

La **Gaceta** TAXI

del
La primera revista del sector

AÑO XXIV
NÚMERO 273
MAYO 2019

La generación *Zeta* desembarca en el taxi



- **Jaime Sau lidera el STAC en Barcelona**
- **Aprobado proyecto Ordenanza VTC**
- **Entrevista a Fernando del Molino CATCV**

ESSENTIAL INFORMATION

ABOUT THE PROGRAM

The program is designed to provide students with a comprehensive understanding of the field. It includes a mix of theoretical and practical components, ensuring that graduates are well-prepared for the workforce. The curriculum covers key areas such as research methods, data analysis, and professional ethics. Students benefit from the expertise of experienced faculty members who bring real-world insights into the classroom. The program also offers opportunities for internships and collaborative projects, allowing students to apply their knowledge in practical settings. This hands-on experience is crucial for developing the skills and confidence needed for a successful career in the industry.



PROGRAM OBJECTIVES

- 1. Develop a strong foundation in the core concepts of the discipline.
- 2. Enhance critical thinking and problem-solving skills through case studies and research.
- 3. Gain practical experience through internships and industry collaborations.
- 4. Foster a commitment to professional ethics and social responsibility.
- 5. Prepare students for the challenges of the modern workforce.



CONTACT US

Juventud, divino tesoro

El taxi comienza a recibir como conductores a los primeros nacidos del siglo XXI. Gente muy joven que ha llegado con ganas e ilusión a un sector que asume una etapa crucial para su supervivencia.

La entrada de los primeros miembros de la generación Z, nacidos entre 1994 y 2010, puede suponer un incentivo para afrontar la dura competencia bajo otro modelo de gestión, más centrado en el componente tecnológico y en la atención premium al usuario.

Porque ante las diferentes alternativas para moverse por la ciudad, que se han multiplicado en apenas un lustro, se está viviendo un trasvase de clientes que se inclinan por otras opciones de transporte en vez del taxi. No solo las VTCs. Car sharing, motos y bicis eléctricas, patinetes... Son muchas las posibilidades para desplazarse, al margen de los transportes colectivos, claro.

De su experiencia, todos destacan el precio competitivo y el trato de excelencia que reciben, por ejemplo, al subir a una VTC. Y sabemos que los nuevos taxistas, porque así nos lo han trasladado, ya han entendido que el taxi no está solo en la movilidad urbana y que debe adaptarse para no perder un usuario que pide cada vez más y que es muy tecnófilo.

Las nuevas generaciones, nativos digitales, apenas llaman por teléfono para pedir un taxi y, si lo hacen, es después de agotar otras opciones. Antes intentarán hacerlo mediante una app, la que sea más sencilla y efectiva o levantando la mano y parando un taxi si están en la calle. Por eso es importante que el taxi siga adecuando sus servicios a lo que demandan los clientes de hoy, que no nos olvidemos, si se cuidan, también lo serán del mañana. Aquellos que solo utilizando sus manos pueden tener todo lo que quieren.

4. Taxómetro

• Con opinión propia

8. Primera carrera

• Una nueva generación entra en el taxi



10. Actualidad

• Entrevista Fernando del Molino, pt. Federación Valenciana del Taxi



18. En marcha

• Jaime Sau, nuevo secretario de la UIB del STAC



22. Reportaje

• Asamblea de SCAT



24 Noticias

- Nuevas normas para las VTCs
- El taxi de Elche cambia de imagen
- El taxi entra en acción en plena campaña



28. A fondo

• El nuevo Reglamento de la CAM, a examen



32. Homologados

• Los taxis autorizados en Madrid y Barcelona

34. gacetadeltaxi.com

• Tablón online



Año XXIV - Número 273 - Mayo 2019

Edita: GUSPIADA, S.L.

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

Página web: www.gacetadeltaxi.com

Directora: Pilar Glez. Matorra
pgmatorra@gacetadeltaxi.com

Redactora Jefe: Olga Lobo,
olga@gacetadeltaxi.com

Redacción: Javier Izquierdo,
jizquierdo@gacetadeltaxi.com

Colaboradores: Germán Ubillos,
redaccion@gacetadeltaxi.com

Dpto Comercial: GGM
comercial@gacetadeltaxi.com

Administración: info@gacetadeltaxi.com

Déposito Legal: M-17.622-1995



LA GACETA DEL TAXI no se hace responsable del contenido de los artículos ni de las opiniones de sus autores y tampoco necesariamente se identifica con los mismos. Queda prohibida la reproducción total o parcial del material gráfico y periodístico de esta publicación sin la autorización escrita de la editorial.

En La Gaceta del Taxi queremos saber qué pensáis de la actualidad del sector. Comparte tus opiniones con nosotros en nuestras redes sociales

También puedes escribirnos a redaccion@gacetadeltaxi.com



La Gaceta del Taxi



@gacetadeltaxi

Un sector olvidado (XVIII)

Manu Sánchez

Responsable Geet
Plataforma en defensa
del servicio público del taxi



Mercado libre o mercado regulado en el transporte

El juego de la Competencia frente a las actividades reguladas, políticamente se encuentra dividida en grupos a favor y otros en contra. Si hacemos una comparativa en relación con el transporte en general ingresado dentro del sector terciario, y en concreto sobre los subsectores donde se encuentra el sector del taxi, podríamos decir que existen muchas desigualdades entre aquellos modos de transporte que son de competencia estatal, de los de competencia autonómica o local. El servicio de taxi en los diferentes países de la UE, aunque próximos en sus bases jurídicas, en líneas generales somos muy distintos y distantes. Por ejemplo, en España nuestra personalidad jurídica, dentro del concepto híbrido como Servicio Público Impropio de Interés General de competencia de los Ayuntamientos, frente al catalogado servicio de taxi que se presta en Bélgica, Alemania, o en los Países Bajos. A esta concatenación de particularidades viene a unirse un nuevo foco de problemas al encontrarnos que, desde el año 2000, el Parlamento Europeo, aprovechando la emergente irrupción de la nueva economía apoyada en las tecnologías, ha ido construyendo textos en las nuevas Directivas y Reglamentos Comunitarios para dar fuerza y relieve a los nuevos cambios, producto de la fuerte competencia de los mercados y de la innovación tecnológica.

Podemos afirmar que el desarrollo de estas normativas,

y según quienes manejen en ese momento o en esa época el rumbo de Europa, -progresistas, conservadores y liberales-, están derivando la innovación en ofrecer puertas abiertas a las reglas de la Competencia basadas en regulaciones competitivas que asienten la sostenibilidad de futuro. Esta marcada situación le ha dado oficialidad legal, hasta tal punto que están obligando a legisladores y reguladores de las diferentes materias productivas y económicas a tener que justificar la intervención de la Administración pública sobre las actividades, en base a las nuevas razones imperiosa de interés general que vienen enmarcadas por las propias Directivas de acuerdo con el Tribunal de Justicia Europeo. La regulación competitiva desplaza a los instrumentos tradicionales que incorporaban regulaciones -autorización y requisitos- en defensa de los usuarios, y que según los defensores de la COMPETENCIA hoy deben de pasar a un segundo plano, pues hay que dar paso al nuevo sistema de regulación competitiva, a nuestro entender, de dudosa protección al usuario y de su consumidor final, al carecer las Administraciones Públicas de menos recursos técnicos y económico, así como de una falta de personal cualificado en la inspección.

La Comisión Nacional de la Competencia y los Mercados indica que el sistema tradicional regulatorio está ocasionando mucho daño en los mercados y en especial sobre las actividades económicas que impiden entrar a los nuevos agentes. Es decir, las características de los nuevos modelos empresariales, así como una utilización más eficiente de las tecnologías de la información, son los que están haciendo que la regulación de los sectores tradicionales no sea necesaria. Dicho en castellano: irrumpir en los mercados tradicionales, estableciendo un nuevo mercado generado por el sistema digital situado en el circuito de la intermediación de bienes, servicios y productos, para la interacción de la oferta y la demanda.

“La guerra es lo que ocurre cuando fracasa el lenguaje”
Mark Twain



“Yo ya no les voto”

Domingo Rodríguez

Como votantes del PP durante años, mi familia y yo, creo que tengo la obligación moral de dirigirme a ustedes para manifestar nuestro descontento con el comportamiento que tuvo el PP en el congreso el día 25 de octubre de 2018 votando en contra de nuestros intereses y del colectivo del taxi, votando a favor de los grupos donde presuntamente rayen la ilegalidad de algunas normativas. Sus beneficios, posiblemente, se los lleven fuera del país. Hay rumores no confirmados en el sector de que detrás de este entramado económico, presuntamente, estén intereses de dudosa ilegalidad. Sería recomendable una investigación para disipar posibles dudas.

Estoy convencido de que los representantes del sector, si fuera necesario, se pondrían a su disposición para colaborar en el caso que nos ocupa. Señores, dicen por mi tierra, Castilla y León, “que a ningún tonto han visto tirar piedras contra su tejado”. Otros dicen “no muerdas la mano del que te da de comer”. Yo digo que No votes ni apoyes a quienes votan en contra de tus intereses. Digo esto porque el día 25 de octubre de 2018, el PP y Ciudadanos votaron en contra de los intereses de más de 30.000 taxistas y familiares y 70.000 en toda España, muchos de estos votantes del Partido Popular entre los que me encuentro. Si esto lo traducimos a votos, serían aproximadamente unos 200.000.

El comentario de los más de 2.000 taxistas que ese día estuvimos cerca del Congreso, esperando el resultado de la votación, fue unánime. “Yo ya no votaré más al PP, ni a Ciudadano, que les voten las multinacionales, presuntos especuladores etc. y los que presuntamente se llevan sus beneficios fuera de este país todavía llamado España”.

Señores del PP, ahora muchos entendemos por qué cada

día tienen menos votos y menos apoyos. Ustedes van por un camino y sus votantes por otro, ese día con su proceder perdieron miles de votos. El mío, entre ellos. Estos votos perdidos no se los van a dar los que incomprensiblemente les dieron su apoyo.

¿Podrían explicar al mundo del taxi sus motivos? Sigamos por ese camino. En Andalucía ya le dieron el primer aviso, [pérdida de votos]El segundo ha sido en abril. Sigamos dando palos a los que les votan y apoyan y caramelos a los que no lo hacen. Qué pena.

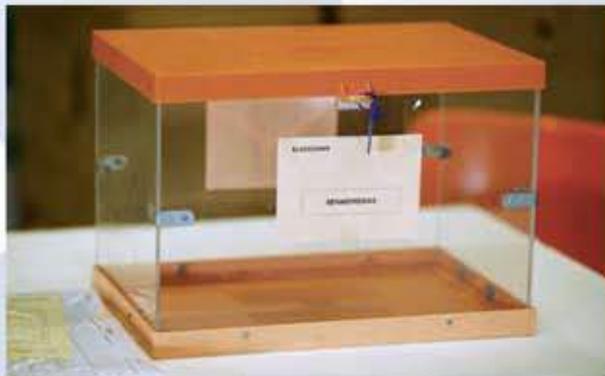
Señores del PP cada día somos más lo que no entendemos cómo dan su apoyo a los que no se esfuerzan por respetar las sentencias, acuerdos parlamentarios 1/30, competir en igualdad de condiciones con el taxi, [servicio público] y parece ser que sin aportar mucho de sus beneficios obtenidos aquí para la construcción de colegios y hospitales etc. ya que presuntamente los beneficios se los llevan fuera. Pregunto, ¿a paraísos fiscales? En cambio, el colectivo del taxi respeta la legislación vigente, paga aquí sus impuestos, invierte aquí sus escasos beneficios, etc.

Con el comportamiento del día 25 de octubre de 2018 en el Congreso, posiblemente, su credibilidad quedó muy deteriorada, porque en vez de apoyar a los que les votamos, que somos

muchos taxistas y familiares, ustedes nos dan la espalda. Claro, así les va. Dice un refrán, “lo que se siembra, se recoge”.

Recapaciten, reúnanse con los representantes del sector para llegar a acuerdo respetando las leyes y sentencias vigentes. Si esto fuese así, todos saldríamos ganando.

Termino con un refrán que dice más o menos así “rectificar es de sabios, de torpes es insistir en el error. Hay errores que traen consecuencias, en este caso, pérdida de votos”. Sin más, respetuosos saludos de un ya ex votante del PP mientras no apoyen a los que les votamos.



