

La **Gaceta** TAXI

La primera revista del sector

AÑO XXIV
NÚMERO 257
ENERO 2018

El TJUE respalda con su sentencia al taxi europeo

- Entrevista Montse Balagué, abogada de SBC
- El 63% de las ciudades incumplen en eurotaxis



Ganar y perder

El taxi ha tenido estas pasadas navidades uno de sus mejores regalos. La justicia europea dictaminaba el 20 de diciembre que lo que desde algunas plataformas digitales han defendido como economía colaborativa no era tal. Para el Tribunal Europeo, estas empresas, como Uber, son prestadores de servicios de transporte, nada que ver con tareas de intermediación como pretendían vender. Desde el sector todos reconocen que queda un largo camino por recorrer, pero al menos se caminará sobre un terreno más firme.

Mientras los tribunales apuntalan esta estructura centenaria, los propios taxistas, con su escasa visión global de conjunto y de sector, torpedean con alguna estupidez esa estructura intentando timar 10-12 euros a los clientes.

No hablamos por hablar. Lamentablemente este medio ha sido protagonista de un intento fallido de timo en un servicio con tarifa fija. Evidentemente no pudo consumarse tal "timo" porque el taxista no sabía que tipo de cliente llevaba en el taxi, conocedor evidentemente del servicio y de las tarifas del sector. ¿Cómo se iba a imaginar ese conductor que estaba llevando a una persona a la redacción de La Gaceta del Taxi? Pues es cierto, y estas cosas ocurren. Por supuesto disponemos del número de licencia y demás datos, pero por consideración al taxi y a su gran mayoría de honestos profesionales, no vamos a facilitarlos. Sin embargo no podemos dejar de hacer público este tipo de absurdos comportamientos que a lo único que contribuyen es a generar una imagen pésima del sector. La primera reacción de nuestro invitado fue: "no pienso coger más taxis, llamaré a los otros".

De nada sirven las victorias en los tribunales mientras existan taxistas empeñados en timar 5 o 10 euros a los clientes. Con comportamientos así la derrota está asegurada, porque si el cliente se pierde, no hay victoria que celebrar. Feliz año para todos.

4. Taxómetro

- Con opinión propia

6. Primera carrera

- Montse Balagué, letrada SBC abogados explica las consecuencias de la sentencia europea a favor del taxi en su juicio contra UberPOP



10. Actualidad

- El TJUE falla a favor del taxi



14. Entrevista

- Eduardo Abad, secretario general de UPTA, analiza la situación de los autónomos



18. Informe

- El eurotaxi sigue sin alcanzar la cuota



24. Noticias

- Los nuevos taxis tendrán que ser "eco"
- Menos taxis y más VTC
- La CNMC critica de nuevo el ROTT
- Palma regulará las VTC



32. Reportaje

- El taxi muestra su cara más solidaria



38. 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



La Gaceta del Taxi



@gacetadeltaxi

El taxi, un sector olvidado (III)

Alberto Matas

Responsable del GETT



La germinada reglamentación de Transporte de 1924 renegó incluir al sector del taxi al entenderse que su hábitat de prestación se desarrollaba exclusivamente en las zonas urbanas.

La crisis de la época y el cambio de mentalidad política hicieron resurgir los preceptos del Estatuto Municipal de 1924, que incorporaba la municipalización de servicios esenciales, donde los Entes locales absorbieron los servicios de autobuses, tranvías y ferrocarriles que dejaron de ser actividades privadas para convertirse en verdaderos Servicios Públicos de titularidad municipal. Con este criterio se delimitaron por primera vez las competencias sobre los poderes de intervención de las distintas administraciones, aunque los verdaderos instrumentos jurídicos necesarios que dotaron a los Ayuntamientos para regular los servicios municipales, no llegaron hasta el año 1950, con el desarrollo de la Ley Reguladora Local, junto con varias disposiciones reglamentarias, como fueron “El Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales”, y el “Reglamento de Bienes de las Entidades Locales” que se complementaron con el Código de Circulación de dicha época.

Este nuevo paradigma vino a solucionar todo el pro-

blema creado en el transporte urbano ante la exclusión nuevamente establecida en las diferentes normativas de transporte de los años 1941 -1942 y 1947 (Leyes de Coordinación de los Transportes Mecánicos Terrestres). Por consiguiente, el sector del taxi es remitido a las competencias de los Entes locales para su regulación a través de bandos, acuerdos, reglamentos, decretos, ordenanzas y demás disposiciones de carácter local, y que originaron momentos de confusión reglamentaria, producto de la fuerte polémica de pretender determinar cuál era la verdadera naturaleza del servicio del auto-taxi, que unido a la confusión general entorno al concepto esgrimido de servicio público por parte de la normativa de transportes y que comentamos en el artículo anterior, hizo que la doctrina decidiera imponernos la noción híbrida llamada «SERVICIOS PÚBLICOS VIRTUALES O IMPROPIOS», que diese respuesta a situaciones en las que no se cumplían las características necesarias para considerar una actividad particular en el ejercicio como prestadora de un «SERVICIO PÚBLICO», y donde a su vez cuyo régimen fuera sustancialmente diferente a otras actividades sometidas a las típicas reglamentaciones de policía administrativa.

La controvertida argumentación realizada en la Sala de la Ciencia Jurídica, volvía a chocar con las decisiones de los Legisladores, encorsetando al profesional del sector incorrectamente dentro de los “artículos 1.4 y 17 del RSCL”, ofreciendo a los Ayuntamientos poder intervenir a la actividad de sus administrados en los siguientes casos:
Art 1.4. En los servicios de particulares destinados al pú-



blico mediante la utilización especial o privativa de bienes de dominio público, para imponer la prestación de aquéllos debidamente y bajo tarifa.

Art 17.1. En la reglamentación de los servicios privados prestados al público, a los que se refiere el número 4.º del artículo 1.º, corresponderá a las Corporaciones Locales otorgar la autorización, aprobar las tarifas del servicio, fijar las condiciones técnicas y determinar las modalidades de prestación, las garantías de interés público y las sanciones aplicables en caso de infracción, así como los supuestos en que procediere revocar la autorización.

Este hecho supuso un cambio de criterio respecto a la

naturaleza jurídica de nuestra actividad, convirtiéndonos en un paradigma, al llevarnos al entorno de "Servicios de particulares destinados al público mediante utilización especial o privativa del dominio público". Mientras que la naturaleza jurídica de la licencia quedaba sujeta a través del Art 17.2 que remitiría a los Entes Locales al Reglamento de Bienes de las Entidades Locales (actualizado 1986) para el establecimiento, requisitos y demás disposiciones para el otorgamiento de las licencias de autotaxi. Continuará.....

"La vida es como un libro. Algunos capítulos son tristes, otros interesantes, pero si nunca pasas la hoja nunca sabrás lo que el próximo capítulo depara". ¡FELIZ AÑO 2018!

Crece y aprende en el taxi

Olga Lobo,

Redactora jefe de La Gaceta del Taxi

Hace 10 años comencé a trabajar en La Gaceta del Taxi. Acababa de salir de la Facultad de Periodismo en plena transición entre el modelo tradicional y el digital. Salía con ganas de comerme el mundo y el mundo me recibía ya en crisis, sin apenas oportunidades en un sector, el periodismo, que ha vivido años muy negros. Como el taxi.

En esta década que estoy celebrando he crecido como persona y como profesional mientras el taxi vivía su propia reconversión tecnológica, la aparición de nuevos competidores, la salvaje crisis entre los usuarios. También la llegada de las aplicaciones ha supuesto, sin duda, un hito importante del que he escrito cientos de palabras y sobre el que habrá más que escribir. Ese es uno de los pilares para el futuro del sector. El otro, sin duda, la apuesta por la movilidad sostenible.

Sin ser taxista he sentido como míos muchos de los conflictos de los que he informado a través de esta revista y de nuestra edición digital: manifestaciones, protestas, asaltos, asesinatos. También me he emocionado con las acciones solidarias con las que año tras año me sorprende un sector que va mucho más allá de estar horas y horas al volante, compuesto por personas que luchan por lo suyo pero que también son conscientes de los problemas de la sociedad en la que viven.

Y aunque, como en toda profesión, hay momentos complicados, lo cierto es que ser periodista en este sector me ha permitido desarrollar mis habilidades en diferentes géneros periodísticos, desde la opinión hasta la entrevista, pasando por el reportaje o la crónica.

Gracias a todos los que he conocido, habéis sido mucho, porque de todos he aprendido algo, y aquí espero a los que estáis por llegar. Confío en que podamos seguir creciendo y aprendiendo juntos otros diez años más, por lo menos. Y gracias también a quien me dio la oportunidad de ser periodista cuando apostó por mí hace 10 años. Sin ella, la directora de esta publicación, nada de esto hubiera sido posible.

Visto en redes

@taxi_alejandro Ahora toca actuar ya a los Ayuntamientos del cambio en su lucha contra la explotación laboral, el abuso de los usuarios y el pago de impuestos. Parades los pies...y las manos #taxienlucha

@TAXIPONFERRADA Parece que hay algunos aun en el S.XVII. Todo el mundo está yendo a las 12horas o 10horas, que está probado que es mejor para la conciliación familiar, calidad de vida y ganancias. Aquí llevamos 2 años a 12 horas y sabemos de lo que hablamos.

@taxi_Tomasa Por culpa de algunos taxistas mucha gente se ha ido a otras aplicaciones, pero ahora están volviendo al Taxi. La ventaja del Taxi es que tenemos la tarifas reguladas, estas aplicaciones están robando a los clientes, están reclamando y no devuelven el dinero.

@mirecor92 A la CNMC le importa un pimiento el sentido común y que el resto pase miseria, hay que buscar sitio a los que justifican este organismo

@sferreirom Si no se puede hacer nada con las VTCs concedidas, reguladlas YA y no permitáis la especulación con ellas. Si tú, "adquieres" una licencia te obligan a explotarla y no puedes transferirla en 5 años.

“La sentencia es extrapolable

La sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) deja claro que el servicio de UberPop es un servicio de transportes y no de intermediación y, como tal, necesita autorización para operar. Pero Montse Balagué, de SBC Abogados -bufete encargado de defender a Élite Taxi Barcelona en Luxemburgo-, tiene claro que la decisión de la justicia europea va más allá y afectará no sólo a este servicio, sino también a la actividad que desempeña actualmente Uber en nuestro país con VTC.



Montse Balagué, letrada de SBC Abogados

“Ser lo que uno es y no lo que dice ser”, esa es la principal consecuencia que, para Montse Balagué -letrada de SBC Abogados-, tendrá que asumir Uber tras la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE). La letrada encargada de defender a Élite Taxi Barcelona en Luxemburgo tiene claro que la decisión judicial conocida el pasado 20 de diciembre, obligará a la compañía californiana a trabajar como lo que es -una empresa de transportes- y no como lo que hasta ahora ha dicho ser -una compañía de intermediación-.

Pese a que esta sentencia se centra en el servicio de UberPop (suspendido judicialmente en España desde 2014) y a pesar de que desde la compañía se apresuraron en asegurar que no les afectaba, Balagué considera que sí les afecta. La letrada centra su postura en que ahora la justicia europea deja claro que Uber es, efectivamente, el prestador del servicio y, por lo tanto, si trabaja con VTC debe tener a su nombre esas autorizaciones.

Gaceta del Taxi.- A raíz de la decisión del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) del 20 de diciembre, nos gustaría conocer una primera valoración de esta sentencia que considera que Uber es una empresa de transportes y no una empresa de intermediación.

Montse Balagué.- Como puede imaginar, para nosotros esta sentencia supone un gran logro, la verdad. Cuando empezamos con este tema parecía que todo el mundo tenía meridianamente claro que Uber se trataba de una empresa de intermediación y parecía que íbamos a contracorriente intentando convertir lo que era blanco en negro. Ha sido una lucha bastante ardua pero finalmente, gracias a que se han aportado numerosas pruebas, se ha conseguido acreditar que realmente Uber es lo que es, es decir, no es otra cosa que una empresa de transporte.

G.T.- ¿Cómo ha sido para ustedes todo este proceso desde el momento en el que los taxistas de Élite Barcelona contactan con SBC Abogados?

M.B.- Cuando contactaron con nosotros los taxistas de Élite Barcelona y presentamos la demanda en 2014, era un momento muy prematuro ya que, aunque si es verdad que Uber se había integrado en Madrid algunas semanas antes, en Barcelona llevaba muy poco tiempo. Así que, a nivel de medios de prueba, lo que hicimos fue tirar mucho de pruebas suministradas y facilitadas por las propias administraciones públicas. Muchas de nuestras aportaciones vinieron dadas por la colaboración de Policía Portuaria, Mossos d'Esquadra y la Guardia Urbana de Barcelona. Nos facilitaron todas aquellas denuncias interpuestas a conductores de Uber precisamente por haber prestado un servicio de transportes en vía urbana sin tener autorización. También aporta-

“Esta sentencia afecta a Uber sin lugar a dudas”

al servicio UberX con VTC”

mos el informe de la propia inspección de trabajo de Barcelona que acredita que existía una relación laboral entre el conductor y Uber.

G.T.- En esas pruebas ustedes entendían que se ponía de manifiesto que Uber era quien directamente prestaba el servicio...

M.B.- Es que lo que a mí sí me gustaría destacar y que saco en claro de todo esto es que lo importante en esta vida es que uno es lo que es, y no lo que dice ser. Al fin y al cabo, uno puede decir que es abogado e insistir en el tema, pero si no actúa como tal, poniendo demandas, yendo a los tribunales y demostrando conocimientos jurídicos, jamás va a ser abogado. Esto es lo que ocurrió con Uber, ellos insistieron mucho en difundir la idea de que eran un servicio de intermediación o al principio cuando decían que eran economía colaborativa. Tú puedes decir lo que quieras, pero al fin y al cabo, lo que te definen son tus propios hechos.

G.T.- ¿Y por qué creé que caló entre la opinión pública lo que decían ser?

M.B.- Consiguieron a través de una buena labor de marketing que todo el mundo se lo creyera. Por eso, como le dije antes, para nosotros era muy difícil e íbamos a contracorriente intentando demostrar algo, pues para todo el mundo estaba claro que eran intermediarios.

G.T.- Centrándonos en el caso propio, al principio tuvieron las primeras vistas, y en Europa tenemos constancia de que entre los propios Estados Miembros había diferencias de criterio con respecto a esta aplicación. ¿Cómo abordasteis esta diferencia de criterios?

