá de lo estipulado en la ordenanza. “En definitiva, el contacto con la ciudadanía ha sido importante, sobre todo de cara a conocer de primera mano qué es lo que valoran más los clientes”.

Por último, preguntamos a Miguel Álvarez cuál ha sido la sensación que le queda tras haber trabajado con un sector como el del taxi y su respuesta no puede ser más evidente. “Le decía al grupo en plan de broma que al final iba a acabar comprándome una licencia porque me he hecho muy taxista”, afirma. “He hecho proyectos con comunidades muy distintas y no lo digo por decir, ha sido impresionante porque me he encontrado gente con muchísimas ganas trabajando por su sector durante muchas horas”.

“He percibido que al sector le apetece conocer cosas nuevas y están dispuestos a innovar. No estoy de acuerdo con lo que se dice de que el taxi no apuesta por la innovación y la mejor prueba son los proyectos presentados, que son innovadores, y que son desarrollados por taxistas”, finaliza.



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

## MADRID

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



#### CITROËN

C-4 SpaceTourer GLP man	1.560	130	18.100
C-4 SpaceTourer GLP auto	1.560	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 Sedán hybrid	2.000	187/103Kw	27.600*
Mondeo Sport Break hybrid	2.000	187/103kw	

Autorización en curso

Tourneo Customs titanium/Eurotaxi	2.000	170	30.600*
-----------------------------------	-------	-----	---------

\*Precios desde. No incluida adaptación eurotaxi



#### LEXUS

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

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

\*No incluidos gastos de preparación taxi, ni IVA.



#### SEAT

León GNC Ref.	1.500	130	19.200
León GNC Style	1.500	130	19.900



#### 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
 <b>CITROËN</b>			
C-4 Space Tourer GLP	1.560	130	18.200
C-4 Space Tourer GNC	1.560	130	—

IVA incluido.


 <b>DACIA</b>			
Lodgy GLP	1.598	100	10.100
Logan MCV / GLP	1.500	90	9.800


Precios desde.

 <b>FIAT</b>			
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](http://www.auto88.com)  
La Maquinista. C/ Ciutat d' Asunción 34. Barcelona


 <b>FORD</b>			
Mondeo Híbrido (berlina)	2.000	187	27.200
Tourneo Custom (9 plaz)	1.300	100	25.230
Tourneo Custom (9 plaz)	1.600	125	25.940

 <b>LEXUS</b>			
IS300h	2.500	223	34.790*


\*No incluido gastos de preparación de taxi

 <b>NISSAN</b>			
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.

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
 <b>PEUGEOT</b>			
308 SW GNC	1.600	120	—


Iva y matriculación incluidos.

 <b>SEAT</b>			
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


 <b>SSANGYONG</b>			
XLV GLP	2.200	178	20.960

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

 <b>TESLA</b>				
	<b>0-100k/h</b>	<b>Batería</b>	<b>Auton/km</b>	<b>Euros</b>
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.

 <b>TOYOTA</b>			
Prius + Eco	1.800	136	24.700

 <b>VOLKSWAGEN</b>			
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.**

Particular vende licencia de taxi por jubilación, miércoles impar. 120.000 €, negociables. Antonio. Email:bodasdeplata82@hotmail.com. T. 629633706

Se necesita conductor de taxi para Madrid y APC. Vicente. T.640142578. email: vicentecercedilla@msn.com

Necesito conductor de taxi, para llevarlo solo. Libra Jueves impar, zona Leganés seriedad. Isidro 659941368. Email:igsoltero@hotmail.

