

La **Gaceta** TAXI

La primera revista del sector

del

AÑO XXI
NÚMERO 229
Septiembre 2015

GNMC y ROTT oscurecen el futuro del taxi

www.gacetadeltaxi.com

Entrevista Lorenzo Amor, Pte. ATA

Propuesta de tarifa para 2016



Text area containing several lines of blurred text, likely a description or list of items.



El infierno tendrá que esperar

Aunque los más pesimistas den al taxi por muerto, nosotros hemos presenciado hasta su velatorio, lo cierto es que el sector está muy vivo. Y con fuerzas, muchas, para continuar peleando con uñas y dientes por su futuro. En los últimos años ha salido reiteradamente a la calle para reivindicar sus derechos en materias normativas, legislativas...etc. Y ahora toca combatir contra otros enemigos con los que no se contaba: el propio gobierno.

Todo el mundo quiere un trozo del pastel, desde las nuevas plataformas online de transporte del otro lado del océano hasta los vehículos de alquiler con conductor pasando por las instituciones de la competencia. Pero, y ahí está el truco, no quieren hacerlo con el taxi ni con las normas que ya existen. Por ello los poderosos económicamente hablando presionan a los gobiernos para crear leyes ad hoc y eliminar las regulaciones del sector. Competencia ya ha hecho llegar los primeros requerimientos a los ayuntamientos para que eliminen artículos que, en su opinión, frenan el libre mercado. Todos ellos, ¡qué casualidad!, referentes a la regulación al acceso, al establecimiento de tarifas y al número de licencias. Córdoba y Málaga han sido las primeras, pero nos tememos, igual que quienes se manifestaron el pasado 11S, que no serán las únicas. Como decíamos, no es el único problema al que se enfrenta el taxi en esta "vuelta al cole". La modificación del ROTT, que se espera para antes del fin de la legislatura, también está complicándose. Además, el propio sector no se pone de acuerdo en si es bueno o malo el nuevo documento. Lo que sí está claro es que algo cambió, para mal, en diciembre de 2009 cuando se aprobó la Ley Ómnibus y su artículo 21. Desde entonces el número de VTCs no ha dejado de crecer y la proporcionalidad 1/30 es ya algo del pasado. El pulso entre las fuerzas, no ha hecho más que empezar y mientras tanto, todos en el limbo.

4. Taxómetro

• Con opinión propia.

6. Primera carrera

• El taxi grita "no" a la liberalización.



10. actualidad



• Protestas frente a Fomento contra el nuevo ROTT.

18. Noticias

- Los bono-taxis, nueva propuesta de Manuela Carmena.
- Barcelona acogerá la X edición de la Feria del Taxi.
- Más vigilancia contra los ilegales en Barcelona.
- El taxi neoyorkino planta cara a Uber.



28. En marcha

• Entrevista a Lorenzo Amor, presidente ATA.



30. A punto

• Las tarifas madrileñas 2016.



34. Rodar



• Skoda Superb Greenline.

37. Homologados

• Vehículos autorizados para el servicio de taxi.

38. gacetadeltaxi.com

• Tablón online.

Callejón sin salida

ANTONIO OLMO RUBIO.
TAXISTA

Como viene siendo habitual, después del periodo estival, a nuestras Asociaciones les toca sentarse con el Ayuntamiento, para tratar un tema muy importante, como son las tarifas del Taxi para el año 2016.

Hasta aquí todo parece normal, pues son nuestros representantes los que tienen que velar por ellas, ya que son nuestra mayor fuente de ingresos, la publicidad hasta ahora es meramente residual, y de ello depende nuestro futuro, y como vamos a prestar el servicio dependiendo de las medidas que se tomen.

No sabemos todavía que intenciones tiene con respecto al Taxi la nueva corporación municipal, ya que será la primera vez que tomen decisiones, y nuestro sector tampoco ayuda en nada, pues cada Asociación ha presentado unas tarifas diferentes, y se ha perdido una oportunidad para plantear en común propuestas, con una sola voz, y no como años anteriores, evidenciando nuestras diferencias, y tratando de agradar

al Ayuntamiento para que mi propuesta sea elegida, porque a todos los Taxis de Madrid nos afecta, y puede haber decisiones que se tomen porque la otra Asociación ha pedido lo contrario.