Akram Amarouch, 19 años

La generación Z se sube al

Nacido en el año 2000, Akram Amarouch es el primer taxista de la llamada Generación Z que aprueba la cartilla del taxi en Madrid gracias a eCartilla y a Radioteléfono Taxi Madrid. A sus 19 años recién cumplidos este joven madrileño tiene muy claro que el taxi tiene futuro y que él quiere ser parte de él, primero como conductor y, por qué no, como titular en unos años. De hecho ya ha empezado a ahorrar para adquirir una licencia. "Es el momento de pensar en el mañana, porque si no lo haces ahora, luego será muy tarde".



Akram Amarouch tiene 19 años y es el primer taxista de la generación Z

A pesar de su juventud, Akram Amarouch tiene muy claro lo que quiere hacer en su vida. Ser taxista. Y lo ha conseguido tras aprobar la cartilla del taxi, un examen que considera "bastante difícil" y que se ha preparado en eCartilla. "Hemos tenido un buen profesor, que me ha transmitido mucha confianza", explica sobre el curso realizado. También sobre cómo ve el futuro del taxi y si no tiene miedo a la competencia, "no me asusta lo que está por llegar".

Con ganas de ponerse al volante de su taxi, asegura que ya le han ofrecido trabajo. "Sé que en Radioteléfono me van a ayudar a conseguir trabajo como conductor" y desde ya va a comenzar a ahorrar para, en unos años, comprarse su propia licencia.

La incorporación de gente tan joven al mundo del taxi algo poco frecuente. Según los datos del Ayuntamiento de Madrid, en 2017 solo el 4,58% de los profesionales tenían edades comprendidas entre los 18 y los

29 años. Y es que la mayoría de los taxistas madrileños tiene entre los 45 y 55 años, concretamente un 40,69%, siendo la edad media los 46,16 años.

Akram es el primero de la Generación Z, la que comprende a los nacidos entre 1995 y 2015, en ponerse al volante de un taxi en Madrid. Una renovación generacional que, seguramente, suponga un importante cambio en el modo de ver y trabajar un sector centenariano como es el taxi que no puede dejar de mirar hacia adelante.

Gaceta del Taxi.- ¿Qué te ha animado a ser taxista? ¿Tenías familia dentro del sector?

Akram Amarouch.- Realmente me he animado yo mismo, aunque tengo un tío que es taxista que de hecho se compró hace poco su licencia. Siempre he visto que le ha ido muy bien en el taxi, ha hablado siempre muy bien del sector del taxi y es lo que me ha terminado de convencer para meterme en el sector siendo tan joven.

Siempre me ha gustado mucho el trato con el cliente. Estudié cocina y hotelería, y la hotelería me gustó muchísimo pero no la cocina. Ahí es donde me di cuenta de que las relaciones públicas son lo mío, y cuando me saqué el carné de conducir, como desde pequeño

"No me asusta lo que esté por llegar"

taxi con ganas e ilusión

siempre me han gustado mucho los coches, el taxi tiene lo mejor de ambos mundos, por un lado conducir y por otro estar siempre en contacto con los clientes. Pienso que me voy a sentir muy cómodo.

G.T.- ¿Y no tienes miedo a que, con la competencia, el sector no tenga futuro?

A.A.- Para nada, no me asusta lo que esté por llegar. E Radioteléfono me han dicho que trabajo hay y es cierto, porque ya me han ofrecido trabajo como conductor. De momento empezaré como conductor, y en un futuro me veo comprándome una licencia. A día de hoy todavía vivo con mis padres y puedo ahorrar un poquito, así que una vez empiece a trabajar mi intención es ahorrar lo suficiente para tener mi propia licencia y trabajarla en el futuro.

G.T.- ¿Crees que el taxi tiene que mejorar en algún aspecto para hacer frente a la competencia de las VTCs?

A.A.- Es verdad que durante años el taxi ha descuidado un poco al usuario y desde el sector podemos hacer mucho más que llevar a personas en el taxi. Podemos informar de eventos, museos, restaurantes de moda...

También creo que el taxi necesita un lavado de imagen, ir más alegres, mejor vestidos, bien aseados, como en cualquier puesto de trabajo. Al final el usuario se queda con eso, y si tú has tratado muy bien al cliente, va a volver.

Es verdad que la huelga ha hecho daño a la imagen del sector, pero creo que ha sido algo puntual, y me parece muy bien que hayan salido a reclamar sus derechos porque debería haber unas normas que regulen las VTCs. Entiendo que los compañeros hayan salido a defender sus derechos a la calle.

G.T.- Tienes 19 años, perteneces a la llamada generación Z, y es precisamente entre la gente más joven que triunfan las apps de VTCs. ¿Por qué crees que se han hecho hueco entre los más jóvenes?

A.A.- La gente de mi edad no está bien informada sobre cómo funcionan los taxis. El otro día hablaba con un compañero y me dijo que no pedía taxi porque siempre venía cobrando "con 20 euros". Eso es mentira, porque el taxi, como mucho, te puede cobrar hasta 5 euros máximo. La gente joven no sabe esto, y al final

“La competencia ofrece un servicio que no es mejor que el taxi”

la competencia se aprovecha de esta desinformación, y de las nuevas tecnologías, para ofrecer un servicio que no es mejor que el taxi.

Además, tampoco saben que a estos conductores no se les exige nada mientras que a los taxistas se nos exigen unos estándares bastante altos para acceder a la profesión. Me parece muy injusto que mis compañeros y yo tengamos que conocernos la ciudad entera para que luego lleguen ellos y por vestirse bien e ir en un coche negro intenten dar un servicio como nosotros.

Un examen para un mejor servicio

G.T.- Por ejemplo, has tenido que realizar un examen que muchos califican de complicado. ¿Cómo ha sido tu experiencia?

A.A.- Desde mi punto de vista el curso es un poco duro, pero hemos tenido un buen profesor que nos ha explicado varios métodos de cómo sacarlo adelante. Las clases duran dos semanas y aunque fallé en el primer intento,

en el segundo saqué muy buena nota. En mi opinión se trata de un examen muy difícil, que mucha gente no es capaz de sacárselo. El más difícil es el bloque de los itinerarios, porque puede haber dos itinerarios que te lleven al mismo sitio pero siempre tienes que escoger el que tenga menos kilómetros.

G.T.- ¿En qué consiste exactamente el examen?

A.A.- Tenemos que examinarnos de diferentes aspectos. Primero, un examen psicotécnico de 50 preguntas y después varios bloques con planos ciegos. En uno de ellos, por ejemplo, únicamente te ponen un punto con nombre y el resto sin nombrar y tú tienes que decir a qué edificios, lugares, calles se refiere. El siguiente bloque son itinerarios, que tiene una dificultad superior. Porque no solo es conocer la ciudad, es saber qué calles tomar y el itinerario más corto para llegar a un sitio. Es mentira que los taxistas demos vueltas en el taxi, porque nosotros nos preparamos para evitarlo. El cuarto bloque es centros de interés, es decir, conocer hoteles, monumentos, museos, restaurantes. También estudiamos el marco jurídico, el reglamento del taxi y las leyes que rigen la profesión. Y por último el régimen tarifario, conocer a fondo cómo funcionan las tarifas en función del día, de si es festivo, los suplementos a aplicar...para que no haya ningún problema a la hora de realizar el pago.



Andrés Veiga, presidente de Radioteléfono Taxi, y Héctor García, con Akram Amarouch

“El taxi puede ser una escuela increíble”

G.T.- ¿Qué bloques crees más importantes de cara al usuario?

A.A.- De cara al usuario pienso que todos son importantes, es importante conocer los puntos de interés, pero también llevar rápido al cliente a su destino, conocer las leyes que te protegen a ti y al usuario y por supuesto las tarifas que hay que aplicar. Pero si tuviera que elegir un único bloque o aspecto, a lo mejor el de los centros de interés. Poder informar a un turista es fundamental para la labor de un taxista.

Y aunque no hay prueba de inglés, cada vez somos más los que hablamos el idioma con fluidez. De hecho yo, sobre estas fechas, estuve haciendo un Erasmus en Inglaterra para finalizar mis estudios de cocina y hostelería y estuve en un hotel de cinco estrellas mejorando mi inglés. Sabría llevar a cualquier turista que solo hablara inglés sin ningún problema.

G.T.- ¿Qué es lo que más miedo te da a la hora de ponerte al volante de un taxi?

A.A.- Al principio siempre te da miedo, porque piensas que los clientes pueden no confiar en ti, sobre todo por mi juventud, pero la verdad es que mi profesor me ha dado mucha confianza. Y luego sé que gente con poca educación hay en otros sectores, pero no todo el mundo es así, así que sería cuestión de mala suerte. Mi idea, además, es trabajar por la noche, porque soy más nocturno y no me da



Akram destaca las enseñanzas del profesor a la hora de aprobar el examen

miedo. Creo que es donde más chavalería hay, por así decirlo, y donde seguramente me sienta más cómodo trabajando.

G.T.- ¿Qué ha dicho tu entorno de tu decisión de ser taxista?

A.A.- El otro día se quedaron alucinados, es más uno me dijo que si iba a tunear el coche como taxi para poder trabajar. Ese es el desconocimiento que tiene mi generación sobre cómo funciona el sector. Se quedaron sorprendidos, la gente no lo ve como un trabajo. En el instituto no te enseñan lo que son las profesiones, no te preparan de verdad para la vida ahí fuera ni los oficios a los que podemos dedicarnos al terminar las clases.

Te hablan de ser abogado, profesor, ingeniero... como mucho policía. Pero nunca se habla de la alternativa de ser taxista, ¿por qué no? Conocer la ciudad, conocer gente nueva, pienso que con cada cliente debes quedarte con una parte. Cada cliente es un mundo y te puede contar una historia distinta que deja parte en ti. Creo que de todo el mundo se puede aprender y el taxi puede ser una escuela increíble. A los jóvenes solo nos ofrecen trabajos precarios y se nos suele tratar mal, mirándonos por encima del hombro. Tengo amigos con carreras universitarias que no se están dedicando a lo que estudiaron y sin embargo, quienes han querido dedicarse al taxi saben que tienen un empleo esperando fuera y creo que eso es algo que muy pocos sectores te lo pueden ofrecer.

En mi familia me han apoyado desde que se lo dije. Nunca he sabido lo que quería ser de mayor, y ahora me ven muy centrado y eso les alegría mucho.

La mayoría de los chavales de mi edad están sentados en un banco sin pensar en el futuro y creo que si no piensas en el futuro ahora te va a pillar el toro. Porque dentro de 10 años igual es demasiado tarde para hacerlo.

G.T.- ¿Qué les dirías a los jóvenes que estén interesados en trabajar en el taxi?

A.A.- El mensaje es que no opten por las VTCs, porque aunque no tienen que sacarse ningún curso ni pasar un examen lo ven como algo más fácil. Pero es un sector que explota a sus trabajadores, no como el taxi. El taxi necesita mucha juventud. Aquí hay trabajo de sobra. Y yo no me imagino una ciudad sin sus taxis.

Una carta para el primer cliente

Akram no ha sido el único en aprobar en esta última promoción de nuevos taxistas. También Dulce Nombre Ortega se va a poner por primera vez al volante de un taxi y para hacer aún más especial esta ocasión ha escrito una carta de agradecimiento para su primer cliente. Un cliente que, le han explicado, nunca se olvida.





Text

Text

Text



Text



Text



Text

Text

Text

“El decreto de VTC es total

Los servicios de VTC deberán ser contratados con 15 minutos de antelación en la Comunitat Valenciana. Ese tiempo puede ser ampliable hasta una hora pero solo para los servicios urbanos, lo que impide que en muchos servicios entre municipios costeros se pueda ampliar el tiempo de precontratación. Esa es la principal queja, entre otras muchas, de Fernando del Molino, presidente de la Confederación de Taxistas Autónomos de la Comunitat Valenciana, que considera que el decreto aprobado por la Generalitat es “totalmente insuficiente.”



Fernando del Molino, presidente de la Confederación de Taxistas Autónomos de la Comunitat Valenciana

La Comunitat Valenciana ha decidido imitar a Catalunya y ha establecido que los servicios de arrendamiento con conductor (VTC) deban ser contratados con 15 minutos como mínimo de antelación. Ese tiempo puede ser ampliable hasta una hora en el caso de los servicios urbanos y el Ayuntamiento de Valencia ya manifestó su intención de ampliar esa precontratación.