Se necesita conductor de taxi a jornada completa para coche solo. Manolo 626917071

BARCELONA Me ofrezco como conductor. Turno indiferente. Diez años de experiencia. Manuel 677 086 339. Email: skoda10261@gmail.com

Vendo licencia taxi Madrid, viernes impar. Sin coche 128.000€. Con 1350.000, Elysée gas/gasolina, julio 2018 en garantía. Francisco Javier 64942818. Email:javivr5@yahoo.com

Vendo licencia taxi, jueves impar, emisora amarilla, Peugeot 5008 automático, 3 años, en perfecto estado. Precio 138.000, Joaquina 680226325. Email: estela.garcia20@gmail.com

BARCELONA Busco trabajo como asalariado. Turno mañana, tarde. Años de experiencia. Miguel 606 269 938. Email: miguelalconuy@yahoo.es

Necesito conductor de taxi. Turno tarde-noche. Emisora amarilla. Descanso lunes y par. Relevos en garaje puente Vallecas. Víctor Alonso 639156290

BARCELONA. Me ofrezco como asalariado. Turno mañana, tarde. Zubair Ashfaq 632 022 345 Email: zubair-94@hotmail.com

Se vende licencia par con libranza en viernes. Peugeot 5008 con 3 años. Precio 135.000? Jose Fco 663508528. Email:tamygou@gmail.com

Vendo por jubilación licencia taxi, coche Toyota Prius, 6 años, libra martes e impar, buen estado, emisora RTT. Precio138.000? Alejandro 686300022 Email: alejandrocasadoaldana@gmail.com

Vendo taxi Madrid, Dacia Logy 1600, Gasolina/ GLP, libra lunes par, emisora gremial. ITV, recién pasada. Diego 665243129. Email: gordicepa@gmail.com

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

Vendo licencia taxi viernes impar con Dacia Lodgy 102cv. 60.000 km. Etiqueta Eco. Queda 1 año de garantía. 132.000 negociables. Fernando Rodriguez Blanco 609173827 Email: feroblan@yahoo.es

BARCELONA. Compro licencia con coche. Descanso: lunes, martes, miércoles. Pares, Precio: 125.000 €. Ali Rafiq 632247999. Email: Rehan.mirza518@gmail.com

Busco conductor de taxi para Prius con emisora, turno de ocho horas en tarde y noche, zona Delicias, buenas condiciones. Jose Antonio 699979924 Email:Jamepa82@gmail.com

BARCELONA Busco trabajo como asalariado. Turno de mañana. Experiencia dos años. Abdul 640 245 186 Email: abcdulsa@gmail.com

Busco conductor para turno tarde-noche 11h y fin semana completo, cambio en Valdemoro. Licencia viernes e impar. A fijo o porcentaje. Coche Prius. Carmen 629223871 Email: carcasvil@hotmail.com

BARCELONA. Compro licencia y coche, modelo indiferente. Descanso: martes, miércoles, pares. 125.000 euros. Javed Shabbir 640373143

Se ofrece conductor español con experiencia para trabajar coche solo fijo 90 a 95, o para turno mañana. No flotas. Oscar. 609329791 Email: enriquez269@hotmail.es

BARCELONA. Me ofrezco como conductor. Turno indiferente. Tres años de experiencia. Sajjad 632 363 909 Email: sajjad919@hotmail.com

Vendo licencia de taxi con coche seat altea del 2010, en perfecto estado de mantenimiento. Libra martes par Interesados contactar por teléfono 91 056 61 301

Vendo licencia taxi coche, Citroen Elysee GLP de octubre del 2016 en perfecto estado. 115.000 kms. Precio 133.000 negociable T 629258791





# THE FUTURE OF TRANSPORTATION

The future of transportation is being shaped by a combination of technological innovation and societal change. As we move towards a more sustainable and efficient mode of travel, the role of the car is being redefined. From autonomous driving to electric powertrains, the industry is undergoing a significant transformation. This shift is not only about the vehicle itself but also about the infrastructure and the user experience. The goal is to create a seamless and safe journey for everyone, regardless of their mode of transport.



The transition to a more sustainable and efficient mode of transport is a complex task that requires collaboration between governments, industry, and consumers. We need to invest in infrastructure, develop new technologies, and change our driving habits. The future of transportation is not just about the car, but about the entire ecosystem that supports it. We need to create a network of roads, highways, and public transit systems that can handle the demands of a growing population and a changing climate.



For more information, visit [www.futuretransport.com](#)