M.B.- En primer lugar y para que la gente lo sepa, uno de los países entre los que encontramos un mayor apoyo en la vista que se desarrolló en Luxemburgo fue España. El Gobierno de España apoyó nuestra postura lo que, evidentemente, nos dio mucha seguridad a la

“Es intolerable que en pleno siglo XXI se engañe a los usuarios”

hora de expresarnos ante el TJUE. Otro país que yo recuerdo haberse expresado a nuestro favor de forma contundente fue Francia. Por otro lado, recuerdo que se pronunció en contra Estonia, que decía que Uber no era transporte y que simplemente era una plataforma que ponía en contacto al conductor con el cliente. Luego había otros países que cuando les tocó hablar estaban un poco en tierra de nadie; decían que en todo caso se podía entender que prestaban los dos tipos de servicios o que no te-

nían muy claro cuál de los dos servicios predominaba sobre el otro. Holanda y la Comisión Europea adoptaron esta postura.

G.T.- La primera reacción de Uber, una vez que se conoció la sentencia, fue dejar claro que a ellos no les afectaba dado que UberPop en España ya estaba suspendido. Pero leyendo la sentencia, sí que se podría llegar a interpretar, sino en todo al menos en parte, que no se refiere únicamente al servicio de UberPop en concreto sino a la plataforma Uber como tal, ¿es eso cierto? ¿Van a continuar su lucha por ese camino?

M.B.- Correcto, y es muy fácil de entender. Al fin y al cabo, la sentencia no solo dice que Uber es una empresa de transportes, sino que también dice que Uber es el prestador del servicio, lo cual es fundamental. El TJUE viene a decir que el conductor, al que Uber intenta responsabilizar de todo y que si pasa algo al usuario es su culpa, depende directamente de Uber. La sentencia aclara que el prestador del servicio es Uber y que ese servicio es de transporte, dado que Uber fija el precio, fija los horarios y tiene el poder de dirección sobre la actividad que se está prestando. Al fin y al cabo, ese conductor podrá estar como asalariado o bajo la figura que se quiera, pero quien realmente está prestando el servicio es Uber. Por



Balagué, de espaldas, durante su intervención en la Gran Sala de Luxemburgo

lo que esta sentencia les afecta sin lugar a dudas.

G.T.- ¿Qué consecuencias directas puede tener esta afirmación de que el prestador del servicio es Uber?

M.B.- Entendemos que es extrapolable al servicio que en la actualidad están realizando con el servicio Uber X a través de VTC. Eso significa que tendrán que ser titulares de esas licencias VTC para poder prestar el servicio de transporte, porque de lo contrario incurrirían claramente en un incumplimiento de la normativa. Ahora mismo no tienen licencias y es tan fácil como meterse en la propia página de Fomento y consultarlo. Ahí pones el NIF y el nombre de la personalidad de la empresa y te sale el número de licencias que tiene a su nombre. Uber no tiene ni una.

G.T.- Al hilo de la relación de la empresa con el trabajador, la sentencia también afectaría a esta nueva modalidad que ha nacido fundamentalmente con la crisis económica en el mundo de los autónomos que es ese falso autónomo. Un profesional que, a fin de cuentas, trabaja en condiciones de asalariado. ¿Creé que a nivel laboral esto podrá traer también consecuencias o quizás es aventurarse?

M.B.- Se tendrá que entrar a analizar cada modelo de negocio en concreto, porque aunque parece que sean iguales, cada uno es diferente. Pero sí es verdad que, en definitiva, con aquellas personas

físicas que prestan servicio en exclusiva a ciertas empresas, sin control en cuanto a recursos materiales, organizativos y humanos, se podría llegar a entender que no guardan una relación de autónomo, sino que tienen una relación laboral encubierta. Hay muchas de estas empresas que te dicen qué servicios tienes que prestar, dónde tiene que ir y a qué precio se fija ese servicio. Lo que hay que hacer es identificar cuál es la relación que vincula la empresa al autónomo, y luego analizar si es extrapolable también a la sentencia de Luxemburgo.

Un freno a la economía colaborativa

G.T.- En un análisis quizás más romántico, se ha llegado a hablar de que esta sentencia supone el primer golpe a la llamada economía colaborativa y que

podría afectar a otros sectores. ¿Hasta qué punto puede considerarse cierta esa visión?

M.B.- Nosotros consideramos que sí y es la primera sentencia a nivel europeo y sin lugar a dudas va a suponer un antes y un después para la economía colaborativa. Hasta ahora no se había conseguido por parte del Tribunal Europeo una sentencia tan clara en este sentido. Hoy en día muchas empresas, a efectos de no tener costes fijos, se hacen llamar intermediarios porque no quieren soportar el coste de una licencia de transporte, el coste del trabajador y tampoco quieren soportar el coste de la sociedad y las obligaciones fiscales. La forma de ahorrarse esto es decir que son intermediarios, y eso pasa en cualquier sector, ya sea sector vivienda, sector del transporte, sector mensajería. Esta sentencia pone fin a eso y dice que cada uno podrá decir que es lo que quiera, pero luego tus hechos te definen como lo que eres.

G.T.- Una de las razones por las que se ocultaban bajo la intermediación es porque la legislación sobre los servicios pertenecientes a la sociedad de la información o electrónicos cuenta con muchas más ventajas que la de transportes, que está mucho más regulada...

M.B.- Hacían eso, sí, pero en el caso de Uber siempre ha dicho lo mismo. Un servicio se puede prestar, o bien de forma física acudiendo a una tienda y comprando un bien, o bien se puede prestar por vía electrónica. Eso no desvirtúa cuál es el servicio que se está prestando. Una silla la puedes vender por vía electrónica o por vía física, pero es indiscutible que se trata de una compraventa. Sin embargo, que yo sepa, no existe aún el tele transporte, por lo que el transporte real de hoy en día requiere de un co-

“Es fundamental que se obligue a explotar las VTC”

Con motivo de la aprobación del Real Decreto 1076/2017 del Ministerio de Fomento que introduce medidas contra la especulación de las VTC, Montse Balagué no tiene muy claro hasta qué punto puede ser efectiva esta medida para controlar su actividad. “Para evitar la especulación de las licencias debería añadirse un factor que requiera que las VTC sean explotadas”, explica la abogada de SBC.

Para Balagué, de esa forma, y más allá de la prohibición de transmitir las autorizaciones hasta el paso de dos años desde su concesión, se conseguiría que quién quiera acceder al mercado de las VTC lo haga porque quiere explotar la autorización y no comercializar con ella.

che, de unas ruedas y un conductor que lo conduzca y que desplace a la gente. Intentar hacer creer que Uber hacía servicios de la sociedad de la información cuando la gente se desplazaba por las calles es un poco surrealista. Gracias a dios se ha puesto sentido común para que dejen de engañar a la gente.

G.T.- En la primera rueda de prensa posterior a la sentencia, usted insistió mucho en que también se beneficiaba a los usuarios, ¿por qué lo cree?

M.B.- Lo que he sentido tras esta sentencia es que no se trata solo de un triunfo para el sector del taxi -que también-, sino que es un triunfo para los usuarios. Me parece totalmente intolerable que en pleno siglo XXI se engañe a los usuarios y consumidores como chinos, si se me permite la expresión. En la página web de estas plataformas de transporte de personas, en los términos y las condiciones de los contratos que nadie se lee, allí pone que ellos no se hacen responsables del servicio de transporte y que ésta responsabilidad recaerá sobre el conductor. A cualquier usuario, si se hiciera una encuesta en la calle preguntándoles con quién cree que han contratado el servicio, claramente te dicen con Uber o Cabify. Porque yo me descargo esa aplicación, yo les pago a ellos, ellos son los que ponen el precio y me viene a buscar un coche con una pegatina suya. Realmente puedo pensar que estoy contratando el servicio con ellos y no solo con el conductor.

G.T.- Una vez conocida la sentencia ahora es la justicia española quien debe adoptar estas medidas. ¿Cómo van a ser los plazos?

Muy difícil cuantificar daños

Algunas asociaciones representativas del sector del taxi reaccionaron rápidamente al conocerse la noticia de la sentencia. Una de esas reacciones fue la posibilidad de imponer una reclamación por daños y perjuicios por los servicios que pudo haber hecho Uber. Ante esto Montse Balagué no tiene muy claro la viabilidad de esta reclamación. "Hay que tener en cuenta que aquí en Barcelona, Uber estuvo muy poco tiempo", explica la abogada, que considera que es "muy difícil cuantificar esos daños y perjuicios".

Balagué tiene claro, en cualquier caso, que esta sentencia no tenía como objetivo sacar rédito económico, sino impedir que se "cometan conductas desleales que provocan una distorsión en el mercado".

M.B.- Con respecto al tema de Barcelona, ahora la sentencia de Luxemburgo se dará traslado al juzgado de Barcelona que estaba conociendo del caso. Ese juzgado dictará una sentencia y en ella reconocerá o no que Uber ejercía actos de competencia desleal. En esa sentencia cabe apelación ante la Audiencia Provincial de Barcelona. Si la sentencia es muy clara puede ser que no se apele, pero si hay al-

to tiene consecuencias esta sentencia?

M.B.- Ahora hay que ver la posición y la postura que adoptan Uber y otros operadores porque si acatan en la medida de lo posible esta sentencia y reconvierte su negocio obteniendo licencias y actuando bajo la normativa de transportes, pues no hay nada que decir. Ahora, si siguen operando, porque en Madrid están operando, sin la correspondiente licencia de VTC, habrá situaciones que se pueden llegar a plantear y se podrán tomar nuevas medidas contra ellos porque es un incumplimiento de la ley.

G.T.- Por último y dado que nos consta que el trabajo ha sido duro y ha habido un gran esfuerzo por ambas partes, ¿cómo ha sido trabajar con los taxistas de Élite?

M.B.- Para nosotros ha sido un verdadero placer poder trabajar con Élite Taxi Barcelona. Son unas personas muy entregadas y muy dispuestas, y claramente ha sido muy positivo a nivel profesional el conseguir esta sentencia en la que, como decía al principio, nadie esperaba este resultado.

Javier Izquierdo

"Introducirse como intermediarios sí que les salía rentable"

gún resquicio no me cabe ninguna duda que desde Uber lo harán, porque el efecto que esto les supone es brutal. Introducirse en España como intermediarios sí que les resultaba rentable, pero introducirse en España teniendo que comprar autorizaciones, asegurar a los trabajadores y soportando costes, igual no les sale rentable.

G.T.- ¿Continuarán trabajando junto a Élite hasta que se aclare hasta qué pun-

Sentencia del TJUE

Victoria del taxi en Europa frente a Uber

Si en nuestro último número de 2017 hablábamos de decepción en el sector, 2018 arranca una de las noticias más esperadas del año. La sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea que considera a Uber empresa de transportes. Aunque se desconocen las implicaciones reales que tendrá la sentencia, el sector se ha mostrado satisfecho con el fallo judicial que respalda lo que siempre habían señalado: que Uber es más que un simple intermediario.



El Tribunal de Luxemburgo falló a favor de Élite Barcelona el pasado 20D

Casi acabado el año, el taxi recibía el pasado 20 de diciembre una importante noticia desde Luxemburgo. Allí, tras varios meses de deliberaciones, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) dictaminaba que Uber es una empresa de transporte y no un mero intermediario perteneciente a las denominadas sociedades de la información. De este modo, la compañía necesitará autorizaciones para operar en los Estados Miembros. Se trata de una decisión fundamental para el taxi, que en 2014 denunció a la empresa por competencia desleal, consiguiendo además el bloqueo de su aplicación UberPOP en nuestro país.

La sentencia se centra en el servicio de transportes entre particulares que Uber introdujo en España en el año 2014, conocido como Uberpop. Ese mismo año, la Asociación Profesional Élite Taxi Barcelona interpuso una demanda contra la empresa ante el Juzgado de lo Mercantil Nº3 de Barcelona solicitando la sanción para Uber Systems Spain, que es la filial que gestiona la aplicación, por competencia desleal hacia el sector del taxi. También en Madrid, la Aso-

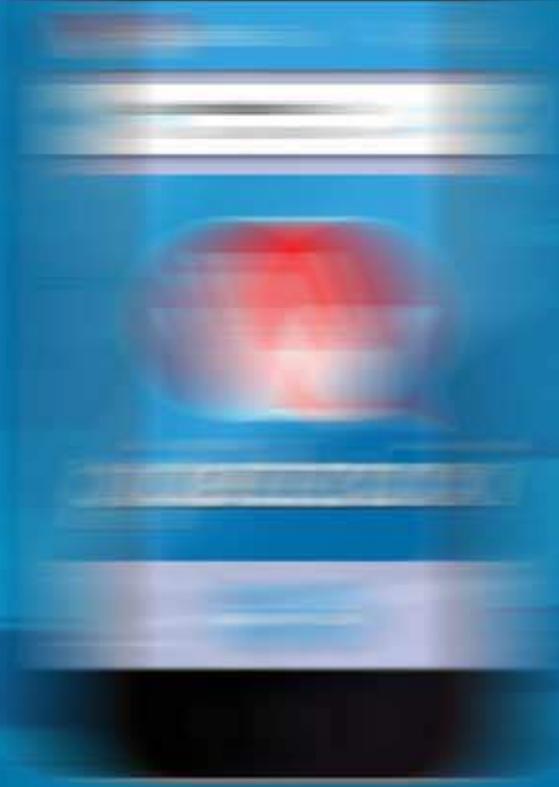
ciación Madrileña del Taxi, AMT, llevó ante los tribunales la aplicación, consiguiendo su cierre desde diciembre de 2014.

El Juzgado de Barcelona decidió entonces plantear al Tribunal de Justicia de la Unión Europea una serie de cuestiones prejudiciales que ayudaran a aclarar cuál era la naturaleza jurídica de Uber, también planteadas desde el juzgado madrileño que aplicó medidas cautelares contra la app. Esta cuestión era muy importante puesto que si como defendía Uber, se hubiera demostrado que pertenecían a las denominadas sociedades de la información, éstas cuentan con una serie de principios favorables de libre prestación de servicios. Sin embargo, ahora el TJUE ha determinado que es una empresa

Para la justicia europea, Uber es empresa de transporte

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS

THE HISTORY OF THE UNITED STATES



THE HISTORY OF THE UNITED STATES

THE HISTORY OF THE UNITED STATES

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS

THE HISTORY OF THE UNITED STATES

de transportes, marcando un precedente en la Unión Europea en lo que respecta a la denominada "economía colaborativa". Ya en el mes de julio, el Abogado General de la Unión Europea, el polaco Maciej Szpunar, aseguró en su dictamen previo a esta decisión del TJUE que Uber era una empresa de transporte y que, como tal, necesitaba autorizaciones para operar.