Sin embargo, esa ampliación del tiempo mínimo de precontratación excluye a los servicios interurbanos, y esto supone que los múltiples servicios de costa que transcurren entre municipios solo podrán tener una contratación mínima de 15 minutos. Algo que para el sector del taxi supone un grave problema.

Fernando del Molino, presidente de la Confederación de Taxistas Autónomos de la Comunitat Valenciana, sostiene en esta en-

trevista a La Gaceta del Taxi que el decreto no es lo que esperaban y que contiene muchos artículos que harán difícil el control de las VTC.

La Gaceta del Taxi.- La Delegación Permanente de las Cortes Valencianas finalmente convalidó el real decreto que regula las VTC y que introduce una precontratación de 15 minutos para estos vehículos. ¿Qué sensación le deja el texto a nivel personal? ¿Cree que refleja lo que demandaba el taxi o se ha quedado a medio camino?

Fernando del Molino.- Para la Confederación de Taxistas Autónomos de la Comunitat Valenciana, asociación mayoritaria en el sector, el texto aprobado por el Gobierno es totalmente insuficiente por muchos motivos. Porque aunque en un principio pueda ser beneficioso para el taxi que en una ciudad grande como puede ser Valencia se pueda ampliar el plazo de precontratación, para los municipios de costa y la zona de Alicante este texto no va a servir para regular y controlar las VTC.

G.T.- ¿No se puede ampliar en esa zona el tiempo de precontratación, o es que una

“Una hora de precontratación para las VTC es razonable”

mente insuficiente”

hora sigue siendo insuficiente en esos municipios?

F.M.- El decreto otorga 15 minutos de precontratación para todo tipo de servicios, esto es, urbanos e interurbanos dentro de la comunidad. Pero en la zona de la costa se desempeñan mayoritariamente servicios de carácter interurbano, y en esos servicios no se podrá ampliar la precontratación a una hora, ya que esa ampliación solo afecta a los de carácter urbano.

G.T.- Como presidente de la Confederación de la Comunitat Valenciana y de la Federación Valenciana y Provincia, ¿qué opinan sus “colegas” de las otras provincias de Valencia de este texto?

F.M.- Sus opiniones van en la línea de lo que le he comentado. Lo que piensan es que los servicios interurbanos van a seguir tal y como hasta ahora porque, ¿qué servicios se contratan hoy en día que no tarden 10 o 15 minutos en recoger? Estamos hablando de un tiempo mínimo, insuficiente, y que supone que las VTC trabajen igual a como lo estaban haciendo hasta ahora.

G.T.- ¿El límite en el decreto para ciudades como Valencia es una hora como pasa en Barcelona, o hay alguna posibilidad, teniendo en cuenta que se avecina una campaña de elecciones locales, de ampliar algo más el tiempo de precontratación?

F.M.- Se podría ampliar más tiempo, pero cuanto más tiempo se pone de precontratación a lo mejor tienen más facilidad para



Imagen de una de las protestas de 2019 del sector del taxi pidiendo una regulación de VTC

tumbarlo en los tribunales por el tema de que sea desproporcionado para estas empresas. A nosotros una hora de tiempo nos parece razonable para que no hagan de taxis, que es lo que ellos en el fondo buscan.

G.T.- Más allá de la precontratación, ¿qué otras carencias encuentra en el decreto?

F.M.- Encuentro muchas, la verdad. Se han sacado de la manga un artículo que estipula que para servicios contratados por la administración no tendrán que tener esa pre-

tratación. Para esos contratos que hacen para los médicos, fiscalías, etc. Esos pueden ser de carácter inmediato. Ahí ya tenemos un coladero. También dice el decreto que los servicios de emergencia o urgencia tampoco deberán ser obligatoriamente precontratados, es decir, que no deberán respetar el tiempo de precontratación mínimo. Ahora vamos a ver qué es lo que se considera un servicio de urgencia o de emergencia.

G.T.- ¿En qué otros aspectos considera

que podía haber regulado mucho más la administración y no lo ha hecho?

F.M.- Siempre hemos insistido en el asunto de la vuelta a la base. Insistimos en que no pueden aparcar si no tienen servicio contratado. El problema es dónde van esos vehículos una vez que finaliza el servicio, porque pueden incluso ponerse a dar vueltas. Si no se estipula que obligatoriamente tienen que ir a un sitio, al final la norma es muy difícil de hacerla cumplir. Hemos hecho hincapié mucho en la obligatoriedad de ir a la base, como se hace en otros países europeos como Alemania, pero no lo hemos conseguido.

G.T.- El decreto introduce una disposición donde se establece una moratoria de dos meses para que las plataformas se adapten al decreto, ¿qué opinión tiene de esta medida?

F.M.- Esto también es otro inconveniente que estamos convencidos que lo han hecho para salvar las elecciones y para que no hubiera demasiado conflicto en campaña electoral porque no tiene sentido darle una moratoria de dos meses. Las aplicaciones en un día o dos pueden tener en cuenta lo necesario para adaptarse al decreto y no necesitan ese plazo.

G.T.- ¿Cuántas VTC pueden estar operando en estos momentos en Valencia?

F.M.- En Valencia legales yo creo que puede haber unas 350 o 370 en la Comunidad, y operando en Valencia calculo que unas 250. Luego están las que vienen de otros lugares como Barcelona, Madrid, Castilla La Mancha, Teruel, etc. Teniendo en cuenta esas VTC, a lo mejor hay 500 trabajando.

Mínimo control

G.T.- Para controlar esas no legales en teoría se estableció una web de control de Fomento. ¿Está en funcionamiento o en el propio decreto se habla de reforzar a nivel autonómico el control?

F.M.- Estamos en continuo contacto con las policías locales y lo que nos están transmitiendo es que todavía no tienen la posibilidad de controlar las VTC a través de una página web. Hemos solicitado una reunión de la mesa que hay creada contra el intrusismo en la que hay policías locales y servicios de inspección de transportes para que se pongan manos a la obra porque ahora mismo la web de control en lo que respecta a la Comunidad Valenciana no está funcionando. Al final, si la inspección en la calle no puede controlar que un coche está haciendo esa contrata-

“La web de control en Valencia no está funcionando”

ción como marca la normativa, no se puede hacer nada. Pero creo, sinceramente, que el problema está en que las elecciones lo paralizan todo, pero se supone que una cosa que está en vigor debe haber una inspección que controle que se está cumpliendo, y en la Comunitat Valenciana tengo serias dudas de que se esté controlando nada a través del registro electrónico.

G.T.- También se incluye en el texto recientemente convalidado la prohibición de la geolocalización del vehículo, ¿qué detalles os han explicado al respecto de esta prohibición?

F.M.- Nos han dicho que va a ser así, pero volvemos a lo de antes, no tenemos noticias de que se esté controlando, y eso al final es la clave. Si entras a la aplicación, no deberías de ver ningún coche en el mapa y nos consta que a día de hoy, una vez aprobado el decreto, uno se puede meter en la aplicación y ver los coches en el mapa.

G.T.- Seguimos inmersos en plena campaña electoral y en otras ciudades el taxi está ejerciendo un papel bastante activo, ya sea en la calle o en redes sociales. ¿Qué tienen pensado realizar durante la campaña a nivel local para que el taxi esté en primera línea de debate?

F.M.- Nos estamos reuniendo con todos los partidos políticos y llevo semanas participando en emisoras de radio locales e incluso

en una radio que tenemos en la asociación hemos hecho debates con políticos y con la actual consellera de transportes. Al final queremos que los taxistas sepan cómo va a actuar cada uno de los partidos políticos con nuestro sector y poner esa información en manos de los compañeros. El taxista debe saber qué partido le perjudica o le beneficia. También hemos hecho una campaña de adhesivos del taxi de la federación que reza que votes a quién defienda los servicios públicos. El taxi en estas elecciones se está volcando mucho.

G.T.- En Madrid algunas voces del taxi apuntan a que el trabajo ha disminuido bastante en los últimos meses, ¿en qué situación se encuentra el sector del taxi de Valencia?

F.M.- Llevamos unos años que la tendencia en cuanto al trabajo es ascendente, hay más trabajo, hay más demanda, pero es cierto que en el último año se ha estancado. Lo hemos notado. El mes de enero ha sido muy duro por ejemplo. Pero en Valencia sucede que cuando llega la temporada de turismo no notamos tanto la bajada de trabajo que pueda haber en otras ciudades.

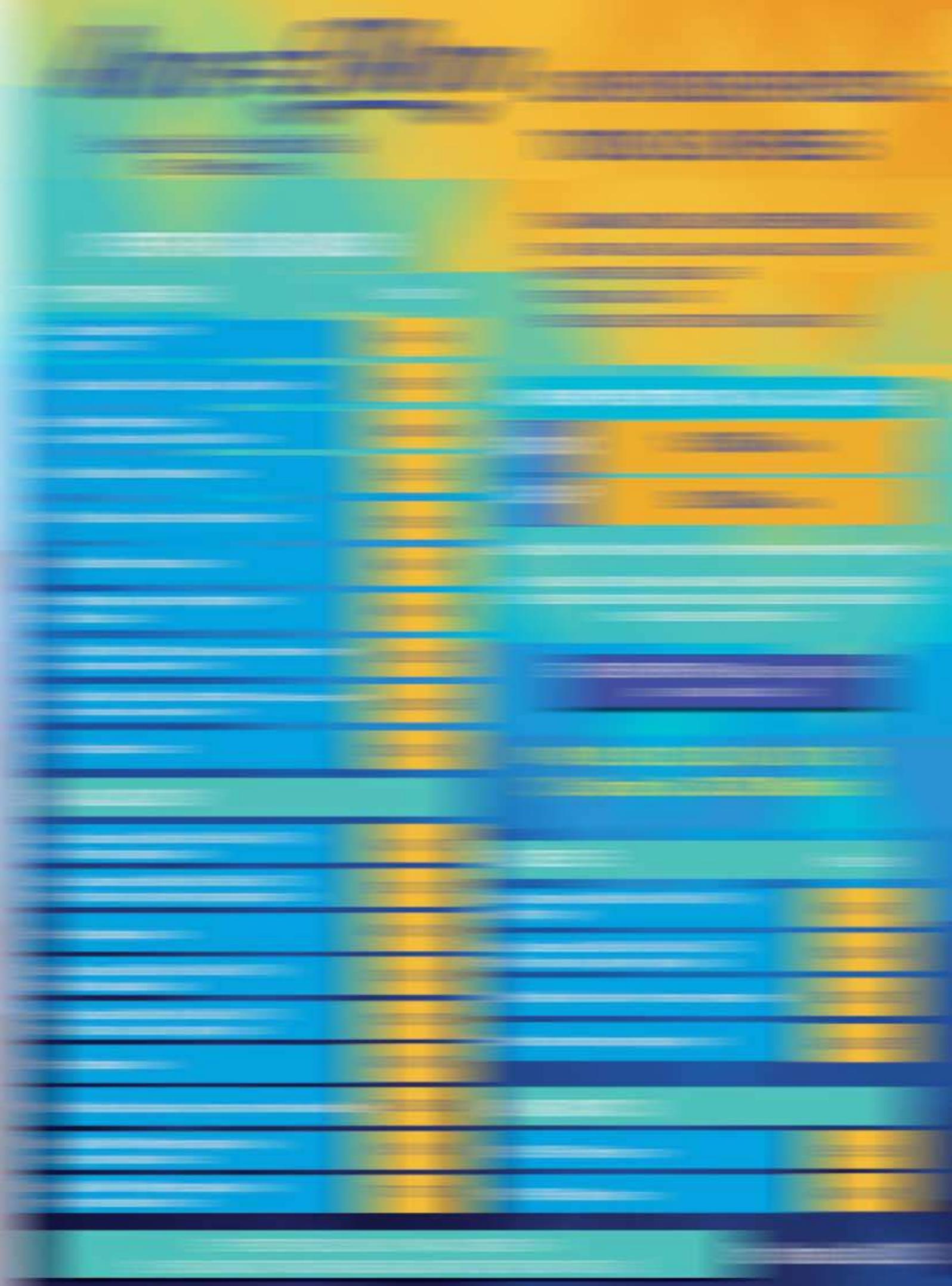
También quiero apuntar que en Valencia hemos tenido una regulación horaria que fue tumbada en los tribunales por una denuncia de la Asociación empresarial. Posteriormente se intentó implantar otra regulación horaria, denunciada por la Asociación Gremial y que se ha vuelto a tumbar, aunque estamos ahora con el tema de las cautelares. Por eso, hace unas semanas se hizo una votación al sector para ver qué regulación quería, y salió mayoritariamente una de 16 horas.