Espero y deseo que por el bien de todo el sector el Ayuntamiento de Madrid se sienta a negociar con nuestras Asociaciones las veces que sean necesarias para buscar el mayor consenso posible y, en un ejercicio de responsabilidad, demuestre que atiende las peticiones en común que pudieran salir de dichas reuniones, exponiendo en su caso las ideas que desde este consistorio pudieran surgir y que nuestros representantes no han presentado por novedosas. Queda mucho trabajo por realizar, entre otras cosas porque nos debemos a nuestros clientes, que son el fin último de la prestación de este servicio, y deben pensar que somos competitivos, a un precio razonable, porque de ello dependemos que nos utilicen más o menos. Yo lo tengo claro como taxista desde hace 21 años, pero los egos personales de algunos dirigentes pueden llevarnos a callejones sin salida.

Taxi en lucha @Faat_Fedetaxi ¿Donde está? No se ve a la ministra del PP @anapastorjulian @PPopular

@lorenzoamor_ata Pues yo como español me siento orgulloso de la flota de taxi de nuestro país...y como preside de org.de autónomos admiro a los taxistas

@maverba74 La CNMC es el caballo de troya de las multinacionales. Quieren privatizar el taxi para su beneficio #Noal Tipp

@madridentaxi1 La única manera de parar a este Organismo es realizando una Ley Del Taxi que de cobertura a los reglamentos y Ordenanzas.

@M Ruano Faat #11-S Nunca lo olvidaremos!!! #NoALaLiberaciondelTaxiEspañol

@vicen mansilla Qué prefiere @anapastorjulian un servicio del taxi seguro y profesional ? O prefiere lo que pretenden las multinacionales?

@EliteTaxiMadrid Había que demostrar que el #taxi no está dormido. ya sea en Córdoba o en Madrid. Viva el #taxi

@marcos r g "A los de Competencia se les ve el plumero en los temas de transporte" #taxi

@eltaxidemadrid Lo llevamos diciendo mucho tiempo: desregular para luego, cuando sea insostenible, regular a su gusto. #taxi #uber

@eurotaximalaga Orgulloso no lo siguiente por esta concentracion #taxi #NoALaLiberacion-DelTaxi #seguimosluchando #vivaeltaxi

In memoriam

Ha fallecido José Ramón Calderón Castrillo. Taxista por devoción y convicción, muy vinculado siempre al sector, incluso cuando ya estaba jubilado. Desde su retiro profesional siempre se mostró interesado por la actualidad y por los contratiempos que afectaban al que durante tantos años había sido parte de su día a día: el taxi.

Colaborador esporádico de La Gaceta del Taxi, con nosotros compartió otros aspectos más humanos. Era un hombre de gran sensibilidad que expresaba a través de sus poesías. Por ello queremos trasladar a nuestros lectores parte de esa intimidad a modo de pequeño homenaje a sus familiares y amigos, a quienes trasladamos nuestras más sentidas condolencias.

Para este in memoriam hemos seleccionado, de tantas poesías como compartió, una que creemos que le hubiera hecho especial ilusión dedicada a su nieta, porque la familia siempre fue para él, tal y como transmitía en sus escritos, lo más importante.



Era veintitrés de Marzo
en el año dosmil diez,
Eva se ponía de parto
y con ella inia Miguel
a la clínica El Rosario,
ya Carla quería nacer.

Amorosa, muy sincera,
niña que se hace querer,
un carácter de primera,
para hacerse comprender
llora que se desespera,
ya adquirirá sensatez
así que un poquito crezca,
y como debe de ser
Carla querrá que así sea
la familia ha de tener
por timón y por bandera.

Con orgullolo donaire,
"Flor de entremarzo y Abril"
lleva en sus genes de sangre
a los Calderón González
junto a los Crespo Harín.
Cielo, Gracia, Vida y Alma
en armonioso talento
y tersura de agua clara,
con un bendito argumento
a la familia da Carla.

Fuimos abuelos de nuevo
así que Carla nació,
de otro trocito de cielo
a la vez Carmen y Alfredo
Angela mi esposa y yo.

Así en verso como en prosa,
de Carla se ha de decir
ser una criatura hermosa,
dulce, linda, primorosa,
"Flor de Entremarzo y Abril"
con firmeza candorosa
que habita en Villaviciosa
y fue nacida en Madrid.

José Ramón Calderón Castrillo
Madrid 20-2-2011

Clamor en Córdoba contra la lib

Córdoba se convirtió el pasado 11S en la capital del taxi español. La ciudad andaluza acogió una multitudinaria manifestación a la que acudieron unos 2.000 profesionales de diferentes puntos del país para protestar por el dictamen de Competencia. Denuncian que el sector está ante un desregularización que no solo afectaría al taxi de esta ciudad, sino al conjunto de España.



Cabecera de la manifestación del 11S.