Uber, por su parte, ha defendido que solo es una aplicación que sirve como intermediaria entre los conductores y los usuarios que solicitan un transporte.

Tras conocerse la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea que determina que Uber es una empresa de transporte, comienzan a conocerse las primeras reacciones del sector. Satisfacción es la palabra que más se repite, si bien todos son conscientes de que se trata de una batalla más en un largo periplo judicial que comenzó en 2014.

Satisfacción y prudencia

Desde la Federación Élite Taxi España, FETE, a la que pertenece Élite Barcelona, se han mostrado satisfechos con esta sentencia, si bien han sido cautos al determinar el alcance de la misma. No obstante, adelantan que "supone un avance muy importante en la lucha que el taxi está librando contra las plataformas disruptivas".

Por su parte, Fedetaxi, que ha recibido "con enorme satisfacción" la sentencia, pide la revisión de los servicios de Uber desde 2014. Según esta organización, al carecer de autorización de transporte, la empresa "podría tener que afrontar sanciones en España por más de 5.000 millones de euros".

También ANTAXI ha considerado que se trata de un punto de inflexión que "va a desencadenar una nueva visión de los tribunales españoles en las demandas planteadas por las diferentes asociaciones del colectivo de taxistas y que están todavía pendientes del fallo de la justicia".

Mytaxi también ha valorado la sentencia a través de sus redes sociales. "Creemos que el taxi va a ser necesario", han señalado,

La empresa insiste en que solo es un intermediario



Desde Uber insisten en que la sentencia no afecta su actual servicio de VTCs

añadiendo que se trata de una pieza "clave" del nuevo panorama de movilidad de las ciudades.

De UberPOP al trabajo con VTCs

Uber aterrizó en Barcelona en abril de 2014 con su servicio UberPOP, encendiendo las primeras señales de alerta en el sector ante un servicio que conectaba usuarios con particulares con vehículo propio a un precio marcado por la empresa. Tras la capital catalana, la empresa se instalaba en Madrid. Era el 23 de septiembre y solo un día después, la Asociación Madrileña del Taxi anunciaba su intención de llevar ante la justicia la app y pedir el cierre de su web.

Aunque las medidas cautelares se solicitaron ante el Juzgado de lo Mercantil nº 2 de Madrid el 7 de octubre de 2014, habría que esperar hasta el 9 de diciembre para que el juez dictaminara el cese de la actividad de UberPOP y la prohibición de dicha app en toda España. La app no llegaría a despedir el año. El 26 de diciembre la web dejaba de dar servicio por decisión judicial. Era la primera batalla ganada por el taxi de una larga lucha en los juzgados.

Mientras esto sucedía en los juzgados madrileños, el 29 de octubre Élite Taxi Barcelona interponía también una demanda por competencia desleal contra Uber ante el

Juzgado Mercantil nº 3 de la Ciudad Condal. Con ambos frentes abiertos, en 2015 comenzaban a celebrarse los primeros juicios. En mayo de ese año el juez dejaba visto para sentencia el juicio por competencia desleal, si bien elevó una cuestión prejudicial al Tribunal de Justicia de la Unión Europea sobre qué era Uber. Cuestión a la que se adhirió el titular del juzgado madrileño que llevaba la demanda de AMT en septiembre de 2015.

Cambio de estrategia

Mientras el proceso judicial se dilataba en el tiempo, Uber cambiaba su estrategia en España. Obligada a cerrar UberPOP, volvía en marzo de 2016 con su aplicación UberX y con autorizaciones VTC.

Meses después, introducía su servicio de gama alta con coches eléctricos y a precios superiores. Eso sí, en junio de este año, decidía cerrar sus oficinas en Barcelona y trasladarse a Madrid, la única ciudad en la que opera en nuestro país.

Aunque desde la compañía insisten en que la sentencia europea no les va a afectar en nada al operar desde hace dos años con VTCs, desde SBC abogados, el bufete que ha llevado la contienda judicial en Europa, creen que este fallo va a suponer un cambio en las reglas del juego.

Olga Lobo



THE UNIVERSITY OF CHICAGO
OFFICE OF THE DEAN OF STUDENTS

1100 EAST 58TH STREET, CHICAGO, IL 60637



THE UNIVERSITY OF CHICAGO
OFFICE OF THE DEAN OF STUDENTS
1100 EAST 58TH STREET, CHICAGO, IL 60637
773-936-3333
WWW.CHICAGOEDUCATION.ORG

“Se necesitan tres autónomos para pagar una sola pensión”



Eduardo Abad, secretario general de UPTA

La aprobación de la nueva ley de medidas urgentes para los autónomos no es vista con malos ojos por Eduardo Abad, quien desde mayo de 2016 es secretario general de la Unión de Profesionales y Trabajadores Autónomos (UPTA). Sin embargo, Abad está convencido de que el sistema actual no es sostenible y considera necesaria una reforma integral del Régimen Especial de Trabajadores Autónomos (RETA) para dotar de garantías a los autónomos en la nueva realidad de mercado que vivimos.

Gaceta del Taxi.- ¿Qué primera valoración puede hacer de la aprobada Ley de medidas urgentes del trabajador autónomo?

Eduardo Abad.- La ley viene a determinar ciertas circunstancias que se estaban dando en el trabajo autónomo y que no tenían ningún sentido, como por ejemplo todo lo que tiene que ver con el accidente de trabajo. También modifica aspectos de la fiscalidad, dado que determina que los autónomos tenemos derecho a introducir como gasto todo lo que tiene que ver con la manutención de nuestras propias actividades en los mismos términos que tienen los trabajadores por cuenta ajena. Además, se cambian los gastos inherentes al trabajo que desarrollamos en nuestro domicilio; es decir, para los

“500.000 autónomos se jubilarán en los próximos diez años”

autónomos que trabajan en su domicilio se cambia el porcentaje de desgravación fiscal que tienen los gastos inherentes a la actividad.

G.T.- También incluye mejoras en el ámbito de protección social...

E.A.- Efectivamente se han introducido mejoras para las mujeres que están en su periodo de maternidad y posterior lactancia, y para los hombres con paternidad. Cambian las reglas del juego un poco porque modifican al 100% las cuotas de la seguridad social en las mujeres que estén a cuidados de los descendientes y también de aquellas personas que están a cargo de otras que son dependientes. Por otro lado, se amplía la tarifa plana de 50 euros de seis meses a 12 meses; y a partir de ahora se pueden modificar las bases de cotización desde el punto de vista voluntario los trabajadores autónomos. En definitiva, hay cambios que

son de calado, pero hay cambios que son simplemente poses.

G.T.- Para el que quiere introducirse en la vida activa como trabajador autónomo, ¿estas medidas en qué le beneficiarán?

E.A.- Permite mejores condiciones de las que teníamos. Esa ampliación de la tarifa plana de 50 euros de seis meses a un año, evidentemente, facilita y lo que hace es que se vea en cierta medida minimizado el gran esfuerzo que hay que hacer en los primeros momentos.

G.T.- Con respecto a los autónomos cuya jubilación esté próxima, ¿qué beneficios puede introducir esta ley urgente?

E.A.- De cara a la jubilación hay una novedad y es que los autónomos pueden compatibilizar la vida profesional con la percepción de la jubilación. Es una medida que efectivamente permite continuar con una actividad abierta. Nosotros consideramos que 65 años es una buena edad para jubilarse y todo lo que sea pasar de ahí es empeorar las condiciones y esto también es un cuello de botella para que se puedan poner en marcha otras actividades. No queremos desdeñar la medida, dado que puede ser voluntaria y afecta positivamente a un grupo de aventajados autónomos, pero en todo caso no fomenta la nueva actividad, y en estos momentos, todo lo que sea no fomentar nueva actividad es discutible cuanto menos.

G.T.- ¿Creó entonces que debería de haber otras medidas que ayudasen precisamente a eso, a llamar a nuevos trabajadores al mundo de los autónomos?

E.A.- Deberíamos tener medidas con tasas de reposición de autónomos a la luz de los 500.000 que se van a jubilar en los próximos diez años. Este es un problema, la estadística de la seguridad social dice que hay más de 500.000 autónomos que tienen más de 55 años; y por lo tanto, el acceso de los jóvenes se ha frenado. Tenemos tasas de colocación de autónomos menores de 30 años por debajo de lo que lo teníamos hace cinco años. Esto quiere decir que el fomento del emprendimiento en edades tempranas es absolutamente complicado.



La ministra de Empleo, Fátima Báñez dio a conocer los últimos datos de empleo

El problema de la economía sumergida

G.T.- Haciendo un análisis más genérico, desde UPTA, ¿qué es lo que más echan en falta en esta ley de medidas urgentes para el trabajador autónomo?

E.A.- No es lo que echamos en falta, sino que desde UPTA creemos que el verdadero cambio se tiene que dar precisamente en los ámbitos de la modificación del RETA. La ley lo que dice es que se da un espacio temporal de seis meses para que las subcomisión de empleo dé los trabajos por finalizados de la modificación del régimen especial de los trabajadores autónomos. El RETA ha cumplido ya 50 años, se han hecho modificaciones, pero no se ha hecho una modificación sustancial, por lo que el sentido común nos dice que tenemos que modificarlo en profundidad.

Es fundamental, y así lo expresé en la comparecencia que tuve la oportunidad de hacer en el Congreso de los Diputados en la subcomisión del RETA, separar la cotización de los autónomos en función de los ingresos escalonados y por tramos de los autónomos. No tiene ningún sentido que un autónomo que es, por ejemplo, taxista en una gran capital, esté cotizando lo mismo que un taxista del ámbito rural, pues su capacidad económica de facturación no tiene nada que ver una con la otra. Tenemos que establecer una diferencia.

G.T.- ¿Cómo creen que se deberían establecer esas diferencias?

E.A.- Lo primero que hay que hacer es una invitación a participar en la economía real a más de dos millones y medio de ciudadanos

de nuestro país que están en la economía sumergida. Son personas que tienen una dedicación muy puntual sobre una actividad económica y que esa dedicación les está reportando unos ingresos que no llegan ni siquiera a estar en el umbral del salario mínimo interprofesional de forma bruta. Esas personas necesitan tener una cotización especial durante un tiempo. Esa cotización especial está orientada a que estén dentro del sistema y, evidentemente, no van a gozar de las bondades del sistema. Simplemente queremos que estén dentro del sistema.

El segundo eslabón que nosotros consideramos fundamental es que todas esas

“Debe participar en la economía real quien está en la sumergida”

El lucro acaba con la economía colaborativa

Aunque Abad centra mucho su énfasis en la economía sumergida, y en introducir en el sistema a todos aquellos que están fuera, los autónomos en estos momentos también están viéndose amenazados por otro fenómeno denominado economía colaborativa.

Cuestionado sobre esto, el secretario general de UPTA es claro, y considera que el lucro es el factor determinante que elimina este nuevo fenómeno empleado por nuevos agentes de mercado. “La economía colaborativa es que una señora en un edificio un día de fiesta haga una tortilla para compartir con los propietarios. Deja de ser economía colaborativa se esa señora hace todos los días una tortilla para venderla” explica Abad, que sentencia que “cuando hay lucro deja de ser economía colaborativa para convertirse en economía real, y el concepto de economía colaborativa debe ser otro”.

personas que están por debajo del salario mínimo interprofesional hay que bajarles la cotización; y aquellas que estén entre el salario mínimo interprofesional y 40.000 euros netos de ingresos, tendrán que elegir voluntariamente y dada particularidad de cada uno de ellos, el eslabón de cotización que quieren. Esos son el 73% del total de los autónomos. Luego hay un 27% de los autónomos que están por encima de los 40.000 euros de ingresos, y sobre ellos entendemos que tiene que haber un mayor esfuerzo contributivo. Es decir, hay algo más de 600.000 autónomos que es necesario que su base mínima de cotización sea al menos el doble de la que tienen actualmente.

G.T.- ¿Han encontrado predisposición política ante esta propuesta?

E.A.- La predisposición que se debe aceptar es que el sistema pierde todos los años aproximadamente 5.000 millones de euros, y contra esto hay poco que rebatir. O subimos la cantidad de ingresos o ajustamos el sistema. Pensamos que el sistema no se sujeta tal y como está a día de hoy. Hay 1.950.000 autónomos que están en edad de cobrar una pensión, da igual que sea jubilación, orfandad, etc. La pensión media de un autónomo es de 700 euros, y hacen falta tres autónomos para pagar una sola pensión de otro autónomo. Si hacemos el cálculo tenemos 3.214.000 autónomos y 1.950.000 pensionistas autónomos. Evidentemente los números no salen y, o nutrimos al sistema de una mayor capacidad económica, o es insostenible. Nuestra idea es meter en el sistema adicionalmente alrededor de 400 millones de euros anuales invitando a participar en el sistema a esas personas que están en la economía sumergida y bajándoles la cotización a los que les es imposible pagarla entera. Con estos dos encontramos un balance positivo de 300 millones de euros.

Poca recuperación en el trabajo autónomo

A principios de año se conocieron nuevos datos de empleo y, si bien a nivel global, los resultados han sido los mejores desde 2005, a nivel autónomo UPTA lamenta que se hayan perdido 6.200 actividades económicas y solo con 10.000 afiliados más al RETA. La crisis, señalan desde esta organización, sigue lastrando a los autónomos, principalmente en sectores como la hostelería, construcción y comercio.

A pesar de los esfuerzos hechos por las administraciones en la lucha por tratar de insertar en el mercado de trabajo autónomo a miles de trabajadores las medidas parecen no estar dando los resultados previstos.

Por ello desde UPTA creen que es fundamental analizar las causas y señala el actual sistema del RETA como "un trampolín hacia la entrada y salida masiva de activos en el sistema". En su opinión, es necesario "reestructurar los incentivos, profundizando en la necesaria política de Relevance Generacional".

Por otro lado, con los autónomos que tienen un nivel de ingresos netos por encima de los 40.000 euros y a los que se les impone sobre el doble de la cotización actual, estaríamos por encima de los 2.000 millones de euros adicionales. El sistema recauda 11.000 millones a día de hoy y gasta 17.000 millones. Es un agujero tremendo y tenemos que ir reponiendo ese agujero.