Rechazo a trabajar con plataformas de VTC

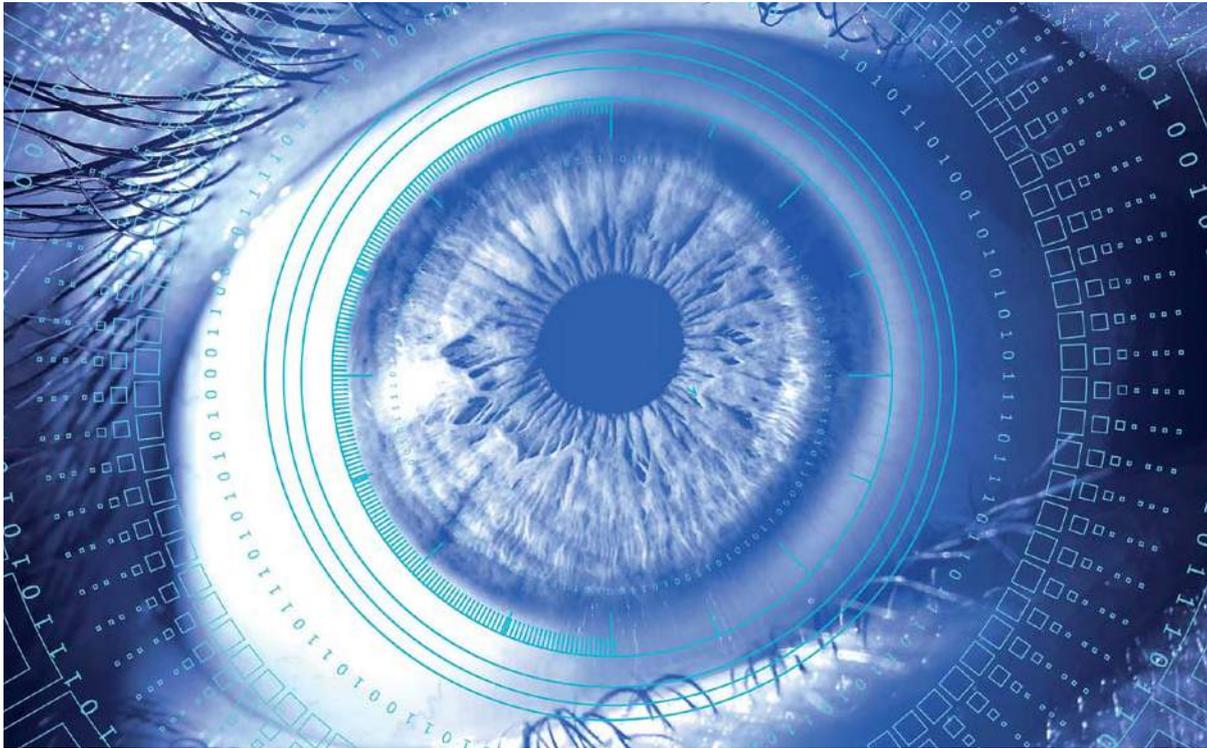
Tras conocerse el anuncio de Cabify de que pretendía trabajar con taxis en Cantabria -anunció que fue respondido por la Federación Cántabra negando que el taxi hubiera alcanzado algún tipo de acuerdo con dicha plataforma-, se filtró en algunos medios de comunicación que la empresa de VTC podría intentar trabajar con taxis en la Comunitat Valenciana.

Cuestionado por esto, Fernando del Molino manifestó que a la compañía le resultaría muy difícil encontrar taxistas dispuestos a trabajar con ella. “Ahora mismo hay un odio tan grande a esta empresa por parte del sector del taxi que me parecería muy triste que hubiera un solo taxista que trabajase con esa aplicación”, manifestó.

“Creo que lo tienen complicado, pero al final, los taxistas son personas y si les ofrecen algo muy apetecible pues a lo mejor alguno caería en la trampa. Pero desde luego les costaría mucho conseguir una flota para poder trabajar”, expresó Del Molino, dejando claro que desde la Confederación “condenaríamos la actitud de cualquier taxista que decida trabajar con estas plataformas”.



Viaje al taxi del futuro



Los avances tecnológicos a veces van más rápidos de lo que la propia sociedad puede asimilar. Y si bien todos estamos más que acostumbrados a desenvolvemos con soltura con smartphones cada vez más sofisticados, sigue habiendo cuestiones que tal vez hayan llegado demasiado pronto. O para las que todavía, y tal vez nunca, estemos realmente preparados.

Es el caso de las prácticas biométricas, como el reconocimiento facial, incorporadas a los dispositivos móviles, y que se encuentran todavía por consolidar. Según diferentes estudios, los usuarios siguen siendo reacios a adoptar este método de autenticación debido, principalmente, a la falta de información sobre la biometría y sus beneficios, lo que es una clara señal de la poca madurez del mercado.

Lo que dice tu rostro

Sobre este tema, el reconocimiento facial, se ha publicado recientemente que taxis con este sistema comenzaban a operar en Japón con el objetivo de ofrecer una publicidad más personalizada al usuario. Premium Taxi Vision, que se implementó por primera vez en enero, pretende hacer que "viajar en un taxi sea más cómodo" utilizando sistemas de reconocimiento facial a través de cámaras colocadas en los asientos traseros con las que

se estima tanto la edad como el género del usuario.

En cuanto a la privacidad, la empresa asegura que todas las imágenes se borran de inmediato, y que además nadie puede verlas durante el proceso. De esta manera, la única conclusión que obtiene el sistema tras el escaneo es el género de la persona que se ha subido al taxi y su edad para así poder ofertar la publicidad que más se adecue al usuario que en ese momento está montado en el taxi. El recelo ante quién y cómo se gestiona toda esa información sigue siendo una barrera para una mayor implementación de este tipo de dispositivos no solo en los taxis, sino en otros habitáculos. Según demuestra el estudio, existe una desconfianza generalizada, ya que el 72% de los españoles cree que las empresas utilizan y comparten con terceros sus datos personales

Además de las biométricas, hay que destacar también el machine learning, o máquina que aprende, cada vez está más presente en los smartphones, aunque solo el 30% de usuarios lo conoce y únicamente un 15% lo utiliza. Aplicado al taxi, por ejemplo, es interesante saber que este tipo de tecnología se emplea en competiciones para, por ejemplo, predecir el destino de un taxi basándose en el comienzo de su trayectoria, la hora de salida, la identificación del conductor y la información del cliente.



Más apps, menos llamadas

Pese a la desconfianza, el uso que le damos al smartphone y a sus aplicaciones sigue siendo amplio. Y es que desde que la primera app llegó al mercado hace 10 años, su uso ha ido creciendo cada año, integrándolas en nuestras tareas diarias hasta suponer más del 80% del tiempo que dedicamos al uso del móvil en el mundo en 2017, según datos de un estudio de Ditrendia.

Solo en ese año se descargaron 178,1 miles de millones de aplicaciones móviles y se espera que en 2022 la cifra ascienda a 258,2 miles de millones de descargas. De hecho un smartphone tiene de media 80 aplicaciones instaladas, de las cuales solo se usan mensualmente la mitad. Aún así, dedicamos 7 veces más tiempo a las aplicaciones que a los navegadores móviles (la media se sitúa en 2 horas diarias). Si analizamos el tiempo dedicado a las aplicaciones frente a los navegadores en el mundo observamos que una media de casi el 90% de los minutos móviles de los usuarios se dedican a las aplicaciones. Por categorías, las aplicaciones de compras, con un crecimiento interanual del 54% en el número de sesiones que realizan los consumidores son las más crecen en el mundo, frente a las de estilo de vida o juegos, que descienden considerablemente. Y dentro de este subsector, las búsquedas en Instagram para comprar aumentan un 13%. El uso del vídeo en esta app, en la que se encuentran prácticamente todas las radioemisoras españolas, ha provocado un aumento

de seguidores, ávidos por encontrar contenido que les entretenga.

Lucha por sobrevivir

Eso sí, no todas las apps que descargamos consiguen mantenerse en nuestro teléfonos móviles tiempo suficiente ni las utilizamos de forma habitual. Por ello es un reto para los desarrolladores de apps conseguir que un usuario la descargue y la utilice. Y existen datos sobre ello. El 28% de las aplicaciones que se instalan en el mundo son eliminadas en los 30 días siguientes a su descarga. Y 3 de cada 10 consumidores que desinstala una aplicación lo hace en las 24h siguientes a descargarla.

En el taxi son conscientes de la importancia de las apps a la hora de atraer a nuevos usuarios y de mantener a los ya existentes. La inversión en el desarrollo de estas plataformas se lleva cada vez más presupuesto por parte de las radioemisoras del taxi tradicionales, que han apostado plenamente por la integración de las nuevas tecnologías en sus sistemas. El pago con tarjeta integrado, programar los viajes, calcular el coste aproximado de una carrera y acceder a flotas cada vez más grandes en diferentes ciudades permite a los usuarios, y también a los profesionales, una experiencia más placentera al desplazarse por la ciudad.



“El taxi tiene espacio en la nueva movilidad”

Nuevos tiempos para la Unión de Barcelona del STAC con la llegada de una nueva directiva “joven, con experiencia para dar un nuevo impulso a la asociación”. Así lo explica su nuevo secretario, Jaime Sau, para quien es fundamental que el STAC vuelva a tener representación en la Taula Técnica del Taxi. Sobre el futuro del sector, Sau tiene claro que el taxi tiene margen de mejora y cree que hay que cambiar algunos aspectos para poder hacer frente a toda la competencia en transporte a la que se enfrenta el sector.



Jaime Sau, nuevo secretario general de la Unión de Barcelona del STAC

Jaime Sau es titular de una licencia de taxi de Barcelona desde 2009, pero no es hasta 2017 cuando decide dar el salto a la política sectorial. Primero formando parte de la junta de la Unión de Barcelona del STAC acompañando a Carlos González, su ex secretario, y ahora, desde el pasado mes de marzo, liderando la organización en la Ciudad Condal.

Una decisión que, como nos cuenta él mismo, viene motivada por las ganas de hacer crecer al sector, renovar y rejuvenecer el sindicato y recuperar la representatividad del mismo en la Taula Técnica del Taxi, de donde salió en 2016. Porque aunque como él mismo reconoce, el STAC ha seguido siendo parte fundamental del taxi barcelonés, “tenemos que estar ahí para influir en la medida de lo posible en las decisiones que se tomen en Barcelona respecto al taxi”.

También cree importante mejorar la comunicación con los socios, “queremos que nuestra entidad sea más participativa” y

apuestan por hacer más consultas en las que puedan participar los afiliados. Todo ello con el único objetivo de seguir trabajando para mejorar el taxi, un sector que, asegura Sau, tiene mucho margen de crecimiento.

Gaceta del Taxi.- ¿Qué le motiva a presentarse a estas elecciones sindicales?

Jaime Sau.- Es verdad que soy afiliado desde hace poco. En 2017 me llamó Carlos (Fernández) para que participara en la anterior Unión con la idea de reformarla, pero al final no llegamos a un acuerdo con los que estaban anteriormente y Carlos dimitió en diciembre y yo salí con él. Cuando acabó la legislatura y se convocaron elecciones decidimos presentarnos como la plataforma Nou Impuls con la intención de liderar una serie de cambios y fuimos la única candidatura. Nuestra candidatura está formada por gente joven, con experiencia en el sector para dar un nuevo impulso a nuestra asociación, al STAC.

G.T.- En mayo de 2016 el STAC dejó de tener representación en la Taula Técnica del Taxi y desde entonces trabajan para volver a recuperar su puesto. ¿Ve posible recuperar su posición?