Una vez más el taxi español se ha visto obligado a salir a las calles para defenderse de los ataques externos. Esta vez contra sendos informes emitidos por el Comité Nacional de los Mercados y la Competencia, CNMC, en Córdoba y Málaga. En ambas ciudades Competencia pide lo mismo, derogar una serie de artículos que, a juicio de este organismo, "obstaculizan el mantenimiento de la competencia efectiva en el mercado". Este requerimiento, paso previo a la apertura de un contencioso administrativo, pide la derogación de hasta 14 artículos en el caso cordobés. Entre ellos, artículos relacionados con la confección de las tarifas y con el acceso y las limitaciones al desarrollo de la profesión que en opinión de la CNMC "supone un obstáculo al desarrollo de una competencia efectiva en la medida en que introduce barreras no justificadas a la entrada y permanencia de los operadores limitando su capacidad de competir y ofrecer sus productos."

De prosperar este informe, sería, tal y como manifestaron los asistentes al acto de protesta del pasado 11 de septiembre, el principio del fin del taxi tal y como lo conocemos.

Por ello, taxistas de toda España decidieron acudir al llamamiento realizado por la

Unos 2.000 taxistas de toda España colapsaron la ciudad

Federación Andaluza del Taxi, FAAT, y apoyaron con su presencia la manifestación. Unos 2.000 profesionales según los propios organizadores, 1.500 según datos policiales, colapsaron la ciudad durante las cuatro horas que duró la concentración. Hasta 3 kilómetros llegaron a ocupar los vehículos que acompañaron la marcha a pie por las principales calles de la ciudad.

Con gritos en contra de la liberalización del taxi y de la intervención de multinacionales en el sector, los miles de profesionales que asistieron a la jornada de protesta mostraron su descontento no solo por el informe de Competencia, sino también por la falta de apoyo que está recibiendo el taxi por parte del Gobierno central. El sector no entiende la postura de los partidos políticos que, a su juicio parecen estar buscando únicamente beneficiar a las multinacionales.

Además de numerosos profesionales anónimos, muchos de ellos con cientos de kilómetros acumulados para estar a tiempo en la concentración, también acu-

Liberalización del taxi



El informe de la CNMC y la Ordenanza Municipal.



y de ARTE, Asociación de Radio Taxis de España. Todos quisieron apoyar con su presencia no solo al taxi cordobés sino a todo el conjunto de un sector que se ve nuevamente amenazado.

Según manifestó el propio Gabriel Moragues a los medios presentes, el informe de la CNMC es un “atropello” para el sector. En su opinión, este organismo pretende “propugnar la Ley General de la Unidad de Mercados” en la que, recordó, está excluido el sector del taxi. Por su parte, desde Fedetaxi su presidente Julio Moreno quiso destacar que una desregularización del taxi “solo beneficia a las plataformas” que pretenden hacerse con una “tarta golosa”, en referencia a la facturación anual del sector que ronda los 4.000 millones de euros.

Junto con los taxistas estuvo el presidente de ATA, Lorenzo Amor, que pidió al Gobierno central que “deje de tocar las narices” al sector del taxi y se reúna con unos profesionales que “ya están levantando cabeza”.

dieron representantes de las principales organizaciones del taxi a nivel no solo nacional, sino también local.

Miguel Ruano, presidente de la Federación Andaluza y vicepresidente de Fedetaxi estuvo rodeado por el presidente de esta organización, Julio Moreno, que también preside Gremial Madrid, y por Gabriel Moragues, presidente de la CTE. Junto a ellos portando pancarta también se pudo ver a

La desregularización “solo beneficia a las multinacionales”

miembros del Sindicat del Taxi de Catalunya, de la Federación Sindical de Valencia, de la Asociación Madrileña del Taxi, de la Federación Profesional del Taxi, de la Cooperativa de Madrid, del Taxi de Madrid

La liberalización sibilina del taxi

Ni restringir el número de licencias, ni dedicación exclusiva, ni tarifas. En el duro informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia Competencia dejan clara su postura contraria a la fijación de licencias sujeta a un “numerus clausus”, por lo que solicitan la eliminación de los artículos 7, 8 y 9, que hacen referencia a la vigencia actual del coeficiente



4. Las filas de taxis alcanzaron hasta 3 kilómetros.

de licencias y a los requisitos para ser titular de licencia. También solicitan la supresión del artículo 2.f, que exige que el titular de la licencia sea persona física o cooperativa de trabajo. Según explica la CNMC, es una restricción “injustificada” a la competencia que vulneraría “la libertad de empresa”. Además, apuesta por eliminar el artículo 6 por considerar que restringir a una licencia por persona, dos si es cooperativa de trabajo, “limita la capacidad de auto organización del empresario”. Califica como “desproporcionada” establecer la dedicación exclusiva en el ejercicio de una actividad privada.