G.T.- Dentro de los autónomos el sector del taxi tiene mucho peso por el número que lo conforman, y recientemente ha recibido una noticia mala y es que el Tribunal Supremo permite y va a permitir la concesión de un buen número de VTCs. ¿Cómo creé que le puede afectar?

E.A.- Me parece que el colectivo del taxi siempre ha sido muy reivindicativo, y que lejos de estar dividido, en los temas comunes se ha puesto de acuerdo. Es el sector el que debe decidir su porvenir, pero esto no quiere decir que todo lo que se defiende esté bien defendido. Si hay una sentencia que dice que las VTCs de forma tácita son legales, no se

puede ir en contra de una sentencia. Pero está claro que en este momento en que la crisis económica sigue patente, la entrada y la irrupción de nuevos modelos o formatos que, de alguna forma, luchen en exceso y con mejores herramientas va en detrimento de lo tradicional.

G.T.- Los taxistas reclaman que las VTC lleva años existiendo pero el problema que actualmente apuntan los taxistas es que no operan conforme a la ley...

E.A.- Entonces habrá que hablar con Fomento, habrá que hablar con las Comunidades Autónomas y habrá que asegurarse de que se cumple con rigor el ratio establecido. Si no se cumple el 30/1 como marca la ley, habrá que denunciarlo y así lo hará como crea conveniente el sector del taxi. Lo que hay que analizar es a quién beneficia esta situación. No me voy a centrar en que el perjudicado sea el taxista, que lo es. Quiero saber a quién beneficia este circo. Ahora tenemos una sentencia que ha abierto el melón, ¿en manos de quién están esas licencias? Hasta ahí puedo decir.

G.T.- ¿Entiende las quejas de cierta parte del sector que no confía en que efectivamente se apliquen las medidas de control sobre las VTCs?

E.A.- Creo que el control que hay sobre las VTCs es exhaustivo. Pero hay una cosa que es fundamental y es que lo que le pasa al taxi no es menos grave que lo que les pasa a los peluqueros, por ejemplo. ¿Cómo pueden competir las peluquerías con quienes cortan el pelo en los bloques de viviendas? ¿Cómo son capaces de combatir las academias de formación regladas con las personas que dan clases particulares? ¿Y la venta ambulante? ¿Y sectores de construcción y rehabilitación de viviendas? El taxi es muy visible, pero lo que le está sucediendo no es menos grave que lo que le sucede a muchísimos sectores de actividad.

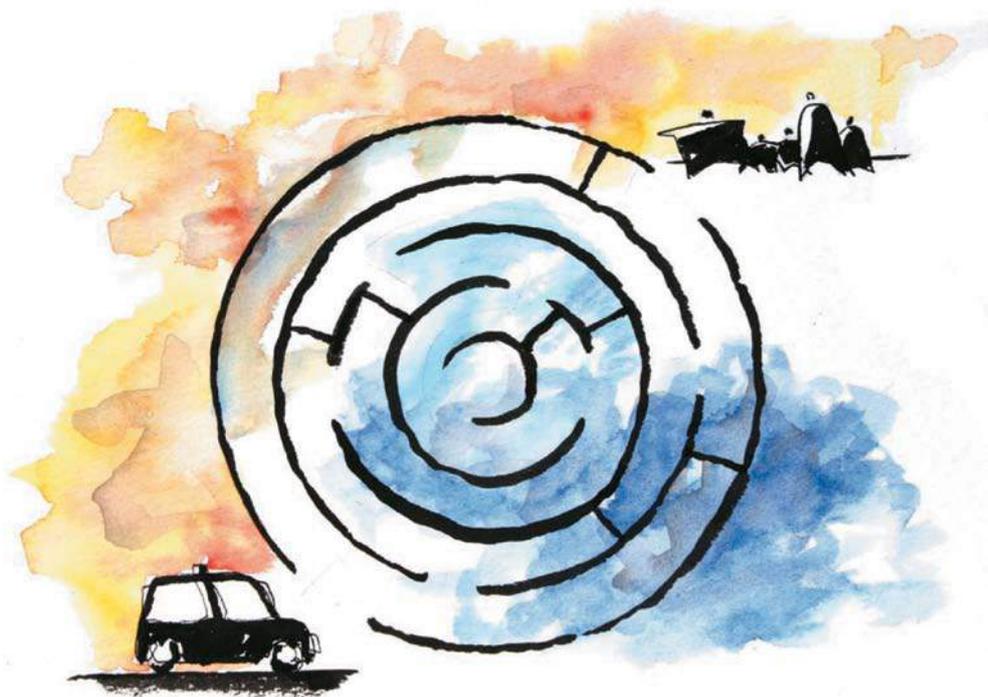
Javier Izquierdo



Para Abad, la competencia desleal afecta a muchos segmentos del mercado

El eurotaxi sigue sin encontrar su camino

Suspenden las ciudades en cuanto accesibilidad en el taxi un año más. A pesar de que se ha cumplido ya el plazo de 10 años para que el 5% de las flotas de taxis sean adaptados. solo el 7% de los municipios cumplen con esta normativa cuyo objetivo es la movilidad universal. La falta de ayudas a taxistas y usuarios son dos de los principales hándicaps que han encontrado los profesionales que querían apostar por el eurotaxi.



10 años después, el 63% de las localidades de más de 50.000 habitantes no cumplen la ley

Diez años después de que se aprobara el Real Decreto 1544/2007 por el que el 5% de la flota de taxis tiene que ser adaptada hacemos balance y comprobamos, gracias a los datos de la Fundación ONCE y el CERMI, que todavía falta mucho trabajo por hacer.

Según sus cifras, el 63% de las localidades de más de 50.000 habitantes sigue sin alcanzar el porcentaje normativo, incluso hay alguna en la que no hay ningún eurotaxi. A día de hoy, solo 13 ciudades tienen más del 5% de taxis accesible. La falta de iniciativas por parte de los ayuntamientos está lastrando la reconversión accesible de la flota, y casi la mitad de los municipios no están poniendo en marcha medidas para incentivar la compra de nuevos vehículos eurotaxi o la adaptación de los que ya existen. Además, creen que en municipios con flotas pequeñas "falta interés en convertir las licencias convencionales en accesibles por parte de los titulares de estas". Ante estas circunstancias el CERMI y la Fundación ONCE creen que será "dificilísimo" alcanzar el porcentaje mínimo en un futuro próximo.

Y es precisamente en esas localidades más pequeñas, en entornos rurales principalmente, donde la situación para las personas con discapacidad en estos lugares puede ser límite. Máxime si tenemos en cuenta la menor oferta en transporte público en estas zonas.

Si bien es cierto que desde 2014 han aumentado un 9,6% los municipios con una flota de taxis accesibles dentro de la normativa, lo que supone que 13 ciudades de las estudiadas han alcanzado la cuota que fija el RD, España sigue muy lejos de lograr el objetivo en todos los municipios.

Analizando los datos por franjas, 42 municipios están lejos de cumplir la tasa quedando por debajo del 2% a un mes de la fecha límite. Entre ellos, Madrid y Barcelona, las dos ciudades con mayor población en España. En estos dos casos concretos, necesitan

**Chiclana de la
Frontera ejemplo de
inclusión**



RESIDUE ESTIMATION EXPERIMENTAL



RESIDUE ESTIMATION
EXPERIMENTAL



Ampliar el número de plazas, una de las últimas medidas para fomentar el eurotaxi

450 licencias de taxi accesible cada una de ellas aproximadamente, por lo que podemos prever que no lleguen a cumplir normativamente en la fecha fijada normativamente.

En el tramo entre el 2% -3,4% 18 de las 22 ciudades situadas en él lograrían tener la flota acorde a la normativa aumentando como máximo en 4 las licencias de taxi adaptado, mientras que en el caso de municipios con una flota accesible entre 3,5 y 4,9% sobre el total, 18 de 21 municipios que pueden lograr superar el 5% incluyendo como máximo 2 licencias.

Continuando con el análisis, de las 85 ciudades que se sitúan por debajo del 5%, 54 han aumentado la proporción de taxis adaptados desde 2014. Se mantiene la proporción en 20 municipios y se reduce la flota adaptada en 11 poblaciones de las incluidas en el estudio. También cabe destacar el aumento en los municipios que sitúan el porcentaje de flota adaptada por encima del 10%, que aumenta de 8 a 14 ciudades en los últimos tres años.

Entre ellas destaca Chiclana de la Frontera siendo un ejemplo de inclusión por ofrecer un 18,9% de taxis adaptados sobre la flota total.

Únicamente diez de las comunidades autónomas sitúan la media de su flota adaptada en una proporción superior al 5% en relación al total de taxis, donde destaca Extremadura con una media del 9,4% de taxis accesibles. De estas diez, solo cuatro traducen esta mejora en un aumento del

porcentaje de municipios que alcanza el 5%, exactamente Andalucía, Canarias, Castilla la Mancha e Islas Baleares.

Con respecto a la proporción de municipios que alcanza el 5% en cada comunidad autónoma, más del 50% mantienen los resultados del 2014, en concreto 10 de 19. Mejoran respecto a 2014 ocho comunidades autónomas y solo Madrid desciende, pasando de un 15% de municipios cumplidores con el cupo de taxis accesibles marcado normativamente a un 10% en 2017.

Medidas insuficientes

Uno de los principales problemas que contempla el informe sobre el eurotaxi es la falta de medidas para fomentar el taxi adaptado. Según el estudio, poco más de la mitad de los municipios tiene algún tipo de medida para fomentar el taxi adaptado. También lamentan la falta de información que proporcionan los propios ayuntamientos sobre este tema, y aseguran que son muchas veces las propias asociaciones de profesionales los que les proporcionan los datos solicitados.

Centrándonos en las medidas, 62 ciudades no cuentan con ninguna medida para

fomentar el taxi adaptado, situación problemática ya que 33 de estos municipios continúan por debajo del 5% de la flota accesible. Al contrario, 73 municipios cuentan con incentivos al taxi accesible. Estas medidas varían significativamente de unas ciudades a otras siendo la subvención del coste de la licencia, la adquisición del vehículo o el mantenimiento de este el método más repetido. Otra forma de fomentar el Eurotaxi sin coste económico en el municipio, es el aumento del número de plazas de las licencias accesibles. Este incentivo destaca porque además de ayudar al desplazamiento de las personas con discapacidad, favorece a familias o grupos de cinco o más componentes que tendrían que utilizar dos vehículos convencionales, lo que permite a los profesionales ofrecer un servicio extra que a día de hoy no pueden realizar.

Para los dos organismos la combinación de varias medidas, como puede ser la concesión de subvenciones para la adquisición y adaptación de vehículos además de la creación de nuevas licencias con obligatoriedad de ser accesibles, pueden ser más efectivas juntas que por separado.

Por otro lado, los incentivos menos llamativos para ambos organismos son permitir lucir publicidad o ampliar el horario de trabajo efectivo permitido a los siete días de la semana

El informe destaca el Plan Madrid taxi accesible, en el que detallan las medidas para incentivar el taxi adaptado además de reali-

Extremadura, la comunidad con más eurotaxis

Ayudas económicas

Aunque el RD 1544/2007, en su Art. 8.1 establece que "si no se cubre el citado porcentaje, los ayuntamientos exigirán a las últimas licencias que se concedan que su autotaxi sea accesible", en los últimos años no se conceden nuevas licencias. Es más, en algunos municipios incluso se están retirando, por lo que las medidas que se están tomando van más encaminada a incentivar la compra de modelos nuevos cuando se renueva el vehículo o a adaptar aquellas versiones que puedan ser accesibles.

En el último mes han sido varios los ayuntamientos que han anunciado partidas presupuestarias destinadas al eurotaxi. El Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, por ejemplo, concederá 300.000 euros de ayudas. También en Cartagena, Murcia, la Junta de Gobierno del Ayuntamiento a ha aprobado subvenciones de 54.000 euros. Las ayudas, que también incluyen ayudas para la compra de eurotaxis adaptados de fábrica, subvencionarán con 4.500 euros la modificación de la parte trasera del vehículo y la instalación de la rampa. Y en Albacete, al menos dos eurotaxis se beneficiarán de una partida de ayudas que, de forma inminente, publicará el Ayuntamiento. En este caso se desconoce el importe de dichas subvenciones. Por su parte, Alicante abrirá una línea de subvenciones con un importe de 70.000 euros destinados a que se adapten los taxis de la ciudad para poder trasladar a personas con movilidad reducida.

62 ciudades no cuentan con medidas para el eurotaxi

zar un estudio del número de las personas con discapacidad reconocida y las licencias Eurotaxi existentes. Además, este plan en su anexo 1 titulado "Estudio Técnico de valoración e impactos del cupo del 5%" justifica la reducción al 3,4% de taxis adaptados sobre el total al incentivar el taxi accesible eliminando la obligatoriedad de descanso en los Eurotaxis. También mencionan el servicio público de transporte especial para personas con movilidad reducida severa de Barcelona, que subvenciona el transporte en taxi teniendo un coste para el usuario de un billete sencillo del Área Metropolitana de Barcelona. Este servicio tiene el inconveniente de establecer un horario para el uso de él.

Todavía se desconocen las consecuencias del incumplimiento de la normativa que, recordemos, ha dado una moratoria de 10 años para cumplir con el cupo. Y si bien en esta década la situación ha mejorado, el taxi sigue lejos de alcanzar el 5% que recoge el RD1544/2007. La preocupación se concentra, además, en los municipios más pequeños, donde las personas con movilidad reducida pueden tener mucho más difícil desplazarse al carecer de transportes alternativos.



Fomento pone freno a la especulación de VTCs

Antes de que finalizara el año, tal y como se había comprometido Íñigo de la Serna, ministro de Fomento, el Consejo de Ministros daba luz verde al Real Decreto 1076/2017 que incluye medidas para frenar la especulación de las autorizaciones de los vehículos de alquiler con conductor. Desde el sector, escepticismo ante una norma que algunos han calificado de “brindis al sol” y que no creen que acabe con el mercadeo de VTCs.



El ministro De la Serna, en una de sus últimas apariciones públicas

El último consejo de Ministros del año ha aprobado el Real Decreto 1076/2017 que modificará el ROTT y que incluirá medidas para frenar la especulación de autorizaciones VTCs. Para ello se introduce una disposición que impide la transmisión de autorizaciones durante dos años desde su concesión.