J.S.- Nosotros queremos recuperar la representación que se perdió anteriormente

“Queremos que nuestra entidad sea más participativa”

pero tenemos que luchar por él”

“Todos los taxistas tendrían que estar en algún radiotaxi o app”

porque hubo una serie de problemas internos y la asociación se dividió. Lo que nosotros pretendemos es unificar al sindicato y ponerlo en el sitio que se merece, tanto por historia, como por infraestructura, como por ideas. Creemos que tenemos que estar ahí para influir en la medida de lo posible en las decisiones que se tomen en Barcelona respecto al taxi. Nuestra asociación tiene una implantación muy fuerte a nivel autonómico pero nos falta la representación en Barcelona, porque de los 12.000 taxis que hay en Catalunya, 10.500 están en Barcelona y su Área Metropolitana. La Unión más importante, en número, porque todas lo son, tradicionalmente siempre ha sido la de la Ciudad Condal, y por eso es fundamental para nosotros volver a ser fuertes aquí.

También queremos que nuestra entidad sea más participativa, más transparente. Para ello celebraremos consultas y nos valdremos de nuestros medios, como son la revista o la radio (107.3 FM). Dos herramientas desde las que informamos de lo que sucede en el Sindicat, pero también en el sector del taxi en general.

Creemos que es importante que los socios se impliquen más en las decisiones que se tomen en el Sindicat. Queremos un sector



La nueva directiva de la UIB-STAC al completo

informado.

G.T.- No obstante, aunque no forman parte de la Taula sí que han participado en la toma de decisiones del sector...

J.S.- Así es, hemos seguido trabajando y haciendo cosas fuera de la Taula Técnica

Nosotros hemos venido a colaborar con las otras asociaciones y no a competir. Porque lo que queremos es mejorar nuestra imagen, la imagen del taxi y de nuestro sindicato. Somos gente joven y la mejor forma de predecir tu futuro es construirlo. Construyamos un taxi con futuro.

G.T.- En su programa han hablado de la imagen, la profesionalidad y la competitividad del sector como aspectos fundamentales para ustedes. ¿Qué habría que cambiar del actual modelo?

J.S.- El taxi tiene un margen de mejora, en Barcelona, muy importante. Ppor ejemplo pensamos que aunque la mayoría de los taxistas están al día de las nuevas tecnologías, hay un 40-50% de los taxistas que no están adscritos ni a una aplicación ni tampoco a una radioemisora. Creemos que todos los taxistas tendrían que estar en algún radiotaxi o app.

También creemos que hay que mejorar la imagen como sector endureciendo los exámenes de acceso y poniendo más inspectores y más control para que el servicio sea lo mejor posible.

Y a nivel servicio, ofrecer nuevas tarifas y nuevas maneras de vender nuestro servicio al usuario. Básicamente lo que queremos es que el taxi ofrezca al usuario lo que él nos



La imagen, la profesionalidad y la competitividad, fundamentales para mejorar el sector

está pidiendo. Porque sabemos que el taxi tiene sitio en la nueva movilidad, existe un espacio para nosotros, pero creemos que tenemos que luchar por él.

G.T.- En Madrid, por ejemplo, se acaban de unir dos radioemisoras para trabajar bajo una misma aplicación. ¿Sería posible algo similar en Barcelona donde la fragmentación es aún mayor?

J.S.- Nosotros, desde el Sindicat del Taxi de Catalunya, como sabrás, contamos con nuestra radioemisora, que es Barnataxi y una aplicación propia, EY!Taxi, que ya funciona de paraguas para otras emisoras. No cabe duda de que en Barcelona el mercado está muy fragmentado y hace falta hacer frente común contra nuestros competidores, que cada vez son más. Y no únicamente los vehículos de alquiler con conductor. También los patinetes, el car sharing, las motos, las bicicletas eléctricas. Creo que es imprescindible que el taxi tenga radioemisoras de mayor tamaño, que den un mejor servicio y cubran mejor lo que es el área metropolitana de Barcelona. Porque el AMB no es únicamente Barcelona, estamos hablando de 36 municipios que rodean Barcelona donde deberíamos tener más presencia para que todos los habitantes y usuarios del servicio de taxi les llegue con rapidez un taxi.

Nosotros estamos por la unificación, pero hay muchas empresas privadas que tienen que dar el paso en esa dirección.

Vigilantes ante los “fraudes de ley”

G.T.- ¿Cuál es su valoración sobre el Decreto aprobado por la Generalitat para regular la actividad de las VTCs?

“Las VTCs quieren hacerse con el mercado del taxi”

J.S.- Fuimos parte activa en la negociación del decreto aprobado por la Generalitat, que obliga a una precontratación con un cuarto de hora y que, entre otras cuestiones, les impiden circular de vacío. Ahora estamos a la espera de que se apruebe el próximo reglamento del AMB en mayo que amplía ese cuarto de hora hasta la hora completa.

Estamos a la expectativa de ver si el reglamento es fuerte jurídicamente porque sabemos que va a ser recurrido nada más salir y queremos saber si va a poder resistir todos los recursos que se van a interponer contra él. Además, esperamos que la siguiente administración municipal que se haga cargo del taxi lo lleve adelante.

G.T.- La aprobación de ambas medidas expulsaron a Uber y Cabify de Barcelona, si bien esta última ha vuelto con algunos matices sobre la medida...

J.S.- Creemos que es una treta, una artimaña completamente ilegal que lo único que hace es fraude de ley. Y por ello esperamos que la Generalitat tome nota y no deje que una empresa privada le plante cara de esta manera e intente engañarnos a nosotros creemos que cada servicio que se hace por la app es un servicio independiente al otro, no son contratos de libre disposición ni ninguna otra cosa rara. Sabemos que es un fraude de ley, tal y como nos han asegurado fuentes jurídicas, pero estamos a la espera de ver qué pasos dará la Generalitat en este sentido, que ya ha abierto un expediente informativo contra ellos.

G.T.- ¿Se plantean tomar acciones legales?

J.S.- Por supuesto, nosotros estamos vigilante. Han aparecido dos nuevas aplicaciones

y estamos vigilándolas desde la UIB, estamos muy atentos a cómo desarrollan su actividad estas empresas y si respetan lo que marca el decreto de la Generalitat. No se puede permitir que se salten la ley a la ligera.

G.T.- También Cabify ha vuelto a ser noticia por su ofrecimiento para trabajar con taxis. ¿Qué opinión le merece esta oferta?

J.S.- Eso lo tenían que haber hecho desde el principio. En vez de irrumpir en el mercado con VTCs que lo hubieran hecho con taxis. Para nosotros llega tarde, de todas formas lo han intentado con varios pero no lo han conseguido. También sabemos que en Cantabria solo trabajarán con uno o dos taxistas, no con más. No entendemos muy bien estos movimientos, pero todo parece indicar que se trata más bien de una estrategia para blanquear su imagen. Pero nosotros sabemos que ellos vienen a quedarse con nuestro mercado, porque aunque dicen que ellos quieren ser la alternativa al coche privado esto no es así. Lo que quieren es hacerse con el mercado del taxi como han demostrado. Y van a hacer lo que puedan, como el tema de los 15 minutos o los movimientos especulativos que se están produciendo con la venta de autorizaciones de unas empresas a otras. Las pruebas son sus ofertas y las veces que nos mencionan en su publicidad. Es una campaña publicitaria.

G.T.- ¿Han frenado la aparición de nuevas autorizaciones las últimas medidas tomadas por la administración?

J.S.- Aquí en Catalunya lo que ha pasado es que se han dejado en suspenso 300 VTCs por decisión de sus propios propietarios. Quiere decir que ahora mismo no están en funcionamiento, aunque sí otorgadas. Por eso no ha aumentado la cifra, aunque nosotros somos conscientes de que llegaremos a las 4.000 VTCs en los próximos meses, porque están Sub iúdice. Pero es verdad que de las 2.000 que estaban ya otorgadas, y debido al Decreto y al Reglamento, han decidido dejar esas 300 en suspenso.

Una directiva “joven y entusiasta”

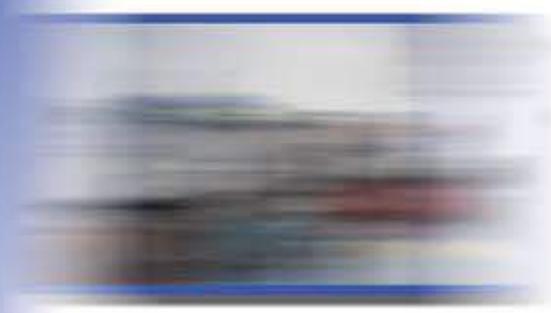
La candidatura Nou Impuls, (Nuevo Impulso), se presentó sin oposición a las elecciones celebradas el pasado mes de marzo en la Unión de Barcelona del STAC. Nueve taxistas con el propósito de liderar “una agenda de cambio y esperanza” para la organización en la que se combinan “juventud, experiencia, energía, ilusión y nuevas ideas”. Junto al nuevo secretario general, Jaime Sau, también forman parte de la nueva directiva Carlos Fernández, Christian Navarro, Javier Galipienso, Ricardo de la Flor, F. Xavier Mañans, Javier Ordiales, Eduard Ortiz y Fernando Sánchez.

THE HISTORY OF THE UNITED STATES

The United States has a rich and diverse history, shaped by the experiences and contributions of its many peoples. From the early days of exploration and settlement to the present day, the nation has grown and changed in remarkable ways.



The early years of the United States were marked by a period of rapid growth and expansion. The nation's borders were pushed westward, and new territories were acquired through a combination of purchase and conquest.



THE AMERICAN WEST



La Asamblea de SCAT veta a los taxistas con VTCs



En el centro, Carlos Herrera, presidente de SCAT

Los socios de la Cooperativa Madrileña del Taxi (SCAT), a propuesta de su Consejo Rector, han aprobado que aquellos socios que sean o hayan sido titulares de vehículos de alquiler con conductor pierdan su condición de socios. El cambio de estatutos también impedirá pertenecer a la entidad a quienes colaboren directamente con familiares titulares de este tipo de autorizaciones hasta el segundo grado de consanguinidad.

La medida fue aprobada de manera unánime por los socios asistentes a la Asamblea Ordinaria celebrada el pasado 27 de abril, apenas 160. Con esta modificación estatutaria, que afecta a los artículos 7 y 14, se considerará una falta muy grave la tenencia y/o explotación de VTC, al entenderse que atenta contra la actividad competitiva objeto de SCAT. Además, se podrá expulsar a quien en algún momento haya sido titular de VTC pese a no serlo en la actualidad, al considerarse que podría haber hecho daño al taxi con la venta de. En términos económicos, el ejercicio 2018 se ha cerrado en positivo con un beneficio neto para SCAT de 219.288,06 euros. La cifra de negocio de la Cooperativa se situó en 24.870.813 euros, con un capital social de 2.500.231 euros. Parámetros económicos que en palabras del economista-auditor demuestran en los últimos años que SCAT es una entidad "solvente y estable".

En cuanto al volumen de socios, al cierre del ejercicio de 2018 SCAT contaba con 12.501 socios. Durante el último año se han producido 223 altas frente a 250 bajas. De ellas 102 han sido voluntarias y las 148 restantes por falta de pago. Estas situaciones de impago, según Herrera, se están resolviendo a favor de la Cooperativa en diferentes procesos judiciales. También informó de que durante el ejercicio anterior se produjo un incremento del 19% de socios en el ámbito laboral y fiscal.

Instalaciones renovadas

Tal y como se anunció en anteriores asambleas, la Cooperativa ha ampliado las opciones para que los socios puedan repostar en sus instalaciones otros combustibles además del diesel. En San Mario, sede central de la entidad, ya se encuentra disponible el nuevo surtidor de GNC cuyos gastos de instalación han sido sufragados por Naturgy. El presidente explicó que dicho surtidor podrá ser, en 10 años, propiedad de la Cooperativa, motivo por el cual Herrera animó a los socios a repostar en él, dado que reportaría un beneficio evidente a la propia entidad.

Además de esta novedad, el Consejo Rector presentó también en imágenes la renovación de la delegación de Santo Ángel, que se encontraba en franco estado de deterioro. El presidente se refirió además a la marcha de las obras de la calle Secoya, instalaciones en las que ya se anunció la intención de instalar otro surtidor de GNC. Sin embargo, la demora de dos años y medio para obtener los permisos municipales de esta obra mientras, trámite que para el surtidor de San Mario solo supuso cuatro meses y medio, está entorpeciendo la puesta en marcha de un proyecto que desde el Consejo Rector creen que beneficiaría a todos los cooperativistas. "Es verdaderamente inexplicable, acudimos a Francisco José López Carmona, Inés Sabanés e incluso a Fomento por medio de César Ramos para que nos dijeran qué pasaba".