Además de la titularidad, Competencia también se muestra contraria a la tramitación de licencias. En su opinión, el artículo 12, es “desproporcionado”. A su juicio, establecer estas limitaciones a la transmisión de la licencia, unido a la existencia de un número limitado de títulos atribuyen un valor patrimonial “ficticio” que carecería de toda justificación en el mercado. También pide la eliminación de los artículos 40,41 y 42 que restringen, en palabras de la CNMC, la posibilidad de prestación del servicio por asalariados “sin que se justifique debidamente tal restricción” Otro de los puntos polémicos del informe hace referencia a las tarifas, cuyos parámetros quedan recogidos en los artículos 85, 86 y 58. La CNMC expresa en dicho

documento que la opción preferible sería la libre fijación de precios por cada uno de los posibles operadores. Tampoco se muestra favorable a la intervención de las asociaciones representativas en determinados contextos, artículos 8,73, 86 y 87. En su opinión, y apoyándose en la Ley GUM, este tipo de mecanismos de consulta presenta un elevado riesgo de derivar en un sistema de autorregulación fomentando además la concentración de operadores en torno a asociaciones y dejando al margen a quienes no están asociados. Por último, la CNM también exige la eliminación de artículo 27,3 de la Ordenanza que establece los límites de antigüedad del vehículo. Si bien califica como necesario que se establezca, cree que dar una antigüedad máxima de dos años es “demasiado gravoso” dada la vida media del parque automovilístico actual.

Lamentablemente Córdoba no es la única ciudad amenazada por el CNMC. En junio de este mismo año, apenas un mes después de que se aprobara su Ordenanza, el Ayuntamiento de Málaga, donde operan 1.434 licencias, “demasiadas” para los responsables del taxi, también recibió un requerimiento en términos similares al recibido por el Ayuntamiento cordobés el pasado mes de agosto. Dos documentos casi exactos, en Málaga solicitan la derogación de 16 artículos, en los que Com-

petencia distingue hasta cinco categorías distintas de impedimentos. El número de licencias, las potestad auto-organizatorias de los operadores, los requisitos de calidad y seguridad, la participación de las asociaciones o las previsiones relativas a las tarifas son también aquí los principales objetivos de la Comisión.

El informe de la CNMC, un “atropello” al sector.

Desde el taxi creen que se trata de un proyecto piloto de cara a la liberalización del sector e incluso desde el actual equipo de gobierno local hay quien señala al Gobierno central. El propio Miguel Ruano lo calificó como “una liberalización sibilina del taxi” en declaraciones a nuestro medio días antes de la manifestación del 11S.

Ruano insistió en que, “la CNMC pretende hacer al taxi español el más moderno de Europa en competencia, pero no en derecho e igualdad en las condiciones de trabajo con respecto a los compañeros europeos, sólo en obligaciones y falsas normas de competencia que acabarán con una regulación justa para el desarrollo de nuestra actividad”.

¿Por qué la CNMC?

Sobre el origen de este dictamen y la intervención de la CNMC hay opiniones dispares. Según el propio Ruano, este es el resultado de una fuerte oposición por parte de E-Taxi Córdoba a la Ordenanza. “Cualquier otra organización de España, cuando no está de acuerdo con algo sobre lo que se ha legislado, interpone una demanda contencioso-administrativa para intentar modificar las partes con las que



Además de los taxis, miles de profesionales hicieron la marcha a pie



uno no está de acuerdo”, afirmó a nuestro medio.

Sin embargo, tal y como explicó Ruano, esta organización decidió acudir a la CNMC para manifestar los puntos en los que no está de acuerdo con la Ordenanza. “Si mandas a la Comisión los artículos que crees conveniente, la CNMC no entra sólo en esos artículos. Coge el texto del primer artículo hasta el último y lo desmenuza. De ese análisis han pedido que se deroguen 14 artículos”, recalcó Ruano, que quiso aclarar aún más esta situación afirmando que, “cuando uno hace un pacto con el diablo le puede pasar cualquier cosa”.

Para el presidente de la Federación Andaluza la intromisión de Competencia en el taxi pone en riesgo a todo el sector y cree que se ha elegido Córdoba como proyecto piloto para su “tan ansiada y anunciada” liberalización.