Concretamente, el Real Decreto establece que las autorizaciones habilitantes para el arrendamiento de VTCs “no podrán ser transmitidas hasta que hayan transcurrido dos años desde su expedición original por el órgano competente en materia de transporte terrestre, salvo en los supuestos de transmisión a favor de herederos en los casos de muerte, jubilación por edad o incapacidad física o legal de su titular”.

De esta manera se frenará el “fuerte movimiento” de comercio de estas autorizaciones que, según el propio Ministerio de Fomento y tal y como ha denunciado el sector del taxi en varias ocasiones, está provocando la obtención de un número significativo de nuevas VTCs en un periodo muy corto de tiempo. Según sus últimos datos, en apenas cuatro meses se han concedido unas 600, nuevas autorizaciones por la vía judicial.

Por ello, el ministerio quiere evitar que estas autorizaciones sean solicitadas con el único y exclusivo objeto de comerciar con ellas y no de explotarlas atendiendo una demanda de transporte, que es el fin último para el que son otorgadas.

El RD incluye también, en su segundo artículo, una serie de medidas de control. Entre ellas, la creación de un registro único a nivel estatal al que deberán comunicarse los servicios de VTC con carácter previo a su

Fomento quiere acabar con la especulación

realización. Dicho registro reforzará las garantías evitando que se produzcan incumplimientos, facilitando la labor de los servicios de inspección. Por otro lado, este registro permitirá controlar de manera eficaz el criterio de habitualidad. La normativa vigente, recuerda el Ministerio, permite a las empresas de VTC realizar un máximo del 20% de sus servicios [contabilizado trimestralmen-

te] fuera del territorio de la CCAA que haya otorgado la correspondiente autorización.

El objetivo, explican desde Fomento, es garantizar que los vehículos con autorización VTC sean precontratados, evitando la captación de viajeros circulando por las vías públicas o mientras están estacionados en los lugares de concentración y generación de demanda de estos servicios como son los puertos, los aeropuertos o las estaciones ferroviarias. También permitirá garantizar el cumplimiento del criterio de habitualidad en la prestación de servicios.

Por último, este Real Decreto impone que los vehículos a adscribir a nuevas autorizaciones VTC, aunque hayan sido obtenidas mediante sentencia, deben cumplir los requisitos vigentes en este momento, con independencia de los que estuvieran vigentes en el momento en que se realizó la solicitud original de la correspondiente autorización, con el fin de garantizar una calidad en la prestación de estos servicios.

No obstante, aunque el RD está en vigor desde el pasado 31 de diciembre, lo cierto es que se desconocen los plazos para la puesta en marcha de la web o sistema de registro digital y qué requisitos serán solicitados para el control de los servicios.

El sector, escéptico

Aunque desde Fomento insisten en que la norma se ha elaborado tras un "fuerte proceso participativo", tal y como puede leerse en las disposiciones generales del Real Decreto, lo cierto es que únicamente ha participado en dichas negociaciones Fedetaxi y Unalt, al ser estas la únicas entidades representativas del sector que, dentro del Comité Nacional de Transportes, se encuentra en activo. Hay que recordar que la CTE desapareció hace unos años por cuestiones económicas y el actual Comité se encuentra en fase de renovación, por lo que todavía se desconoce si Antaxi y FETE han entrado a formar parte de la Mesa del Taxi y con qué porcentajes de representación.

Por ello no es de extrañar que mientras que Fedetaxi haya aplaudido esta iniciativa de Fomento como un "paso más en la dirección correcta", otras organizaciones como FETE la califiquen de "brindis al sol".

También es verdad que Miguel Ángel Leal, presidente de Fedetaxi cree que esta medida "no soluciona los problemas de los autónomos del taxi", a su juicio, derivados de lo que ha calificado de "errática política precedente". En su opinión, ahora es momento de que los ayuntamientos.

Mucho más crítica ha sido la Federación Élite Taxi España para quien este Real Decreto no frenará la especulación de las personas jurídicas, si bien dificultará la que pueda producirse entre personas físicas.

Para FETE, la redacción del artículo 1, cuyo principal objetivo es precisamente impedir la especulación "escandalosa" que se está produciendo con las autorizaciones, se ha elaborado de tal manera que no evi-

tará dicha especulación. En su opinión, este artículo "no garantiza que esa especulación acabe junto con el negocio paralelo con la compra-venta de autorizaciones VTCs".

Tampoco convence la redacción del artículo 2 por el que se establece un registro telemático. La Federación cree que debería haber figurado un plazo de implantación de dicha medida y saber las medidas de control que se establecerán para que dicho registro tenga todas las garantías necesarias. Además, creen que debería ser necesario ampliar y endurecer el régimen sancionador e incluir la retirada de autorizaciones "en caso de reiterada vulneración de la normativa vigente". Por su parte Antaxi no ha emitido ninguna comunicación oficial.

Tras la aprobación de este decreto, 2018 es un nuevo comienzo para el taxi y su principal competencia, los vehículos de alquiler con conductor VTCs, si bien sus consecuencias reales para frenar la competencia desleal y el intrusismo en el día a día todavía están por ver.

**Se desconoce cuándo
estará disponible la
web de registro**



Los nuevos taxis tendrán que ser “eco”

Distintivo ECO de la DGT



Con la llegada de 2018, los profesionales del taxi de Madrid y del Área de Prestación Conjunta que quieran renovar su vehículo solo podrán hacerlo por aquellos modelos que entren dentro de la categoría ECO o CERO. Con esta medida el Ayuntamiento comienza su plan estratégico para que la flota sea totalmente ecológica a partir de 2020.

Hay que recordar que la nueva Ordenanza Reguladora del Taxi establece expresamente unos límites de emisiones por encima de los cuales no podrán prestar servicio los vehículos autotaxi, así como un calendario de implementación por fases.

Por ello el Ayuntamiento decidió facilitar la homologación de vehículos menos contaminantes, permitiendo a los profesionales elegir modelos que no estén previamente homologados, siempre y cuando estén dentro de las categorías ECO y CERO de la DGT. También tendrán que cumplir con las dimensiones mínimas establecidas para el servicio de taxi y poder instalar el taxímetro según la normativa estatal.

Tras esta primera fase del plan para reconvertir la flota de taxi, a partir del 1 de enero de 2020, solo podrán prestar servicio vehículos ECO, CERO, o diesel euro 6, excepto aquellos adquiridos antes del 14/12/2012.

En el caso de los eurotaxis, también a partir de este año sólo podrán sustituir vehículos eurotaxi por vehículos ECO o CERO, si bien también pueden hacerlo por aquellos que pertenezcan al grupo C. Además, se retrasará hasta 2025 que solo presten servicio vehículos eurotaxi C, ECO, o CERO, excepto aquellos adquiridos antes del 17/11/2017.

El Comité de Transportes renueva su composición

La nueva Sección del Transporte Público de Viajeros en Vehículo de Turismo del Comité Madrileño de Transporte por Carretera estará formada por cuatro asociaciones del taxi. La organización que ha obtenido una mayor representación es la Federación Profesional del Taxi, con un 41,30% de las autorizaciones. Además, Élite Taxi Madrid, ha conseguido entrar al obtener el 13,27% del total de visados emitidos. Tras doce años de liderazgo de la Asociación Gremial, en esta ocasión Federación Profesional ha conseguido la mayoría. Gremial se queda en 37,17%, lo que implica 17 puntos porcentuales menos que en 2013, cuando ostentó por última vez la mayoría con el 54,53% de las autorizaciones. Además, por primera vez, la Asociación Élite Madrid, tendrá voz y voto dentro del Comité, con un 13,27% de las autorizaciones, mientras que en cuarta posición la Asociación Madrileña del Taxi aumenta ligeramente su representatividad, con un 8,26%, un punto más que en 2013.

Primeras reacciones

Tras conocerse los resultados, FPT ha mostrado su satisfacción por haber alcanzado la mayoría representativa. Para Julio Sanz, “se trata de un justo reconocimiento tras décadas de trabajo por el colectivo del taxi, que progresivamente ha ido depositando cada vez más confianza en la FPTM”.

También satisfacción y agradecimiento a sus socios entre las filas de Élite Madrid que, solo en tres años desde su constitución, ha conseguido entrar en el Comité.



Presionar a Fomento, nueva estrategia en Barcelona

Tras la última gran manifestación que tuvo lugar en Madrid a finales de noviembre, los taxistas de Barcelona decidieron hacer una consulta para que, entre todos, decidieran las próximas estrategias de presión. Una vez consultados los taxistas, con una participación de unos 1.800 profesionales, el 18% de la flota decidió ejercer presión sobre puertos, aeropuertos y estaciones de tren, infraestructuras todas dependientes del Ministerio de Fomento. La huelga indefinida fue la tercera opción más votada, con 250 votos.

Con el 52% de los votos, la presión “tanto social como económica” en las infraestructuras de Fomento ganó la votación, que se celebró el pasado 11 de diciembre. Ahora, queda por determinar cómo y cuándo comenzar esta nueva ronda de protestas. La segunda opción más votada, “otras alternativas” entre las que se incluyó la posible huelga a la japonesa, congregó el 28,8% de los votos, 544, mientras que la huelga indefinida solo contó con el respaldo de 250 de los asistentes a la votación. La opción “no hacer nada” tuvo 111 votos.

Desde Élite Taxi Barcelona entienden que con estos resultados su objetivo es “seguir alzando la voz hasta que Fomento se dé por aludido”.



Imagen de la consulta del taxi de Barcelona

La CAM congela las tarifas del taxi

Por tercer año consecutivo, las tarifas del taxi de Madrid permanecerán congeladas en 2018. Así lo decidió la Comisión de Precios del Consejo de Consumo de la Comunidad de Madrid que rechazó por mayoría la propuesta tarifaria del Ayuntamiento. El Consistorio había propuesto la creación de una nueva tarifa -la tarifa 7- para los viajes con origen en las estaciones de autobuses y trenes y en el recinto ferial de IFEMA. Esta tarifa tenía un coste mínimo de 7,5 euros, incluyendo la bajada de bandera, y empezaría a aumentar en base a la tarifa habitual a partir de los 1.680 metros.

La Comisión, sin embargo, decidió rechazar esta propuesta, que incluía también la desaparición como tal de los suplementos de tres euros que afectan a los viajes con origen en esas estaciones de autobuses y trenes (el precio de dichos suplementos se incluía en esa nueva tarifa 7), y la eliminación completa del suplemento en los viajes con origen y destino al recinto ferial de IFEMA.

El acuerdo de la Comisión de Precios de rechazar la proposición del Ayuntamiento fue adoptado por mayoría, con el voto en contra del representante de las organizaciones empresariales y la abstención de las organizaciones sindicales. La Comunidad de Madrid entiende que la vía para hacer al sector del taxi más competitivo

frente a las VTCs no pasa por una subida de precios, sino que el camino debe ser el contrario. De hecho, según explica El Confidencial, el Ejecutivo autonómico va a intentar que la tarifa 4 de 30 euros para los servicios aeroportuarios se reduzca a 22 o 20 euros.

El Ayuntamiento también había propuesto un aumento en el precio de la tarifa 2 de cinco céntimos en la bajada de bandera -pasando a costar 2,95-, manteniendo en 1,20 euros el precio por kilómetro y aumentando en diez céntimos el precio por hora, pasando a 23,60 euros. El Gobierno regional también ha rechazado esta medida, ya que piensa que una subida de precios tendría un efecto aún más negativo para el taxi y generaría un aumento en la demanda del servicio de sus competidores.



Por tercer año consecutivo, Madrid congela sus tarifas de taxi

+INFO

El nuevo año empieza con menos taxis y más VTC

64.017 licencias de taxi frente a las 6.711 autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor. Así comienza 2018 en la relación entre taxis y VTCs en nuestro país según datos ofrecidos por el Ministerio de Fomento. Esto significa que el ratio entre taxi y VTC es inferior a 1/10. La reducción en el número de licencias de taxis ha sido considerable, pues a finales de noviembre de 2017 estaban registradas en Fomento 64.587 licencias, es decir, 570 taxis más que a comienzos de 2018.

La explicación de este menor número de licencias de taxi estaría justificada en las políticas que están adoptando algunas administraciones locales para reducir el número de taxis en sus calles. Grandes ciudades como Sevilla, Santa Cruz de Tenerife o Gran Canaria están reduciendo constantemente el número de taxis en virtud de sus programas de revocación de licencias.

Estas políticas de adelgazamiento de la flota se iniciaron en la mayoría de las ciudades con motivo de la crisis y dada la excesiva oferta del servicio de taxi y la escasa demanda. No son pocas las ciudades en España donde el ratio de 2 licencias de taxi por cada 1.000 habitantes que marca Europa estaba claramente superado.

Las sentencias del TS se hacen notar

Con respecto a los vehículos de alquiler con conductor, el número de autorizaciones también ha crecido. En septiembre, y antes de las últimas sentencias conocidas por los tribunales, había en España 6.102 autorizaciones VTC. A 2 de enero de 2018, el número de VTC ha crecido también de manera notable llegando hasta las 6.711 autorizaciones.

Solo en Madrid en los últimos tres meses se han registrado 220 nuevas autorizaciones, pasando de las 2.263 VTC que había en septiembre, a las 2.636 que hay en la actualidad. Barcelona, ciudad en la que el propio Ayuntamiento ya ha anunciado medidas para regular la actividad de las VTC, según el Ministerio de Fomento con 799 VTC frente a 10.428 licencias de taxi.

Por último, en Málaga también se ha experimentado un crecimiento en el número de autorizaciones más que importante en los últimos meses. En septiembre contaba con 502 VTC y, según los últimos datos ofrecidos por el Ministerio que preside Iñigo de la Serna, en Málaga hay actualmente 675 VTC.