San Mario ya cuenta con un surtidor de GNC



El Consejo Rector de SCAT durante la asamblea del 27 de abril

Por otro lado, se informó a los socios de que se ha rescindido el contrato con el surtidor localizado en la Ermita del Santo al encontrarse en suelo municipal. Esto obligaba a prestar servicio a los conductores de VTC, han explicado desde la directiva, motivo por el cual han decidido finalizar esa relación contractual.

Fin al correo ordinario

Además de explicar a los socios las últimas novedades en cuanto a la renovación y actualización de las infraestructuras de la cooperativa, el presidente aprovechó para informar de algunos cambios en cuanto a la comunicación de próximas convocatorias assemblearias. Concretamente, a partir de esta última asamblea, las notificaciones se realizarán por correo electrónico, poniendo fin así a la utilización del correo ordinario, algo que supondrá un ahorro de unos 8.500 euros.

Con respecto a los stands del aeropuerto, Herrera también confirmó que la Cooperativa seguirá haciéndose cargo del alquiler del espacio dado que si se abandonan “rápidamente serán utilizados por nuestros competidores”. El gasto de personal seguirá a cargo de la Federación Profesional del Taxi y de Radio Teléfono Taxi, organizaciones a las que agradeció su labor de promoción del taxi.

SCAT, de lado de las asociaciones

A lo largo del informe de gestión, Herrera recordó a los asistentes que Cooperativa ha apoyado todas las iniciativas y manifestaciones del sector y ha querido reconocer el esfuerzo de los trabajadores de SCAT durante la huelga. “A la Cooperativa el paro le ha afectado mucho, puesto que hemos estado 21 días en lo que prácticamente no hemos trabajado”. También se ha querido homenajear, con un emotivo aplauso, a los taxistas que durante los días de paro en Madrid decidieron llevar a cabo una huelga de hambre, poniendo en riesgo su vida. E insistió en que seguirán apoyando a las asociaciones porque son ellas las únicas entidades representativas ante las instituciones.

En este sentido, el presidente lamentó que todavía haya más de 6.000 titulares de licencia en Madrid que no pertenecen a ninguna asociación. “Es una pena porque si no tenemos entidades representativas fuertes, vendrán estas empresas con grandes capitales a acabar con el sector”, advirtió. Y lamentó que pese a los reiterados llamamientos a los profesionales para que participen en sus respectivas asambleas sectoriales la respuesta no es la esperada.

Por otro lado, Herrera aprovechó para criticar la falta de requisitos

legales para ser conductor de VTC, mientras que en el taxi cada vez es más difícil acceder. Prueba de ello es la escasez de conductores ya que, por ejemplo, para la realización de los cursos de acceso al taxi es necesario un título compatible con el de la educación secundaria obligatoria para los aspirantes no nacionales. Esta situación, a su juicio, favorece a la competencia, que solo necesitan el carné de conducir B, tal y como recordó.

Para finalizar la asamblea y teniendo en cuenta que nos encontramos en periodo electoral, el presidente de SCAT recordó y lamentó el desprecio hacia el sector del taxi madrileño mostrado por el ya ex presidente de la Comunidad de Madrid, Ángel Garrido. “Primero nos humilla y ahora se marcha a Ciudadanos a ver si consigue que desaparezcamos”, agregó.

Elecciones sin oposición

Carlos Herrera ha sido reelegido como presidente de la Sociedad Cooperativa del Taxi de Madrid, SCAT, tras las elecciones celebradas el pasado 7 de mayo.

Sin haberse presentado ninguna otra candidatura, una vez llegado al quórum necesario, tal y como establecen los estatutos, se ha procedido al cierre de urnas con un total de 82 votos, de los cuales uno ha sido en blanco. En estas elecciones, como principal novedad, se han renovado tres cargos, al no presentarse a la reelección ni Ruperto Moreno, hasta ahora vicepresidente, Juan Manuel Fernández, vocal 1º y Francisco Cibreiro Rodrigo, como vocal 2º.

La composición actual del Consejo Rector mantiene en sus actuales puestos tanto a Carlos Herrera, presidente, como al secretario, Óscar Estebaranz, y al tesorero, Carlos Plaza. Leonardo Movilla asume la vicepresidencia, mientras que Javier Blanco pasa de vocal 4º a vocal 1º en la directiva. Los nuevos miembros del Consejo son Francisco Cibreiro Viñuelas, vocal 2º, Miguel Ángel López, vocal 3º y Francisco Javier García como 4º vocal.

Renovación interventores y comité

Además de la renovación del Consejo Rector, también se han elegido los interventores de cuentas, Felipe Espinosa, José María de las Heras y Manuel Ruiz, así como los miembros del comité de recursos. Ángel Fernández Carbajo, Cristina Díaz, Javier Paulino López, María del Pilar Ibañez y Olga Martín conforman este órgano.

Admitida a trámite la demanda de la PIT contra las VTC



Elpidio Silva, de la PIT, durante una rueda de prensa en Madrid

La demanda interpuesta por varios cientos de taxistas contra las empresas de VTC, Uber y Cabify, por competencia desleal, ha sido admitida a trámite por el juzgado de lo mercantil número 3 de Madrid.

En un comunicado los taxistas demandantes coordinados por la Plataforma Integral del Taxi y representados por el letrado y ex juez Elpidio Silva, acusan a estas compañías de competencia desleal y piden el cese de esta conducta y una compensación económica por daños y perjuicios.

El escrito de demanda argumenta que estas empresas hacen “un uso fraudulento” de la licencia de transporte discrecional de viajeros concedida por la Administración del Estado, ya que operan “casi exclusivamente” en áreas urbanas, prestando servicios que empiezan y terminan en la misma ciudad, y no a nivel interurbano o supra-autonómico.

Para los taxistas demandantes el objetivo de la licencia estatal de explotación de VTC es que el transporte se haga entre diferentes comunidades autónomas. Sin embargo, y así lo advierte la demanda la “auténtica intención” de los VTC es prestar servicio “casi exclusivamente” en las áreas urbanas y metropolitanas de las principales capitales de provincia, para lo que necesitan la preceptiva licencia municipal.

Aprobado el proyecto de Ordenanza de VTCs en Madrid

Finalmente, la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid ha aprobado el proyecto de la ordenanza reguladora de los servicios de arrendamiento de VTCs. El nuevo texto pretende regular los horarios y los calendarios de las autorizaciones VTC de un modo similar al del sector del taxi. Cada licencia podrá operar un máximo de 16 horas al día y cinco días a la semana, a excepción de los vehículos que estén adaptados a personas con movilidad reducida. Además, propone que no puedan estacionar ni parar a menos de cien metros de aeropuertos, estaciones de ferrocarril o autobuses, o intercambiadores de transportes. Por otro lado, el borrador pretende evitar la circulación en vacío de las VTCs, y para ello se regirán por criterios medioambientales. Así, un vehículo de etiqueta A solo podrá circular en vacío el 25%, los de categoría B, un 35%, mientras que en el caso de los C y los Eco, les corresponderá



circular en vacío un 50% y un 65% respectivamente. Junto a estas medidas de restricción de actividad, se contempla la creación de un registro municipal de las autorizaciones que realicen servicios con origen y destino en la ciudad de Madrid.

El taxi de Elche cambia de imagen

La concejala de Movilidad, Esther Díez, presentó el pasado 6 de mayo la nueva imagen de taxi Elche, una propuesta más para modernizar el servicio y hacerlo más atractivo a los usuarios. La propuesta ha sido impulsada desde la asociación Radio Taxi en colaboración con el ayuntamiento.

“El taxi es el servicio público por excelencia para el turismo y presentamos una propuesta que moderniza la imagen actual que se creó 1979 y que ahora cumple 40 años, por lo que es el momento ideal para cambiarla”, explicó la concejala.

Además, Díez quiso recordar que junto al cambio en la imagen del taxi se han potenciado la app de Radio Taxi Elche, la nueva gestión de



Imagen de unos taxis de Elche circulando por la ciudad

la flota, la nueva ley de taxi o la nueva ordenanza municipal “que se encuentra en consulta pública y en la que se recoge este cambio en la imagen de los taxis ilicitanos”.

Junto a una simplificación del escudo, la raya verde cambia a doble línea. Además, se colocan nuevos elementos distintivos para que los eurotaxi sean más fácilmente reconocibles así como iconos más atractivos para avisar de prohibido fumar, permitido el pago con tarjeta...

Veiga acusa a Cabify de dañar la imagen de Pidetaxi

Eras la emisión por parte de Cabify de un spot publicitario donde aparecía el logo de Pidetaxi, marca propiedad de RTT y ARTE, su presidente Andrés Veiga acusó a esta plataforma de haber causado "gravemente un daño a nuestra imagen" con "consecuencias irreparables".

El presidente aprovechó un comunicado para dejar claro que Radio Teléfono Taxi y Pidetaxi, con quienes trabajan más de 23.000 taxistas agrupados en la Asociación de Radio Taxis de España (ARTE), en ningún momento han establecido ni establecerán ninguna relación laboral con ninguna empresa de VTC. Al mismo tiempo Veiga incidió en que ARTE nunca ha colaborado ni ha autorizado a Cabify "al uso de nuestras marcas".

Desde ARTE, su presidente adelantó también que en relación al anuncio que tomarían las medidas legales oportunas para que dicha publicidad fuese retirada de todos los medios en que haya difundida. Asimismo, desde ARTE y RT aseguraron estar a la espera de que dicha plataforma rectificase e informase de la ausencia de vinculación con las entidades del taxi.



Andrés Veiga, presidente de Radio Teléfono Taxi y ARTE

“Es una guerra dura y hacen falta medios económicos”



Más de 300 asistentes acudieron a la presentación

Taxi Project 2.0 es el lobby que un grupo de taxistas, junto con una serie de profesionales de distintos ámbitos pretende instaurar en Bruselas para defender los intereses del taxi frente a las grandes corporaciones multinacionales.

Este movimiento, apoyado económicamente por los propios taxistas, nació en Barcelona y este pasado 9 de mayo se presentó en Madrid para que lo pudieran conocer los profesionales del taxi de la capital. En una sala de cine abarrotada con más de 350 asistentes, Alberto Álvarez, coordinador del proyecto, explicó en qué consistirá esta labor de defensa del colectivo. Al acto acudieron representantes políticos de Podemos, PSOE y Madrid En Pie.

Los taxistas que quieran apoyar este lobby deberán pagar 30 euros con IVA al mes. La junta directiva, mezclada entre la Asociación Élite Barcelona y la Plataforma Integral del Taxi, no cobrará y solo lo hará Álvarez que durante el inicio del lobby realizará las funciones de coordinador, y los profesionales científicos, económicos y jurídicos.

Al comienzo de la presentación, Álvarez indicó que es importante proteger en Bruselas una serie de directivas europeas que los lobbies empresariales “quieren cambiar para que las corporaciones tengan más poder que los ayuntamientos”.

“Debemos juntarnos y defender los derechos, porque podemos cambiar leyes locales o nacionales, pero si cae

una directiva europea no vale para nada. Hay que ir arriba del todo para poder sobrevivir”, añadió el coordinador.

Tras la intervención del Álvarez tomó la palabra Pablo Cotarelo, investigador de reconocido prestigio que participará en movimiento. “Uber y demás compañías, cuando aparecen, su característica fundamental es una mejora de la eficiencia con el objetivo de que los dueños de las empresas consigan más beneficios”, explicó.

Sergi Cutillas, economista que también forma parte del lobby, aseguró que su sector “puede jugar un papel muy importante en la reivindicación y poner en marcha una nueva forma de democracia”. En relación a las plataformas, Cutillas afirmó que “tienen los bolsillos llenos para mantener una ofensiva y copar el mercado. No quieren el transporte del taxi, quieren el transporte mundial”.

Por último, tomó la palabra un muy aplaudido Elpidio Silva, que llevará la parte jurídica del proyecto. Silva inició su intervención asegurando que le da pena ver a taxistas que tienen miedo a perder su trabajo. “No podéis tener miedo a perder el trabajo por el abuso de unos”, afirmó. “Es una guerra dura y hacen falta medios económicos. Por eso necesitamos poner una caja de resistencia para proteger al taxi en todo el territorio nacional”, explicó Silva, que finalizó su intervención arrojando a los taxistas asegurando que “con fortaleza, ganaremos”.