Facua y Ayuntamiento, también en contra

Desde E-Taxi Córdoba, sin embargo, niegan que sean ellos los causantes de esta situación y explican que la totalidad de las alegaciones realizadas iban encaminadas al funcionamiento interno del taxi. Más bien señalan a la propia Asociación de Taxis de Córdoba como responsables de la intromisión de Competencia en el sector. Entienden que el “demoledor dictamen” llega porque la ordenanza “pasaba por encima de multitud de leyes de rango superior, impuestas por la Asociación mayoritaria, AUTTACOR, ya vigilada por CNMC tras las sanciones impuestas por FACUA en el pasado. Por despotismo. Ni más ni menos”, puede leerse en el perfil público de Etaxi España.

La postura del Ayuntamiento

Al margen del enfrentamiento entre las organizaciones sectoriales, el taxi cordobés tiene un importante “socio” en la administración, el Ayuntamiento, que ya se ha manifestado contrario a que el taxi esté desregulado.

Aunque el actual equipo de gobierno ni estaba en el poder cuando se aprobó la Ordenanza ni votó a favor de la misma, la propia concejala de Movilidad, María Josefa Moros insistió en que el Ayuntamiento cordobés no atenderá a dicho requerimiento.

La justicia avala al Ayuntamiento para regular los descansos

De acuerdo con la resolución del 5 de septiembre del juzgado de lo Contencioso Administrativo número 5 de Córdoba, el Ayuntamiento de esta ciudad sí puede regular los descansos del taxi. Desestima así el recurso contencioso administrativo presentado por la organización Etaxi contra el decreto municipal emitido el pasado 30 de diciembre de 2013 que regulaba las libranzas. En la sentencia, que no es firme y puede ser recurrida ante el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, el juzgado establece que el Ayuntamiento ha cumplido “escrupulosamente” con los mandatos autonómicos. Este fallo judicial está respaldado por dos disposiciones de la Junta que defienden el derecho de los ayuntamientos para regular los descansos anuales, como una ampliación de las ordenanzas municipales.

Además, en el dictamen también se señala que en caso de que no haya consenso entre las asociaciones sectoriales para regular el régimen de libranzas, será el Ayuntamiento el encargado de establecerlo.



Taxistas de toda España protestaron en Córdoba.

Es más, días antes de este apoyo público, el primer teniente de alcalde, Pedro García, aseguraba estar preocupado por la situación que actualmente está afrontando el sector.

Además, señalaba directamente al Gobierno central del Partido Popular como precursor de una posible liberalización del sector. García aseguraba que, desde su opinión personal “como usuario del taxi”, está conforme con el modelo si bien entiende que todo es mejorable.

No es el único aliado. Inesperado ha sido el respaldo de Facua Córdoba al sector del taxi. Aunque con matices, en opinión de la organización de consumidores, muy dura siempre con el taxi, eliminar los 14 artículos que piden desde Competencia supondría una clara desregulación del servicio público del taxi. Una posibilidad a la que se oponen al considerar que el taxi debe estar regulado y tener claramente definido el marco de derechos y obligaciones de los usuarios del servicio, los parámetros y/o niveles de calidad y un marco tarifario

sometido a régimen de precios máximos autorizados. También considera necesario que el servicio esté sometido a licencia y garantizar su accesibilidad a los usuarios. Por ello apuesta por una regulación “clara y sin discriminación” de los requisitos para la concesión de las licencias.