El taxi pide revisar la actividad de Uber desde 2014

Entre las primeras reacciones del sector tras la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) con respecto a Uber, cabe destacar también que el sector, a través de dos de sus asociaciones nacionales, Fedetaxi y Antaxi, se plantea pedir sanciones o indemnizaciones por la actividad de Uber. Una actividad que califican de "ilegal" una vez conocido el fallo del tribunal europeo. En el caso de Fedetaxi, la organización ha pedido que tanto la Comunidad de Madrid como la Generalitat "inspeccionen y sancionen" los servicios realizados por Uber desde 2014. Creen que la Inspección de transportes terrestres, delegada en las Comunidades Autónomas por el Ministerio de Fomento, puede solicitar a las empresas que son subcontratistas de la empresa de transportes Uber para realizar sus servicios de VTC, o a esta misma, todas las "hojas de ruta" que hayan realizado en España, a fin de comprobar si se ha cumplido con los requisitos legales como una empresa de transportes. En caso contrario, señala Fedetaxi, "la obligación de las administraciones autonómicas es incoar el correspondiente expediente sancionador, tanto por ausencia de autorización de transporte como por el restante cúmulo de infracciones que hubieran llevado a cabo". Las multas oscilarían entre 4001 € y 600 € por cada uno de los trayectos llevados a cabo por la multinacional. El total, siempre según Fedetaxi, podría ascender a más de 5.000 millones de euros. Antaxi, por su parte, anunció la posibilidad de exigir indemnizaciones por los daños ocasionados por la actividad, a su juicio "ilegal", que Uber lleva desarrollando en España desde 2014.

PREMIADOS METAL LUBE



Óscar González

Licencia 02886

10 años en el taxi



Fco. Javier Ibáñez

Licencia 13311

Tres décadas como taxista



Pedro Corbacho

Licencia 12239

17 años al volante

THE NEW
LITERATURE
OF THE
FUTURE
IS
THE
LITERATURE
OF THE
PRESENT

THE
LITERATURE
OF THE
PRESENT
IS
THE
LITERATURE
OF THE
FUTURE

THE
LITERATURE
OF THE
FUTURE
IS
THE
LITERATURE
OF THE
PRESENT

THE
LITERATURE
OF THE
PRESENT
IS
THE
LITERATURE
OF THE
FUTURE

La CNMC critica de nuevo el ROTT

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) califica la nueva modificación del ROTT “innecesaria y desproporcionada” y cree que perjudica a los usuarios finales al “limitar la competencia”. En un informe emitido a petición del Ministerio de Fomento sobre las medidas anti especulación aprobadas y que se incluirán en el ROTT, la CNMC considera que ya se trata de una normativa “muy intensa que restringe la competencia en el sector”. Algo que, para el organismo que preside José María Marín Quemada, repercute negativamente en los consumidores y usuarios. Para corregir lo que la Comisión considera una normativa demasiado restrictiva, el informe recomienda eliminar barreras de acceso para todos los operadores de transporte terrestre que quieran participar en el mercado, VTCs incluidas.

Además, consideran “innecesario y desproporcionado” que las licencias de transporte tengan que estar vinculadas a vehículos concretos, que todos los vehículos deban estar matriculados en España, que cada operador deba disponer de una flota mínima de vehículos o que el operador solo pueda trabajar con personal de su plantilla. La CNMC critica también que se prohíba la creación de nuevos servicios de transporte de viajeros por iniciativa privada, y cree que se otorga un papel importante a las asociaciones de transportistas, tanto de mercancías como de pasajeros, como colaboradores de la Administración. Un papel que para la Comisión “no solo es peligroso para la competencia, sino que es discriminatorio respecto a los usuarios, a quienes no se reconoce de la misma manera”.



Marín Quemada, presidente de la CNMC

Taxistas de Baleares decidirán en votación qué hacer con las VTCs

Una vez que el Tribunal Supremo decidió en sentencia favorable que se concedieran 700 autorizaciones VTC a la Federación Independiente del Taxi de Baleares, a través de una sociedad, los propios taxistas acordaron en asamblea convocar consultas a lo largo del mes de enero para decidir si son ellos mismos los que ponen o no en marcha una plataforma de vehículos de alquiler con conductor.

La asamblea, según explicó El Diario de Mallorca, batió todas las previsiones de participación y a ella acudieron unos 800 profesionales del sector. Gabriel Moragues, presidente de la asociación, explicó que el objetivo que se busca con estas consultas es que los taxistas “se mojen a título individual” en la controvertida decisión de poner en marcha una plataforma de VTC por parte del propio sector del taxi.

Las consultas se harán en Mallorca los próximos días 17, 18 y 19 de enero en la sede de la Asociación Sindical de Autónomo del Taxi de Mallorca. Moragues también anunció al citado medio que se consultará a los taxistas de las asociaciones de la part forana y de otras islas.

Hay que recordar que la sentencia del TS da vía libre a la compañía creada por los taxistas -Balear Servicios Discrecionales S.L.U-a gestionar 700 VTC solicitadas en Mallorca. Al mismo tiempo, el Alto Tribunal rechazó otras 300 que la misma asociación de taxistas había solicitado para Ibiza.

Moragues, cuestionado sobre esta estrategia, aseguró a La Gaceta del Taxi que se niega “a poner la otra mejilla”. Además, el presidente de la asociación de taxistas dejó claro que no iban a vender las licencias y que no iban a operar con plataformas como Uber y Cabify.

El Parlamento andaluz muestra su apoyo al taxi

Que se aplique la legalidad vigente de una VTC por cada 30 taxis. Eso es lo que solicitó en la última reunión de diciembre el Pleno del Parlamento de Andalucía en una declaración institucional de apoyo al sector del taxi leída por el presidente y firmada por los cinco grupos parlamentarios.

Juan Pablo Durán, presidente del Parlamento, ha explicado que esta declaración fue firmada por los grupos parlamentarios el pasado 14 de diciembre, y en ella se pide que se aplique la legalidad vigente del Real Decreto 1057/2015 por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres (ROTT).

Los grupos políticos que conforman el Parlamento andaluz coinciden en la necesidad de que tanto la Junta de Andalucía como el Gobierno de España deben poner en marcha los mecanismos necesarios para que la proporción de 1 VTC por cada 30 taxis sea una realidad.

Por otro lado, desde la cámara andaluza se ha defendido que todos los trabajadores y trabajadoras del sector del taxi y del transporte tengan unas condiciones laborales dignas. En este punto, Durán recalcó que estas condiciones deben ser dignas independientemente de si se trata de autónomos conduciendo un taxi o asalariados que trabajan para otras empresas, las cuales deben pagar sus impuestos pertinentes en nuestro país por los beneficios económicos que se obtienen.

Palma regulará las VTC como Madrid y Barcelona

El Pleno del Ayuntamiento de Palma de Mallorca aprobó por unanimidad de los grupos políticos, instar a la Conselleria de Transportes a elaborar una normativa que regule la actividad de los vehículos de alquiler con conductor (VTC) de forma similar a como se llevará a cabo en Barcelona, y tal y como se pidió desde el Pleno del Ayuntamiento de Madrid. Los taxistas habían remitido al Ayuntamiento la necesidad de adoptar esta medida y en el último Pleno del año, se aprobó por vía de urgencia instar al Gobierno balear que adopte una medida para que las VTC tengan que contar con una autorización municipal que se sume a la expedida por la Comunidad Autónoma, tal y como se hará en Barcelona y como se ha pedido en el Consistorio madrileño. Antonio Bauzá, presidente de la Agrupación Balear del Taxi, ha explicado a La Gaceta del Taxi que llevaron a cabo esta proposición al Ayuntamiento "copiando el modelo de Madrid y Barcelona" con el principal objetivo de "proteger al sector del taxi". Por su parte, Gabriel Moragues, presidente de la Federación Independiente del Taxi de Baleares, explicó a este medio que la idea de la licencia urbana de las VTC salió de él mismo y estaba apoyada por un informe de un catedrático de la Universidad. Cuestionado sobre la estrategia adoptada por la asociación presidida por Gabriel Moragues, que ha recibido permiso del Tribunal Supremo para poner en funcionamiento 700 VTC, Bauzá ha explicado que no está para nada de acuerdo con



Imagen de la fachada del Ayuntamiento de Palma

esta decisión. "Se está traicionando al resto del sector", asegura el presidente de la asociación, recalcando en que esta situación hace "un flaco favor al taxi" y "deja en muy mal lugar a los taxistas que se han manifestado en contra de las plataformas como Uber o Cabify". "No todos los taxistas pensamos como Moragues", explica Bauzá, quién no tiene claro que no se vaya a especular con esas autorizaciones VTC y critica que una persona se tenga que afiliar a la asociación para poder beneficiarse de la adquisición de unos coches que competirían directamente con el taxi.

El Parlamento andaluz muestra su apoyo al taxi

Que se aplique la legalidad vigente de una VTC por cada 30 taxis. Eso es lo que solicitó en la última reunión de diciembre el Pleno del Parlamento de Andalucía en una declaración institucional de apoyo al sector del taxi leída por el presidente y firmada por los cinco grupos parlamentarios.

Juan Pablo Durán, presidente del Parlamento, ha explicado que esta declaración fue firmada por los grupos parlamentarios el pasado 14 de diciembre, y en ella se pide que se aplique la legalidad vigente del Real Decreto 1057/2015 por el que se modificó el Reglamento de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres (ROTT).

Los grupos políticos que conforman el Parlamento andaluz coinciden en la necesidad de que tanto la Junta de Andalucía como el Gobierno de España deben poner en marcha los mecanismos necesarios para que la proporción de 1 VTC por cada 30 taxis sea una realidad.

Mytaxi presenta nuevo director en España



Sandra Sancho, directora de marketing, junto a Pablo Sánchez, nuevo director MyTaxi España

La presentación de un informe sobre sostenibilidad del sector y su contribución al entorno digital llevado a cabo por MyTaxi coincidió con el nombramiento de Pablo Sánchez Pérez como nuevo director general de la compañía en España. En dicha presentación realizada en Madrid, el nuevo director explicó que desde MyTaxi plantean “una actualización del sector, pero no en busca de una desregulación ni tampoco del modelo que ofrecen otras plataformas”.

El nuevo director, procedente de empresas como Microsoft, Vodafone o Huawei, explicó que en la actualidad 7.600 taxistas utilizan la aplicación, lo que supone un 60% más que hace dos años. Madrid y Barcelona son los lugares donde se concentran la gran mayoría de sus conductores.

Horarios flexibles

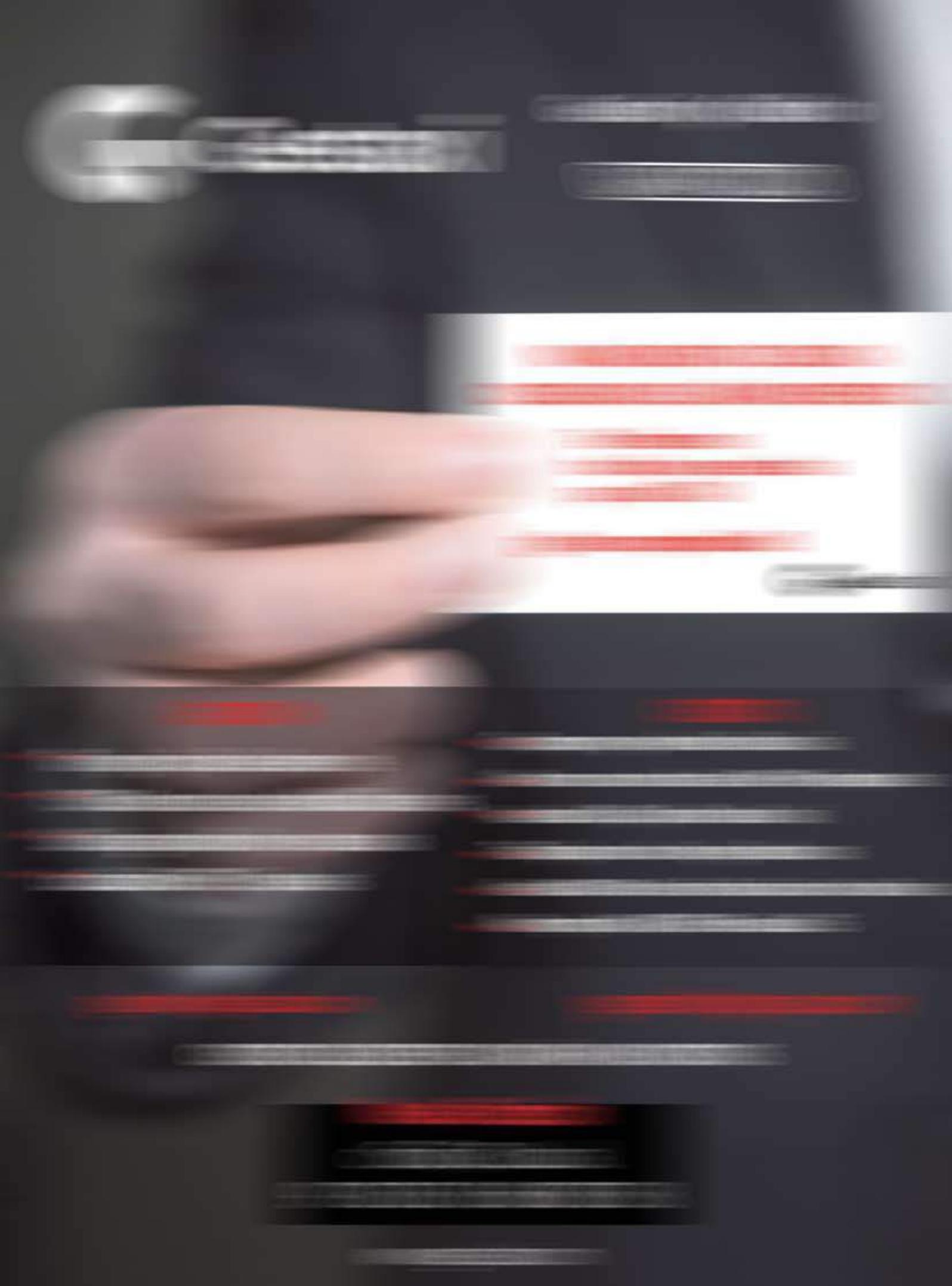
Durante el acto, MyTaxi reclamó que se flexibilice el servicio del taxi para adaptarlo a la “nueva movilidad urbana inteligente”. Sandra Sancho, directora de Marketing de la compañía, demandó que la administración debería hacer una normativa que permita al taxista realizar un régimen de horarios menos rígido para trabajar en momentos de mayor demanda. Por otro lado, Sancho pidió una flexibilización y clarificación en las tarifas, y aconsejó utilizar las nuevas tecnologías para estudiar dinámicas de tráfico que ayuden a hacer posible el establecimiento de tarifas cerradas en determinados trayectos. Durante la presentación del informe de MyTaxi, desde la compañía también se apuntó que, gracias al uso de las tecnologías para analizar profundamente el sector, se podría bajar los precios en momentos valle cuando no haya tanta demanda. “Todo ello ayudaría a dinamizar el sector y hacerlo más competitivo”, explicó Sancho en declaraciones recogidas por Cinco Días. Por otro lado, y dado que según el informe presentado por la empresa, la principal barrera para coger un taxi es el precio del servicio, desde Mytaxi llaman también a la introducción de nuevos servicios como el taxi compartido. “Si se regula, se ayudará a que haya menos congestión en las ciudades y animará a la gente a usar un transporte que está al alcance de todo el mundo”.