Mejía recupera la vicepresidencia por orden judicial

El Juzgado de Primera Instancia número 84 de Madrid ordenó en un auto el pasado 25 de abril a la Asociación Gremial del Taxi de Madrid (AGATM) que reponga a Ángel Julio Mejía en su cargo de vicepresidente y que recupere su condición de socio de pleno derecho.

De este modo, la jueza suspende cautelarmente la decisión de la Junta Directiva de Gremial adoptada el pasado 20 de febrero de expulsar a Mejía como socio y retirarle su cargo de vicepresidente de la organización.

Según la jueza, la principal justificación de la expulsión de Ángel Julio Mejía por parte de la Junta Directiva de Gremial fueron las críticas vertidas hacia la gestión de los integrantes de la misma. Por lo tanto, entiende la magistrada que las propias personas que decidieron expulsarle son parte afectada e interesada y pone en duda su objetividad e imparcialidad en el acuerdo de expulsión.

Por otro lado, indica el juzgado que la apertura de expediente de expulsión por parte de la Junta Directiva trae como consecuencia el cese de su desempeño del cargo de vicepresidente. Esto implica, no solo que el demandante no pueda desempeñar el cargo para el que fue democráticamente elegido, sino que no puede ejercer su derecho de sufragio ni activo ni pasivo en el próximo proceso electoral, que será muy próximo en el tiempo, ocasionando “un perjuicio de imposible reparación”.



Un millar de VTC más en España en lo que va de año

El aumento del volumen de vehículos de arrendamiento con conductor (VTC) sigue manteniendo un ritmo considerable. Sí que es cierto que ha descendido en comparación con los años de 2018 y 2017, pero solo en los primeros cuatro meses de este año el número de VTC ha pasado de 13.125 a 14.207, es decir, 1.082 licencias más solo en el primer tercio del año. Madrid ha vuelto a ser la provincia que ha soportado el mayor volumen de crecimiento, dado que ha pasado de tener 6.559 VTC en enero, a contar en la actualidad con 7.375.

Casualidad o no, tras la aprobación en Catalunya de un Decreto que regulaba las VTC y las obligaba a cumplir un tiempo mínimo de precontratación a estos servicios para no trabajar con una inmediatez similar al taxi, el número de estas autorizaciones en la Ciudad Condal ha descendido. En el último mes, Barcelona ha pasado de contar con 2.025 VTC a 1.934, lo que supone 91 licencias menos. Mientras tanto, en Madrid el número de este tipo de vehículos no deja de crecer. En los últimos 30 días la capital cuenta con 106 VTC más, pasando de las 7.269 de principios de abril a las 7.375 que registra hoy en día, según datos del Ministerio de Fomento. Es importante recordar al analizar dicha cifra que Madrid carece de regulación alguna específica para estos servicios.

Otras provincias que también han registrado un aumento considerable de VTC han sido Alicante, que pasa de 242 a 296; Málaga, que cuenta ahora con 1.418 VTC frente a las 1.357 del mes de abril; y Valencia, que ha visto como el número de este tipo de autorizaciones se incrementa de 158 a 182.



Cientos de VTC de Barcelona aparcadas en la Diagonal

Un nuevo y polémico reglame



El taxi de la Comunidad de Madrid cuenta con un nuevo reglamento que tiene como objetivo principal adaptar el servicio a las nuevas condiciones de mercado y a las novedades tecnológicas. Las asociaciones representativas no han recibido con el mismo entusiasmo el nuevo texto, y todas coinciden en que más allá de renovar la legislación del taxi, es necesaria una regulación para los vehículos de alquiler con conductor (VTC).

Días antes de la dimisión de Ángel Garrido como presidente, la Comunidad de Madrid aprobó mediante un decreto "in extremis" el nuevo Reglamento del Taxi para toda la región. Entre sus principales novedades, el texto da por primera vez la posibilidad a los taxistas madrileños de ofrecer un precio cerrado con anterioridad a los clientes.

La nueva normativa, sin embargo, no ha sido recibida con entusiasmo por todas las asociaciones del sector. De hecho, la Federación Profesional del Taxi, organización mayoritaria en Madrid, anunció a los pocos instantes de su aprobación que impugnaría el reglamento ante los tribunales. La organización presidida por Julio Sanz justifica su impugnación en que el texto presentado difiere del que se había consensuado con las asociaciones meses antes. Además, FPTM argumenta que la comisión jurídica consultiva de la Comunidad de Madrid aconsejó lo inoportuno de la aprobación de este nuevo reglamento.

Impugnaciones y demás reacciones aparte, la Comunidad de Madrid defiende la idoneidad de la aprobación del nuevo texto ya que desde su última publicación en 2005 se han producido numerosos cambios de importancia en la realidad del mercado de transportes y especialmente en el del taxi. Resulta curioso, tal y como apuntan desde el sector del taxi, que la Comunidad vea esa necesidad de regular el servicio de taxi para adaptarlo

nto para modernizar el taxi

a los nuevos tiempos y no hayan querido establecer una normativa para los vehículos de alquiler con conductor (VTC).

Entiende la administración que es conveniente introducir una cierta modernización en el sector del taxi y una racionalización y flexibilización en los servicios que prestan. Y una de las grandes novedades que introduce precisamente va en ese sentido. La CAM sostiene que debe flexibilizarse el régimen de prestación de los servicios de los taxistas, ya que hoy en día existen medios tecnológicos que permiten garantizar los derechos de los usuarios. Por ese motivo, ha parecido conveniente establecer la posibilidad de que los servicios previamente contratados puedan ser realizados con contratación por plaza y pago individual.

Tarifas fijas para lugares de alta demanda

Precio cerrado en servicios precontratados

Junto a esta posibilidad de compartir taxi a través del pago por plaza, el reglamento mantiene el concepto de que el régimen tarifario seguirá siendo propuesto por los municipios a la comisión de precios previa audiencia con las asociaciones representativas de los taxistas. Sin embargo, y dentro de ese objetivo de flexibilización, el texto

establece que en los servicios que tengan origen o destino en áreas de cero emisiones, así como en puntos específicos de gran generación de demanda como instalaciones deportivas, aeropuertos, estaciones ferroviarias, autobuses, recintos feriales, cementerios y otros, los ayuntamientos podrán establecer, siempre con carácter excepcional, tarifas fijas si de ello se deriva una mayor garantía para los usuarios. Esas tarifas se determinarán previamente en función del lugar de iniciación del servicio y de su recorrido total. En los servicios de tarifa fija, el taxista es quien determinará el itinerario.

Por otro lado, y reincidiendo en que las tarifas aprobadas son de obligada observancia para todos los taxistas, debiéndose habilitar por parte de la administración las medidas oportunas para su control, la Co-



La CAM elimina cargas burocráticas para el acceso al taxi

munidad de Madrid establece que para servicios previamente contratados, las tarifas tendrán un carácter de máximas de forma que puedan ser realizados dichos servicios a precio cerrado y el usuario podrá conocerlo antes de su realización.

Deja claro el nuevo reglamento que el precio no podrá superar el estimado para ese recorrido conforme a las tarifas vigen-

tes, ni ser inferior al que resulte de aplicar la reducción establecida, en su caso, por el Ayuntamiento competente. Por otro lado, en este tipo de servicios, el precio se calculará en base a los parámetros utilizados por el correspondiente ayuntamiento para calcular rutas, y el Consistorio en cuestión facilitará a los operadores esos parámetros, velando por el buen uso de este servi-

cio de precio cerrado.

En el módulo luminoso del taxi se visualizará que el mismo está realizando un servicio precontratado y en ningún caso, advierte el reglamento, se podrá exigir el pago de suplementos que no estén contemplados en el cuadro tarifario vigente.

Con todo esto, el nuevo reglamento permite además de compartir taxi pagando una plaza individual, algo que hasta el momento estaba prohibido, una tarifa fija para acudir a determinados lugares y un precio cerrado si el servicio es precontratado. Esto último lo ofrecen las VTC y es algo que los usuarios estaban esperando en el sector del taxi. En Barcelona también se ha

Cerco al arriendo

Atendiendo a la demanda de una parte del taxi, la Comunidad de Madrid refuerza su intención de acabar con algunas prácticas en el sector. La prohibición del arriendo en el taxi parece quedar reforzada con el nuevo reglamento. En concreto, en el punto cinco del artículo 17, el nuevo texto dispone que queda prohibido el arriendo, cesión, o traspaso de la explotación de la licencia y de los vehículos adscritos a la misma. Para acentuar esa prohibición, remarcando que es una conducta inadecuada en el taxi, la Comunidad incluye cualquiera de estas prácticas en las causas de revocación de la licencia.

Por otro lado, en otro artículo modificado y atendiendo a este objetivo marcado por la CAM, se elimina la posibilidad del arriendo ordinario que figuraba en el anterior reglamento. En ese mismo artículo se elimina la obligatoriedad de tener un seguro de responsabilidad civil por la cantidad de 50.000.000 euros.

En los servicios de tarifa fija, el taxista determinará el itinerario

establecido recientemente esta medida.

Además, el nuevo reglamento permitirá, siempre en el caso de que los servicios hayan sido previa y expresamente contratados por cualquier medio, incluido la opción telemática, recoger a personas en municipios distintos de donde tengan expedida la autorización, siempre que el destino de tales servicios se encuentre en el municipio donde sí que fue expedida dicha licencia. En este punto la Comunidad insta a los municipios a que promuevan los servicios con contratación previa para poner en marcha el precio cerrado y el pago individual.

Planes de amortización

El reglamento, además de la flexibilización del servicio, también introduce una serie de novedades que afectan a otros ámbitos del sector. Por ejemplo, con respecto a los profesionales y su rentabilidad en el trabajo, el texto establece que a partir de ahora los municipios, siempre y cuando las circunstancias existentes entre la oferta y la demandan lo aconsejen, pueden establecer planes de amortización de las licencias de forma que quede garantizada la prestación del servicio y la rentabilidad de los taxistas. También se modifican los requisitos para la obtención de la licencia de taxi, eliminando cargas burocráticas al posibilitar que la administración pueda recabar los datos de forma electrónica.

Por otro lado, se eliminan las exigencias que obligaban a los taxistas a estar domiciliados en la Comunidad de Madrid y a carecer de antecedentes penales para el ejercicio de la profesión, anuladas por sentencia

Todos los taxis de la CAM deberán ser blancos

del Tribunal Superior de Justicia de Madrid

La limitación del número de licencias por titular sigue vigente en el nuevo reglamento, de modo que un mismo titular no podrá disponer de más de tres licencias en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid salvo en los casos de los herederos forzosos, el conyugue del anterior titular, en los casos de muerte, de jubilación por edad o incapacidad física o legal de este.

El artículo 22 del reglamento, relativo al número de plazas, establece que el número de plazas no podrá ser superior a nueve incluido la del conductor, debiendo figurar

dicha capacidad en el permiso de circulación del vehículo conforme a la legislación en vigor en materia de tráfico. Incide en que los vehículos adaptados al transporte de personas con movilidad reducida deberán prestar los servicios a estas personas con carácter prioritario, pero no exclusivo.

A partir de ahora, todos los vehículos que presten servicios de autotaxi en la Comunidad de Madrid serán de color blanco y deberán llevar de forma visible en el exterior el número de la licencia municipal de color negro y el escudo del municipio que haya otorgado la licencia. La Comunidad otorga un plazo máximo de dos años a los titulares de licencia para que adecúen sus vehículos a estas nuevas exigencias. Por último, los carteles de libre y ocupado podrán ser luminosos, algo que hace unos años demandaron desde una parte del sector del taxi, ya que facilitará su visión por parte de los clientes, sobre todo en horario nocturno.

Persona jurídica por mandato judicial

Una de las novedades que más polémica ha generado y que ha llevado, entre otras cosas a que la asociación mayoritaria de taxistas en la actualidad de la capital, la Federación Profesional del Taxi, haya impugnado el reglamento, es sin duda la posibilidad de que la persona jurídica pueda ser titular de una licencia.

Esta medida, sin embargo, viene precedida de la sentencia 1018/2018 del Tribunal Supremo del año pasado donde queda claramente expresado que las personas jurídicas pueden ser titulares de las licencias de taxi.