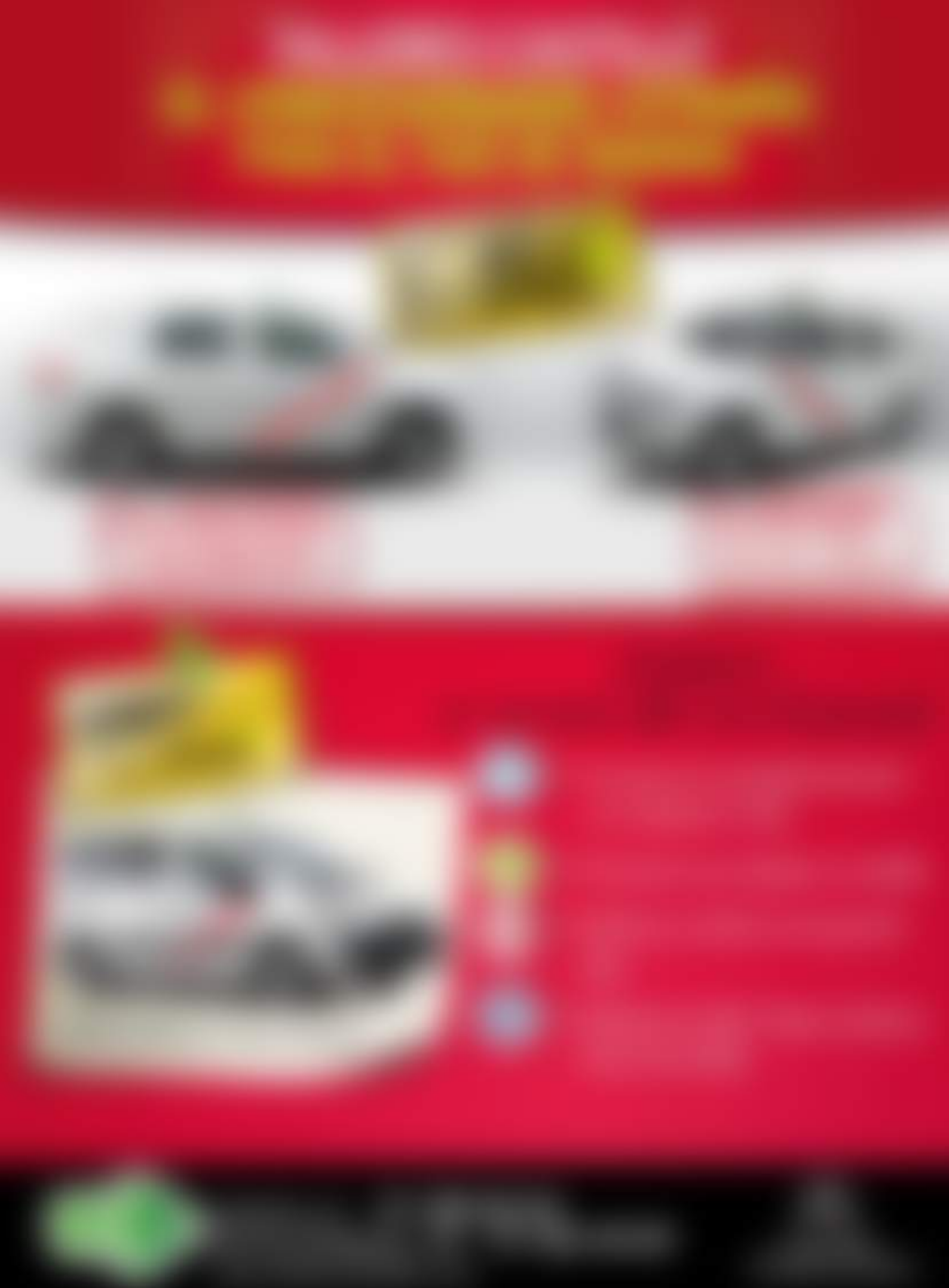
La organización de consumidores defiende un servicio público del taxi regulado y sometido a planificación y pide al Ayuntamiento que abra un nuevo proceso participativo antes de realizar ningún cambio.

Sí considera positivo tener en cuenta algunos de los aspectos del informe emitido por la Comisión, y cree que puede aprovecharse para hacer una ordenanza más en común con todos los interesados.

Una línea que parece compartir también UGT Córdoba, que ha decidido impugnar la Ordenanza, si bien ha especificado que se trata de una maniobra al margen del dictamen de Competencia. Informe con el que no están de acuerdo, si bien insisten en que la elaboración de esta Ordenanza no se ha realizado adecuadamente.

Frente a estas posiciones, la de los profesionales que temen que su sustento vital se termine yendo por el desagüe de la competencia cuando, recuerdan, ellos sufren y padecen una gran competencia desleal que no es perseguida por las administraciones como se merece.

No fue la única manifestación del día. En Madrid, otro millar de taxistas protestó ante el Ministerio de Fomento contra el nuevo Reglamento de Ordenación del Transporte Terrestre porque liberalizaría completamente a las VTCs.



El nuevo ROTT, ¿problema o solución?

La aprobación del reglamento encargado de desarrollar la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres, el ya famoso ROTT, ha generado divisiones dentro del sector del taxi en nuestro país. Mientras las asociaciones nacionales presentes en la Sección del Taxi del Comité Nacional de Transportes consideran que lo más oportuno es la aprobación temprana del mismo, desde la Asociación Élite, sin embargo, creen que no se puede permitir que en la modificación se eliminen una serie de requisitos a las VTCs



Un millar de personas se manifestaron frente a Fomento el 11-S.