Unidad policial específica para controlar el aeropuerto

La iniciativa del Ayuntamiento de Sevilla de poner en marcha una unidad específica de Policía para evitar, además de malas prácticas, roces entre taxistas y conductores de VTC en el aeropuerto de Sevilla empieza a dar sus frutos. Juan Carlos Cabrera, delegado de Movilidad de Sevilla, aseguró que el Ayuntamiento “no cejará hasta terminar con las irregularidades en el sector del taxi, en las VTC y ante los vehículos que conllevan intrusismo en el sector”. Para ello, el delegado explicó que se están tramitando un buen número de sanciones y la vigilancia de la Policía “está dando sus frutos ante este tipo de actitudes”. A mediados de diciembre, según explicó el Diario de Sevilla, el Ayuntamiento anunció que por primera vez en muchos años se estaban cursando las multas que la Policía Local impone a los taxistas que trabajan en el aeropuerto. Es importante recordar que una de las líneas de investigación que mantiene abierta el juzgado número 8 de Sevilla contra los taxistas que trabajan en el aeropuerto es precisamente la no tramitación y la desaparición de denuncias contra ellos. Estos taxistas, que supuestamente pertenecen a la Asociación Hispalense Solidaridad del Taxi, llevaron a cabo el viernes pasado algunas protestas en el aeropuerto, tras conocerse que AENA había iniciado un procedimiento judicial para resolver el contrato de alquiler de su sede y expulsarlos del local que utilizan en el aeropuerto. El Ayuntamiento de Sevilla también ha solicitado que haya una presencia constante de agentes de la Policía Nacional en el aeropuerto para evitar este tipo de incidentes y que así cualquier taxista de Sevilla pueda prestar servicio en el aeródromo sin miedo a sufrir sabotajes en sus vehículos, como así ha venido sucediendo años atrás y tal y como han explicado algunos taxistas con anterioridad a este medio.

Juicio al agresor de un taxista

Para el presunto autor de una brutal agresión y robo a un taxista en Badajoz en enero de 2016, la Fiscalía pide 14 años de prisión. A Sergio CLR se le acusa de homicidio en grado de tentativa, por lo que se propone 9 años de prisión. Por el robo con violencia, el acusado sustrajo 100 euros y el taxi, y la fiscalía pide otros cinco años. Los hechos sucedieron en enero de 2016 cuando el acusado subió a bordo del taxi de Luis MG, de 67 años, y con amplia experiencia en el sector. Sin embargo, sus años de profesión no le ayudaron a prevenir lo que estaba por suceder. Justo después de abandonar la carretera nacional para entrar en la urbanización, el cliente le pidió que se apartara del camino principal. Cuando Luis quiso preguntar hacia dónde tenía que ir, recibió múltiples golpes con una barra de hierro. Como pudo, la víctima salió del coche mientras seguía siendo golpeado con la barra de hierro y con un ladrillo que el agresor encontró en la zona. El taxista permaneció hospitalizado dos días y estuvo de baja otros 21. Entre las secuelas, le ha quedado un síndrome posconmocional consistente en cefaleas, vértigos y alteraciones del sueño, de la memoria y del carácter.



Navidad solidaria en el taxi



Las luces navideñas son visita obligatoria cada Navidad

Aunque el taxi es solidario los 365 días del año, en Navidad intenta salirse un poco de la norma con la intención de crear recuerdos inolvidables para mayores y pequeños. Desde hace 13 años, el taxi de Córdoba, gracias a Pidetaxi, se ha convertido en referente solidario gracias a sus paseos de la ilusión. Una acción que ya es tradición y que este año se ha replicado en otras ciudades de la mano de Élite.

Con más de una década de experiencia en Córdoba, la emoción siempre impregna una de las carreras más especiales de estos taxistas. Voluntarios que, año tras año, crecen en número para poder ofrecer más vehículos disponibles a más residentes. En esta ocasión, 300 personas de 14 residencias diferentes pudieron disfrutar de un viaje en taxi disfrutando de la Navidad.

Miguel Ruano, presidente de la asociación, ha mostrado su satisfacción por esta decimotercera edición, calificándola como "la mejor de todas". "La experiencia de tantos años, la colaboración con Policía Municipal y los taxistas que se prestan voluntarios hace que cada año sea mucho más gratificante", explicó a nuestro medio un día después del evento.

En esta ocasión, además, han contado con la colaboración del supermercado Deza, con el que han obsequiado a todos los ma-

yores participantes. "Ha sido un detalle con cada abuelo. Pero para nosotros es importante que las colaboraciones sean perfectas". No ha sido la única sorpresa de esta edición. "También hemos colaborado con dos corales de la ciudad que han obsequiado con villancicos en dos paradas del centro a nuestros pasajeros".

Todo ello pensado para que los mayores disfruten, durante unas horas, como niños.

"Es muy emocionante ver como la gente, que ya sabe qué hacemos, aplaude a nuestros taxis y a nuestros pasajeros. Los abuelos se alegran mucho por estas muestras de cariño", señala Ruano.

El presidente de Pidetaxi Córdoba tampoco se olvida de los taxistas voluntarios que, año tras año, se animan a participar en este acto. "Cada vez hay más voluntarios, e incluso contamos con taxistas de reserva en el caso de que alguno no pueda venir o haya más demanda de la esperada". Y, como no podía ser de otra manera, los taxistas han aportado, además de su coche y su tiempo, su alegría. "Los compañeros, sobre todo los más jóvenes, lo dan todo. Se ponen su gorro de Papá Noel y cantan villancicos", señalaba Ruano, para quien es un orgullo haber convertido en una tradición navideña más en Córdoba.

Ilusión y alegría

Pero Córdoba no ha sido la única ciudad que este año ha decidido montar en los taxis a los mayores. Otras ciudades, como Madrid, Málaga, Ibiza, gracias a las diferentes asociaciones de Élite, también han optado por estos paseos bajo las luces navideñas.

En Madrid, en colaboración con la Asociación de Eurotaxi por un Madrid Accesible (AEMA), pudimos compartir la experiencia de taxistas y residentes a bordo de un taxi



Córdoba fue pionera en 2004 con este tipo de iniciativas

mientras hablábamos con Concepción Guardado, responsable de comunicación de Élite Madrid y precursora de una iniciativa mágica y especial que muchos ya quieren repetir el año que viene.

Desde Élite social, una sección de Élite Madrid dedicada a realizar labores con una clara orientación benéfica, todos los años realizan en estas fechas una acción solidaria. Regalos para niños hospitalizados, en una emocionante cabalgata de Reyes que Guardado recuerda con especial cariño o la recogida de alimentos y ropa para familias con pocos recursos han sido algunas de sus iniciativas. En esta ocasión los mayores han sido los receptores de uno de los mejores regalos que se les puede hacer: dedicarles tiempo y compartir con ellos la Navidad.

Durante cuatro días, el Abutour, que es como se ha llamado esta iniciativa, ha paseado a 190 personas bajo las luces navideñas de las principales avenidas madrileñas. Dos horas en las que estos residentes han salido de su rutina, se han puesto la mejor de sus sonrisas y han disfrutado de un inolvidable paseo.

Pero también los taxistas han disfrutado de la iniciativa. Como explicaba a nuestro medio Guardado, contaban con unos 100 voluntarios dispuestos a dejar de trabajar durante unas horas para llevar un poco de ilusión en sus taxis. Taxis que, por supuesto, estaban decorados con motivos navideños. Incluso en uno de ellos, al volante, encontramos al mismísimo Papa Noel dispuesto a hacer de esta una carrera muy especial.



También los Reyes Magos viajaron en taxi

Entre los viajeros, mucha emoción. “Qué bonitas las luces. El año que viene, si puedo, repito”, decía una de las residentes durante el viaje. Otro de los viajeros, que había sido taxista antes de jubilarse, recordaba los lugares en los que él paraba para comer mientras trabajaba.

La sonrisa, la mejor recompensa

Málaga también es experta en este tipo de actividades y celebró este año su tercera caravana solidaria con los abuelos del Asilo

Las Hermanitas de los Pobres. Con ellos visitaron, además de las principales calles de la ciudad iluminadas, el Belén. Y, como siempre, la mejor recompensa fue la sonrisa de los participantes.

Para Ibiza y la asociación Élite Corsaris este ha sido el primer año de su paseo solidario. Bajo el nombre, “Una Navidad, una sonrisa”, los residentes disfrutaron de un paseo especial a bordo de taxis engalanados con motivos navideños y con taxistas disfrazados de Papá Noel.

Mucha ilusión entre los participantes, ya que algunos de ellos no había visto la decoración navideña de la ciudad, siendo la llegada a ver el árbol de Vara de Rey iluminado el momento más mágico para todos.

Para los educadores sociales, este tipo de actividades ayudan a salir de la rutina. Los taxistas han recordado que lo hacen de manera solidaria y totalmente gratuita, con el único objetivo de mejorar el estado de ánimo de los más mayores en estas especiales fechas.

Y si las luces son un clásico navideño, la llegada de los Reyes Magos supone el punto y final de la Navidad. En esta ocasión, los Magos apostaron por el taxi madrileño para repartir regalos en el Hospital Gregorio Marañón, donde los niños recibieron con alegría los presentes. La iniciativa, organizada por Federación Profesional del Taxi, contó con el apoyo del Ayuntamiento de la capital e incluso la alcaldesa, Manuela Carmena, no se resistió a posar con los Reyes a su paso por la sede municipal.

Olga Lobo

Unos reyes inesperados

A Jan, un niño de Tarrassa, los Reyes Magos este año le llegaron por adelantado... y en taxi al recibir de manos de unos taxistas una videoconsola nueva tras dejado olvidada la suya en un taxi y no haber sido capaces de recuperarla. Un hecho que nos recuerda que en cualquier lado puedes encontrarte con alguien dispuesto .

Por eso cuando Ja y su abuelo descubrieron que habían olvidado la mochila en el taxi que les llevó de Barcelona a Tarrasa no podrían imaginar que, a pesar de no ser capaces de localizarla, unos taxistas del Grupo 12 de Élite Barcelona les sorprendería con una videoconsola nueva.

“Me quedé muy sorprendida, porque no es el hecho de la consola en sí, lo mejor de esto es conocer a gente tan humana donde no te lo esperas”, explica Mireia, madre de Jan, que trató de localizar al taxistas que había hecho la carrera con su hijo y que terminó recurriendo a Facebook para ello.

Christian es uno de los taxistas que, al enterarse de la historia, decidió actuar. En su opinión el taxi tiene que gratificar a los usuarios que siguen confiando en su servicio. “Vivimos de la gente”, señalaba orgulloso. “Es un gesto bonito más, que encima tiene más valor por tratarse de un niño y por las fechas”.

También el abuelo de Jan tuvo su propio regalo, para compensar el disgusto, y fue obsequiado con una botella de vino. Desde la familia han agradecido la labor de los taxistas, que ha ido más allá de su servicio público.



Germán Ubillos.
Premio Nacional de Teatro

Paloma y el futuro



Una de las características de nuestra época es la sobreinformación, pero no el espíritu crítico ni la genialidad que generalmente aparecen en unas épocas de la historia del mundo de una forma sorprendente pero escondida. Suelen poseerla personas muy sencillas que incluso viven en lugares apartados, poco conocidos, así pasó con Jesús de Nazaret, con Marie Curie o con Emily Bronte. Es sorprendente pensar que no han recurrido a la ayuda de césares, faraones o reyes. Muchos han llevado una vida oscura y apartada y sin embargo han dado origen a cambios sustanciales en el progreso humano, yo me atrevería a decir cualitativos y decisivos.

También es muy corriente que hayan sido identificados muchos años después de su desaparición por este mundo. Una de esas personas puede ser Paloma Mejía.

De vida relativamente modesta, encerrada en un mundo apacible, pero pequeño, alejada de los fastos del mundo, de oropeles, parafernalias y coronas de laurel.

Solo gentes raras, quizá un poco como ellas, se dan cuenta lo que supone estar en su presencia.

Con el talento como el de Newton, Einstein o Freud, realizan su trabajo cotidiano sin que la gente y sus gobiernos se den cuenta ni intuyan que están cerca de un genio. De largos cabellos, mirada penetrante y a la vez asombrada, asombrada porque generalmente el genio se asombra de todo cuanto ve, tiene ese ingenuo asombro de la infancia,

de los niños y niñas que contemplan fascinados una hoja caída, una mariposa que vuela ante sus ojos, o un gorrión que parece temblar subido en una rama. El ejército uniformado de todos los demás no suele comprender, a lo más envidiar o ignorar.

Pero si estas atento, te tomas tu tiempo y tienes la suerte de pararte asombrado ante esa mariposa o ese gorrión, es que estás, lector amigo, muy cerca del arcano escondido que va a cambiar el mundo.

Renovación que fascina

Pero vayamos al grano, este breve paisaje es para situar al lector en la vida y el quehacer de una renovadora del teatro actual, renovadora de espectáculos teatrales encasquillados en un pasado arcaico y rancio que nada dice a las personas jóvenes o a los más viejos pero con mente joven. Y esa figura a la que me refiero es Paloma Mejía. Pues bien, quien se anime que vaya a ver cualquier montaje suyo; quedará embobado, fascinado y hechizado, entiendan o no entiendan de teatro. Montajes como "Los Miserables", de Víctor Hugo, "La casa de Bernarda Alba", de García Lorca, o el "Conde de Montecristo", o "El Cometa Azul", verá algo nuevo, fresco y genial, lleno de innovaciones, de pequeños de talles y aciertos, de una originalidad, ligereza y fuerza inimaginable en un ser humano.

Y es que el genio, la fuerza transgresora que te deja en suspenso, no se adquiere en

academias o tratados teatrales, "se tiene o no se tiene" y eso es de nacimiento. El talento, el genio de Paloma solo lo he presenciado en algunos montajes en Nueva York o en Londres, cuando viajaba a esos lugares con asiduidad en el pasado siglo XX.