En concreto, se modifica el artículo 10, relativo a los requisitos para la obtención de la licencia de taxi, donde queda establecido que podrán ser titulares tanto la persona física como la persona jurídica que debe tener personalidad jurídica propia e independiente.

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



Búscanos en **Gaceta TAXI .com**

Más de 1,7 millones de visitas en 2018

Líderes absolutos desde siempre

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

MADRID

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



CITROËN

C-4 SpaceTourer GLP man	1.560	130	18.100
C-4 SpaceTourer GLP auto	1.560	130	20.100

PRECIOS DESDE



DACIA

Lodgy Laureate GLP	1.600	100	10.650
Logan CMV/ GLP	900	90	9.460

*No incluido gastos de preparación taxi.

RENAULT JURADO. Tel. 91 401 05 49

C/ Alcalá, 187 Madrid



FIAT

Tipo station Wagon GLP	1.400	120	13.960*
Tipo Sedán GLP	1.400	120	13.080*
Talento diesel / Eurotaxi	1.600	125	25.630*
Dobló diesel/ Eurotaxi	1.600	120	23.520*
Dobló GNC	1.400	120	15.700*

*Precios desde.



FORD

Mondeo Sedán hybrid	2.000	187/103Kw	27.600*
Mondeo Sport Break hybrid	2.000	187/103kw	

Autorización en curso

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

*Precios desde. No incluida adaptación eurotaxi



LEXUS

IS300h Business	2.500	223	32.600
-----------------	-------	-----	--------

LEXUS MADRID SUR T. 916 895 101 / 916 196 292

Av. Carlos Sainz, 31. Leganés

Av. San Martín Valdeiglesias, 12. Alcorcón



MERCEDÉS

V220 / Eurotaxi	2.000	120	-
Vito Tourer / Eurotaxi	2.000	120	-

El precio no incluye equipamiento para taxi.

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



NISSAN

Leaf 40kwh Eléctrico	110kw	150cv	31.750
e-NV200 40kWh Eléctrico	80kw	109cv	38.545
e-NV200 40kWh Eléctrico Eurotaxi	80kw	109cv	38.545

Estos precios incluyen los descuentos de las ayudas en vigor.



RENAULT

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

*No incluidos gastos de preparación taxi, ni IVA.



SEAT

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



SSANGYONG

XLV GLP/gasolina	2.200	178	17.990
------------------	-------	-----	--------



TESLA

	0-100k/h	Batería	Auton/km	Euros
Model S 75D	4,4 sg	75 kWh	Hasta 490	58.000 *
Model S 100D	4,3 sg	100 kWh	Hasta 632	76.400 *
Model S P100D	2,7 sg	75 kWh	Hasta 613	108.000 *

Precios desde, restado el IVA y las ayudas institucionales.



TOYOTA

Prius + Eco	1.800	136	24.500
-------------	-------	-----	--------

COMAUTO SUR. Telf. 91 498 71 70

Avda. Carlos Sainz, 11 - Leganés



VOLKSWAGEN

Caddy Maxi 2.0 TDi / Eurotaxi	1.968	102	19.430
Caddy Maxi 2.0 TDi DSG/ Eurotaxi	1.968	102	20.990
Caddy Maxi 1.4 TGI GNC/DSG	1.400	110	25.970
Caddy Maxi 1.4 TGI GNC /6 veloc	1.400	110	24.130

Precios con IVA. No incluida preparación ni transformación Eurotaxi.

F.TOMÉ. Tel. 91 747 82 00 - 628 118 569

C/ Tauro 27. Madrid. ftome.com

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

BARCELONA

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
 CITROËN			
C-4 Space Tourer GLP	1.560	130	18.200
C-4 Space Tourer GNC	1.560	130	—

IVA incluido.

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

Precios desde.

 FIAT			
Dobló GNC	1.400	120	15.900€*
Tipo Station Wagon GLP	1.400	120	15.800€*
Talento 9 plazas (eurotaxi)	1.600	125	25.500€*
Talento 9 plazas (eurotaxi)	1.600	145	27.500€*

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

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

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

 LEXUS			
IS300h	2.500	223	34.790*

*No incluido gastos de preparación de taxi

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

Estos precios incluyen los descuentos de las ayudas en vigor.

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

Iva y matriculación incluidos.

 SEAT			
León GNC TGI Ref.	1.500	130	18.000
León GNC TGI Style	1.500	130	19.000

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

 SSANGYONG			
XLV GLP	2.200	178	20.960

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

 TESLA				
	0-100k/h	Batería	Auton/km	Euros
Model S 75D	4,4 sg	75 kWh	Hasta 490	58.000 *
Model S 100D	4,3 sg	100 kWh	Hasta 632	76.400 *
Model S P100D	2,7 sg	75 kWh	Hasta 613	108.000 *

Precios desde, restado el IVA y las ayudas institucionales.

 TOYOTA			
Prius + Eco	1.800	136	24.700

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

*Precios con iva 4%.



VENDO licencia de taxi de Madrid por jubilación. Viernes e impar. 130.000 Euros, con coche semi nuevo. T. 638 73 49 03

Necesito taxista. El coche duerme en garaje en Fuenlabrada. Interesados contactarme por las tardes. José Ángel T. 654155927. Email: arancomunidades@gmail.com

BARCELONA Me ofrezco como asalariado para turno de noche. Varios años de experiencia. Vivek Sharma. T 632 401 397. Email: viveksharmaspain@gmail.com

Se busca conductor de taxi en Madrid, fijo 100. Libra miércoles y par. Coche Dacia Lodgy GLP con solo ocho meses. Con mytaxi (por cuenta del conductor). Antonio T.675818726. Email: antonioanc.navarro@gmail.com

Necesito conductor de taxi para llevarlo solo. Libra martes e impar. Buenas condiciones. Pepe. T. 670914391

Vendo coche VW Caddy para Eurotaxi con 7 plazas. Año 2018, 150CV y 60.000 km. Todos los extras y asiento de cuero. Juan Enrique T. 633499578. Email: juanpiero_1u1@hotmail.com

BARCELONA Vendo licencia con coche, Maxi Caddy TGI. Dos años y 170.000 km. Descanso viernes e impar Precio: 150.000 €. Daniel González Doblado. T.600817507. Email: danielgonzalezdoblado@hotmail.com

Oferta de trabajo de taxista para trabajar solo. Volkswagen Caddy 7 plazas con

emisora RTT. Lunes e impar. Mónica T625197481. Email:aleaiactanoest@gmail.com

BARCELONA Me ofrezco como conductor asalariado. Turno indiferente. Hugo Alexander Zapata. T 625 244 287. Email: Alexzapata804@gmail.com

Busco conductor de taxi, libra jueves y par. A porcentaje. Pedro T. 676701164. Email: lorena.tomicoalba@gmail.com

BARCELONA Necesito asalariado para turno de de mañana. José Varela T.651087016. Email: josvarsa@hotmail.com

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

Busco conductor para llevar el taxi solo. Antonio T. 657267873. Email: anthonio.leon@gmail.com

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

BARCELONA Compro licencia de taxi sin coche. Fiesta lunes, martes, miércoles. Precio 105.000 €.

Abdelilah Ait Qaddour Kassi. T.688253468 Email: aitqa@hotmail.com

Busco conductor taxi Madrid, fijo 100. Vehículo disponible, skoda rápid con dos años, libra e impar. Gloria. T 63668757

BARCELONA Se vende licencia con coche Seat Toledo del año 2018. Descanso viernes, pares. Precio 140000 €. Josefa López Belmonte T. 649895601 Email finalopezbelmonte@gmail.cpm

Vendo licencia taxi con vehículo. Seat Altea del 2015 a GLP y 290. 000 km. Libra miércoles y par. Precio 118.000 € .T 635516352

BARCELONA Busco trabajo como conductor asalariado para turno de noche. 10 años de experiencia. Eberth Jesús Ore Canales T 681 239 068 Email: jesusval74@gmail.com

Vendo por jubilación licencia de taxi, lunes impar con coche para renovar. Capilla y taxímetro de espejo. Posibilidad de pago en cuotas mensuales negociables. Precio 125.000 €. Adrián T.610089647

BARCELONA Necesito conductor taxi para turno de noche. Zona Glorias, enviar currículum. Incorporación inmediata. Javier Hernandez. Email: alberthez@hotmail.com

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

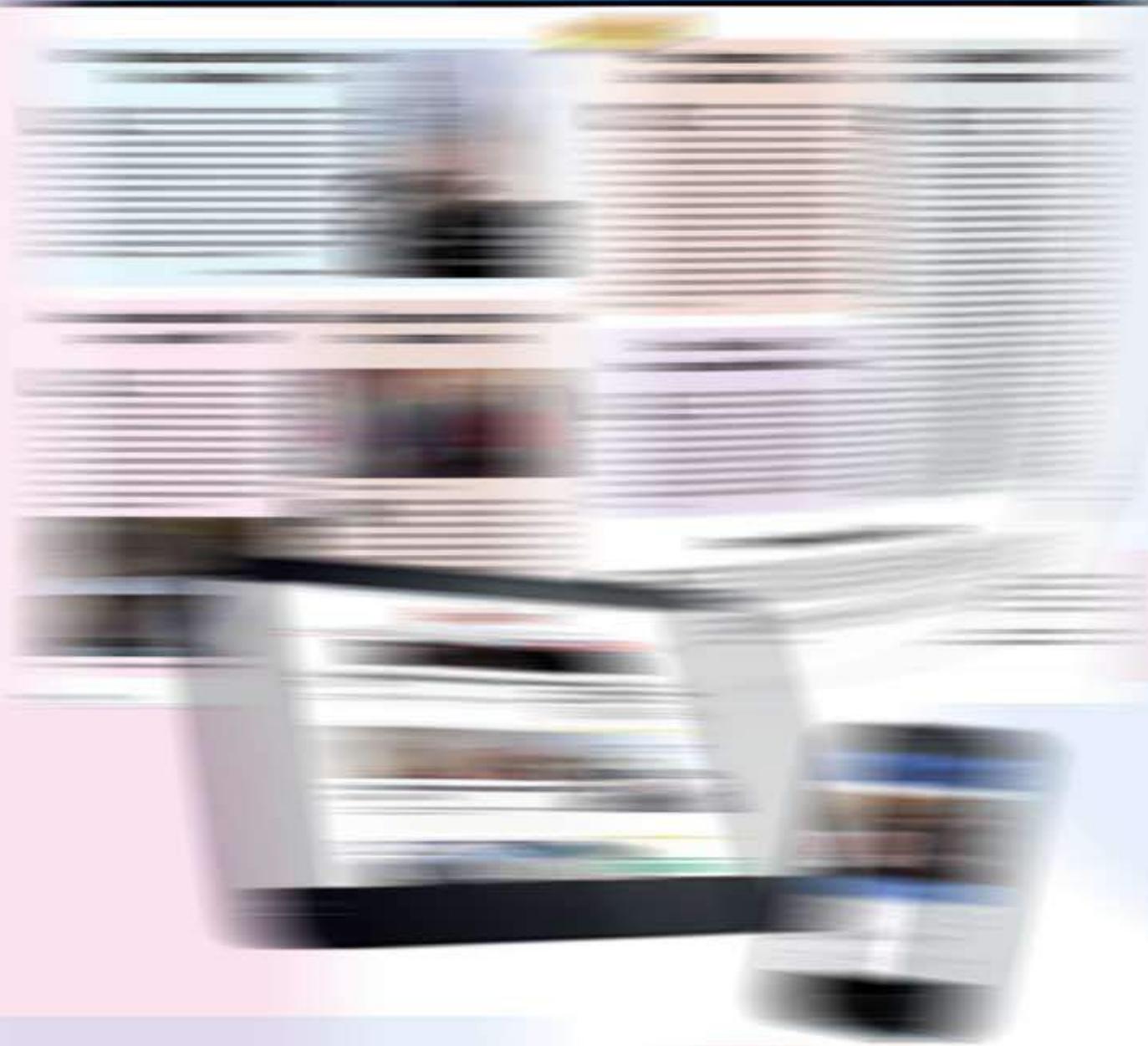




Handwritten text, possibly a date or reference number.

Handwritten text, possibly a title or header.

Two lines of handwritten text, possibly a list or notes.



Handwritten text, possibly a label or description.

Handwritten text, possibly a signature or date.



Handwritten text, possibly a note or reference.