Mientras en Córdoba miles de profesionales protestaban contra la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, ese mismo día, 11 de septiembre, y casi a la misma hora, 11 de la mañana, otros tantos taxistas se concentraban en Madrid, frente a la sede del Ministerio de Fomento. Protestaban por el Proyecto que modifica el ROTT y que actualmente se encuentra en proceso de tramitación antes de conocer el informe del Consejo de Estado. La concentración, de algo más de dos horas de duración, fue convocada por la Asociación Élite España, y a ella acudieron socios de las diversas organizaciones provinciales que Élite tiene repartidas por diversas partes de la geografía española, aunque no fueron los únicos que se desplazaron. Destacó también la presencia de casi un centenar de coches que llegaron desde Barcelona para apoyar al sector en la que parece una batalla que no tiene visos de acabar pronto. A Madrid también asistieron taxistas de Valencia, Bilbao, Santander, Asturias, Zaragoza, Málaga y Marbella. Tampoco dudaron en apoyar con su presencia a los compañeros españoles dos taxistas franceses que, desde París, iniciaron un viaje de 12 horas para estar junto a sus compañeros del país vecino. “En París hemos perdido en dos años el 40% del trabajo y no quere-

mos que pase aquí”, reconoció André, uno de los taxistas franceses en declaraciones a La Gaceta del Taxi. Ni ellos ni los taxistas españoles quieren un Reglamento que deje abierta una puerta de atrás para la entrada de más VTCs que cada vez le comen más mercado al sector del taxi.

Es importante aclarar, y así hicieron las personas que apoyaban la concentración, que desde esta asociación también quieren una modificación del ROTT, pues la situación liberalizada de las VTCs está minando cada vez más la paciencia de los taxistas, pero no quieren que se lleve a cabo de la forma en la que se ha planteado en el proyecto que se ha dado a conocer.

Taxistas de Francia apoyaron a Élite en Madrid

La eliminación del término aguardar en vía pública es considerado por parte de la joven asociación como algo que posibilitaría que cualquier VTC pudiera realizar sus servicios prácticamente igual que un taxi sin las obligaciones y el coste de una licencia. Denuncian también que en el nuevo proyecto de modificación del ROTT a las VTCs se les han rebajado las exigencias en



diversos aspectos; no sería obligatorio tener local, la cilindrada exigible descendería a los 12 CV fiscales, la antigüedad de los coches podría ser de hasta 10 años y se validaría el contrato telemático.

“Pedimos que se modifique la normativa existente pero que no se equipare a las VTCs con el servicio del taxi”, declaró a la salida del Ministerio Iván Sesma, taxista de Barcelona y representante de los miembros de Élite en la Ciudad Condal. “No se ha dado en los últimos años el paso definitivo para regular este transporte”, prosiguió entre los gritos de resignación de los taxistas y el sonido de los petardos que daban aún más fuerza a la protesta.

También a las puertas de Fomento se recordó que actualmente el régimen de VTCs en ciudades como Madrid está muy por debajo de 1/30. “En Madrid estáis a 1/10 y en ciudades como Barcelona la situación está en 1/15 y esperamos que se concedan 1.000 licencias más”, advirtió Sesma.

La supresión del término “aguardar”, foco de conflicto

UGT UNIATRAMC también se mostró en contra del proyecto de modificación del ROTT, pues según comunicaron, “contempla modificaciones que podrían poner en riesgo el volumen de empleo y viabilidad del taxi a nivel nacional”.

Pedro Mostaza, taxista conocido dentro del sector por su cargo como Secretario de UGT-Uniatramc, acudió a la concentración para respaldar las reivindicaciones de esta parte del sector y mostrar su malestar por la situación a la que se ha llegado. “Quieren cambiar la estructura del taxi por una estructura de vehículos privados y no lo vamos a permitir”, sentenció en un momento de la concentración donde varios taxistas reflejaron sus opiniones al resto de los allí presentes.

Además de protestar, desde las organizaciones convocantes quisieron entregar al responsable de Fomento un escrito con sus reivindicaciones. Sin embargo, tal y como expresaron en un comunicado posterior, el responsable, pese a estar avisado de la concentración, no atendió a los representantes que tuvieron que meter por

registro su escrito y sus peticiones. No ha sido el único acto contra el ROTT. Veinticuatro horas antes, también en Madrid y frente al Ministerio de Fomento, se llevó a cabo una vigilia donde se pretendía reflejar el riesgo evidente de muerte al que se expone el taxi con esta posible modificación. Una forma de protesta, organizada por Élite, en la que se efectuó un paso fúnebre con un ataúd con la palabra taxi al frente.