Esa encarnación, esa materialización de todas sus geniales fantasías las hace, las prueba y las estrena en el "Teatro Victoria" de la calle del Pez de Madrid. Por eso hay que saludar con gozo a ese genio auténtico, genio de nacimiento que no se adquiere - repito - en academia alguna. Manolite, Di Stéfano, Vincent van Gogh, Mozart, Picasso, llevaban dentro el genio que lleva Paloma.

Sublima cuanto toca, ese teatro, el "Espacio Victoria" es el laboratorio, la cueva de "Alí Babá" donde cobran corporeidad todas sus fantasías No quiere otra cosa y hace bien, arrojada como está por otros dos fuera de serie: Juan Carlos Rodero y Graciela Caparra.

Me gustaría que probaran sus espectáculos insólitos como "El conde de Montecristo", "Los Miserables", "La casa de Bernarda Alba", "Cyrano de Bergerac" o "El cometa azul".

No se arrepentirán, van a ser testigos por unos minutos irrepitibles de ese futuro que les espera, el teatro del futuro hecho presente.

Porque Paloma Mejía, esa mujer ligeramente tímida y de ojos azules y asombrados, es el futuro.

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-Elysee Exclusive GLP	1.587	115	11.500
C-Elysee Exclusive HDI Blue	1.560	100	11.990
C-Elysee Shine HDI Blue	1.560	100	11.440
C4 Picasso HDI Blue	1.560	100	16.150
C4 Picasso HDI Blue	1.560	120	16.820
C4 Picasso HDI Blue Aut/Eat6	1.560	120	17.725
GC4 Picasso HDI Blue	1.560	100	16.925

*PRECIOS DESDE

TALLERES CASTILLO. Telfs. 91 358 02 03 - 91 323 49 89
c) Lezama, 6 / c) Sinesio Delgado, 40 • Madrid



DACIA

Lodgy laureate Dci 5P	1.461	110	11.450
Lodgy laureate GLP	1.600	100	10.650*

*No incluido gastos de preparación taxi.

RENAULT JURADO. Telf. 91 401 05 49
C/ Alcalá, 187 Madrid



FIAT

Tipo Sedán Easy GLP/gasol	1.400	120	13.780
Tipo Sedán Lounge GLP/gasol	1.400	120	14.500
Tipo Sedán 1.3 Easy Diesel	1.300	95	12.900
Tipo Sedán 1.3 Lounge Diesel	1.300	95	13.600
Tipo Sedán 1.3 Business Diesel	1.300	95	12.650
Tipo Sedán 1.6 Easy Dese	1.600	120	14.175
Tipo Sedán 1.6 Lounge Diesel	1.600	120	14.880
Tipo Sedán 1.6 Business Diesel	1.600	120	13.830



FORD

Mondeo Híbrido / automático	2.000	187	29.995
Tourneo Customs trend / Eurotaxi	1.997	130	29.940
Tourneo Connect trend /Eurotaxi	1.556	120	29.330

*No incluido gastos de preparación taxi.



MERCEDES

Citan Tourer DCi / Eurotaxi	90	1.461	17.890*
-----------------------------	----	-------	---------

*El precio no incluye equipamiento para taxi.



NISSAN

Leaf (eléctrico)	109/80kw	-	30.025*
e-NV200 (eléctrico)	109/80kw	-	30.060*

No incluido en el precio plan MOVEA ni otras ayudas institucionales.

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



PEUGEOT

5008 Active BlueHDi	1.600	120	18.200
508 Active BlueHDi	1.600	120	20.400
508 Active BlueHDi Eat6	1.600	120	21.450
508 SW Active BlueHDi	1.600	120	21.200
508 SW Active Blue HDi Eat6	1.600	120	22.250

*Preparación de taxi e IVA incluidos.

HERMANOS VIÑARÁS. Telf. 91 69 044 20
c) Luis Sauquillo, 88. Fuenlabrada



RENAULT

Kangoo TPMR dCi 5P / Eurotaxi	1.461	110	16.090*
-------------------------------	-------	-----	---------

*No incluidos gastos de preparación taxi ni plan PIVE. IVA 4%.



SEAT

Alhambra TDI CR Ref	1.968	150	26.350
Alhambra TDI CR Style	1.968	150	29.590
Alhambra TDI DSG Style	1.968	150	31.100
León ST TDI Ref	1.968	110	17.900
León ST GNC DGS Ref	1.968	110	17.980
León ST GNC DGS Style	1.968	110	18.000
Toledo TDI Ref	1.598	115	15.490
Toledo TDI Ref Plus	1.598	115	16.930



SKODA

Rapid TDi active	1.600	115	13.100
Rapid TDi ambition	1.600	115	13.450
Rapid TDi ambition /pack ambition	1.600	115	13.850
Rapid TDi style	1.600	115	14.550

Los precios incluyen IVA y NO incluyen preparación Taxi

MOTOR TOMÉ, S.A. Telf. 91 329 13 83

C) Tauro 27 (central) / Ctra. Barcelona km 12,5 Madrid



SSANGYONG

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



TOYOTA

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

Coma uto Sur. Telf. 91 498 71 70
Avda. Carlos Sainz, 11 - Leganés



VOLKSWAGEN

Caddy Maxi tdi /manual	1.968	102	19.778
Caddy Maxi tdi DSG	1.968	102	21.370
Caddy Maxi tdi /manual	1.968	150	22.286
Caddy Maxi tdi DSG	1.968	150	24.047

Precios con IVA. No incluida matriculación, ni preparación taxi. Sin descuento financiero.

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

BARCELONA

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



CITROËN

C-Elysee Seduction GLP	1.587	115	12.200
C-Elysee Exclusive GLP	1.587	115	12.100
C-Elysee Seduction HDI Blue	1.560	100	11.500
C-Elysee Exclusive HDI Blue	1.560	100	11.990
C-4 Picasso HDI Blue	1.560	100	17.570
C-4 Picasso HDI Blue	1.560	120	18.150
C4 Picasso HDI Blue /autom	1.560	120	19.250
GC4 Picasso HDI Blue/man	1.560	100	18.250

IVA incluido.



DACIA

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



FIAT

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

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

AUTO 88. Telf. 933 60 32 21. www.auto88.com

La Maquinista. C/ Ciutat d' Asunción 34. Barcelona



FORD

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



NISSAN

Leaf 24 (eléctrico)	109/80kw	-	32.120*
e-NV200 (eléctrico)	109/80kw	-	32.600*

*No incluido plan Movea ni otras ayudas oficiales.



PEUGEOT

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

Iva y matriculación incluidos.

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



RENAULT

Megane Scenic	1.461	105	—
Megane Scenic	1.461	110	—
Megane Scenic	1.461	130	—



SEAT

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



SKODA

Rapid 1.6 TDi Active /man	1.598	115	16.368
Rapid 1.6 TDi Ambition /man	1.598	115	17.160
Rapid 1.6 TDi Style /man	1.598	115	17.870

*Incluido IVA y preparación taxi



SSANGYONG

Rodius D22T Premium/man	2.200	178	20.900
Rodius D22T Premium/automat	2.200	178	21.900

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



TOYOTA

Prius + Eco	1.800	136	24.300
-------------	-------	-----	--------



VOLKSWAGEN

Caddy Maxi Tdi /manual	1.968	102	20.750
Caddy Maxi Tdi DSG	1.968	102	22.100
Caddy Maxi Tdi /manual	1.968	150	22.486
Caddy Maxi Tdi DSG	1.968	150	24.400
Kombi Caravelle	1.968	150	-

*Precios con iva 4%..

TABLÓN DE ANUNCIOS

Busco taxi para trabajarlo solo a un fijo que acordemos. 32 años casado y con una hija. Español, vivo en zona Parque Oeste de Alcorcón. Cuatro años de experiencia, puedo aportar referencias del anterior propietario de licencia. Miguel Mijarra González / 696754620. Email: mijarrilla_85@hotmail.com

Busco conductor de taxi, coche con emisora de radioteléfono / pidetaxi. Imprescindible no fumador, relevo en Valdemoro. Jose Javier Moreno de La Fuente / 609240727. Email: ppsupermoreno@gmail.com

BARCELONA Busco trabajo como conductor para el turno de noche. Con experiencia. José Antonio M 634504043. Email: zoroastro702@gmail.com

Busco trabajo tengo 47 años, solo o fijo o buenas condiciones, con cargas familiares serio y responsable, zona Vallecas. Carlos Duran / 657246242. Email: karlosx_42@hotmail.es

¿Quieres un empleo con buenas condiciones? Llámame, busco conductor para taxi en Madrid. Martes. Emisora. Seriedad. Ramón. M 677570603. Email: azmaracoolife@gmail.com

Se ofrece conductor taxi para ocho o diez horas, para fijo diario. Ricardo Llanos / 693003112. Email: ricardo.llanos@hotmail.es

Tengo 58 años, 10 de experiencia en el taxi, serio responsable, no fumador, y busco coche preferible a fijo diario. Marco Aurelio Guzmán / 628660826. Email: magu8195@hotmail.com

BARCELONA Conductor con experiencia se ofrece para cualquier turno. Sergio. M 627625658 Email: sergioc49@hotmail.com

Vendo licencia de taxi libra martes impar. Emisora Radioteléfono Con coche Toyota Prius de tres años y medio y 200.000 km. Precio 138.000 €. Carlos 649707306

Se vende licencia taxi par con libranza en viernes. Se incluye capilla y taxímetro. Precio negociable. Javier Martín / 690393978. Email: javiermartin 986@gmail.com

Se necesita conductor taxi para zona sur, Perales del Río. Imprescindible vivir en esa zona. Jose Manuel / 617764260. Email: jm_beni@hotmail.com

Se necesita conductor de taxi, con emisora amarilla, libra viernes par, condiciones a convenir, zona Alcorcón. Ángel Serrano Galindo / 60901020. Email: txgrillo@gmail.com

BARCELONA Se precisa conductor para el turno de mañana, con experiencia. Francisco. M 676700900. Email: Pacorivers@gmail.com

Compro licencia de taxi de Madrid. Puedo pagar hasta 120.000 con coche. Soy particular y asalariado. Da igual día libranza. Raúl Lucerna Benítez / 622893598 Email: naskmc@hotmail.com

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

Vendo Citroën Elysee GLP con 6 meses de garantía y 95.000 km. Lo entrego pintado a petición del comprador. Precio 6900. Gabriel Córdoba / 696536933. Email: gabricordobaaseno@gmail.com

BARCELONA Necesito conductor para el turno de noche con experiencia. Zona Centro. Raúl. M 664648282 / 664648282. Email: raulceleiro@hotmail.co.uk

Se vende licencia y taxi. Viernes Par, mejor día de descanso para conciliación familiar. Skoda Octavia, de marzo 10 con 382.000 km. Particular. 142.000 €. Roberto Gonzalez Martín / 669657075. Email: rogonmar@hotmail.com

Vendo licencia Madrid impar miércoles con Toyota Prius, en perfectas condiciones. Baterías renovadas. Precio 137.000 €. Pablo Luis Lopez Galán / 629126693 - 647839150. Email: pabloluislopez@yahoo.es

Particular vende licencia de Taxi de Madrid por jubilación. Vendo licencia de Taxi por jubilación con Skoda Octavia de 5 años por 135.000 €, negociables. Se vende con capilla y taxímetro. Libra par, 135.000 € Francisco Sánchez / 656478178 - 910854389. Email: otoarianiebla@gmail.com

Español con cargas familiares busco taxi impar a fijo, me hago cargo de todo del taxi. Con garaje. Antonio Perez / 630762919. Email: aptone@hotmail.com

BARCELONA Vendo licencia con coche Mercedes Clase E Berlina Elegance del año 2011. Libra jueves par. Precio 150.000€. María C. Molina. M 619905062. Email: novakcheco@gmail.com

Se necesita conductor para taxi. No necesaria experiencia, ganas de trabajar y seriedad. Emisora Radioteléfono. Jesus Ramon Nieva / 606083256 Email: luistiri76@gmail.com

Se vende taxi de Madrid, viernes par con coche SEAT Toledo de 6 meses y emisora amarilla. Precio negociable. Miriam Granada García / 696188101. Email: miriamgranado@yahoo.es

Se ofrece conductor de taxi para llevarlo solo. Zona Majadahonda, Pozuelo, las Rozas. Angel Clemente Gonzalez / 610637271. Email: a.clemente_78@hotmail.com

Compro coche retirado de taxi, autoescuela y/o SP. VALORACIÓN SIN COMPETENCIA. Señor González. Tel. 670 91 43 91

Vendo licencia con coche por jubilación. Libra jueves par, Peugeot 5008 de cinco meses. Precio 138.000? Angel Martinez / 609813985. Email: angel.taxi2@gmail.com

Se necesita conductor, turno completo, miércoles impar, zona Aluche-Carabanchel, máxima seriedad. Ricardo Herrero / 619650022. Email: rrr7359@gmail.com

BARCELONA Se vende licencia con coche Seat Altea de 2011, fiesta miércoles par. 140.000€. Juan Ginés. M 678729573. Email: montsexira@hotmail.com

Se ofrece conductor taxi para fijo con emisora, 100 / día más combustible, zona ciudad lineal un saludo. Ricardo Llanos Martín / 693003112. Email: ricardo.llanos@hotmail.es

Vendo licencia taxi en Madrid, Toyota Prius, libra viernes. Precio 148.000 €. Elena Navarrete González / 606759262. Email: mammbba@gmail.com

Se busca conductor de taxi para licencia jueves con relevo en San Fermín, turno de mañana. Se valora experiencia. Sonia Gomez Vazquez / 666031265. Email: sonigova@hotmail.com



SI QUIERE VER SU ANUNCIO DESTACADO EN ESTA SECCIÓN, PUEDE CONTRATARLO EN EL TELÉFONO 91 506 24 09 o EN EL EMAIL: INFO@GACETADELTAI.COM

1. **Introduction**
2. **Methodology**

3. **Results**
4. **Conclusion**

5. **Discussion**

6. **References**

7. **Appendix**

8. **Figure 1**

9. **Figure 2**

10. **Figure 3**

11. **Figure 4**

12. **Figure 5**

13. **Figure 6**

14. **Figure 7**

15. **Figure 8**

16. **Figure 9**

17. **Figure 10**

18. **Figure 11**

19. **Figure 12**

20. **Figure 13**

21. **Figure 14**

22. **Figure 15**