Las nacionales, a favor del cierre del ROTT

Frente a esta oposición al actual proyecto reglamentario, la postura de las organizaciones nacionales se sitúa en el otro extremo. Tanto Fedetaxi, como Unalt, como la CTE consideran muy importante que se lleve a efecto el Real Decreto por el que se modificaría el ROTT, ya que se podría imponer esa contingentación de 1/30 y se acabaría, a su juicio, con la liberalización existente de las VTC. Si bien es cierto, como así han reconocido, que no es el mejor documento posible, si que permitiría reconducir la situación y acabar con el riesgo existente en el que se encuentra hoy en día el futuro de 100.000 familias en España.

Por ello, conocida la concentración convocada por Élite para el 11S, tres días an-

tes de la misma, se hizo público un comunicado firmado por las tres asociaciones nacionales del sector presentes en la Sección del Taxi del Comité Nacional de Transporte, para intentar aclarar todo lo relativo a este proyecto de modificación. En dicho documento, inciden en que el apartado 2 del artículo 182 que será objeto de modificación, añade en lo relativo a las VTCs que, “únicamente podrán encontrarse circulando cuando [...] se está retornando a dicha base de operaciones o se acredite que su desplazamiento tiene como causa la realización de operaciones de revisión, reparación o mantenimiento del propio vehículo”. Además, dieron a conocer la explicación del Ministerio de Fomento, que insiste en que se han tratado de acotar los diferentes supuestos en los que una VTC puede circular por la vía pública, pero dejando claro que no puede ir en busca de clientes ni realizar la recogida de los que no hayan sido contratados previamente, suprimiéndose el concepto de “aguardar” al considerarlo innecesario.

Las asociaciones nacionales solicitaron una nueva aclaración de este artículo para que quedasen aún menos dudosos los conceptos para aquellos que, según las nacionales, “desde posiciones maximalistas no comprenden que en la tramitación



Dos taxistas parisinos llegaron a Madrid tras 12 horas de viaje.



Tracas y bengalas para hacerse escuchar.

de esta norma intervienen otros interesados”, haciendo referencia a los usuarios, los titulares de VTCs, la CNMC, etc. Quisieron también dejar claro que en ningún caso, se pretende que esta modificación permita a las VTCs circular o encontrarse aparcados para captar a los clientes que no hubiesen contratado el servicio anteriormente.

Sin embargo, las asociaciones nacionales no apoyaron la concentración del pasado



Section 1: Introduction



Section 2: Overview

Section 3: Details

Section 4: Summary

Section 5: Footer

Section 6: Contact

11 de septiembre en Fomento, algo que muchos de los allí presentes lamentaron. Sí estuvieron en la manifestación que tuvo lugar en Córdoba en contra de las peticiones de la CNMC con respecto al taxi. Desde Élite, no obstante, quisieron aclarar que respaldaban esa manifestación en tierras cordobesas pero que no habían acudido por coincidir con las actuaciones ya preparadas en Madrid en relación con el ROTT.

Nueva división en el sector

A pesar de estas explicaciones, muchos son los taxistas que se muestran reticentes y no quieren un Reglamento donde no queden sentadas las bases en las que se puede desenvolver el trabajo de cada uno de los dos sectores. Ahí está la clave de todo esto, ¿qué hacer? Las opciones son dos; aceptar una modificación del reglamento que puede traer peores consecuencias en un futuro si no se cierra con claridad, o no aceptar y ver como proliferan VTCs en España perjudicando de una manera brutal al taxi hasta que dentro de unos años se modifique con el nuevo equipo de Gobierno.

Según hemos podido saber y de acuerdo con varias fuentes, parece muy difícil que el proyecto que modifica el ROTT sea aprobado antes de finalizar la legislatura actual. Ése es el principal argumento de las nacionales pues entienden que de no hacerse antes del fin de la legislatura, se podría alargar de nuevo el proceso otros dos años, con el perjuicio de las VTCs cada vez más presente.

Pero, por otro lado, y reflejando de nuevo la división de criterios que existe con respecto a este tema en el taxi, desde Élite España publicaron una nota el día antes de la concentración, donde apuntaban que esta modificación beneficiaba claramente a una persona –no aparece el nombre– que habría solicitado 2.000 licencias VTC para venderlas de inmediato y obtener una ganancia cifrada en 60 millones de euros. Junto a esta persona, apuntan desde Élite, habría otras que ganarían unos 4 o 5 millones con la venta inmediata de licencias. También se mencionaron los “intereses personales” de las personas implicadas en la negociación del ROTT desde el sector del taxi, razón

Desde Élite denuncian “intereses personales” de las nacionales

por la que no dudaron en gritar que las asociaciones nacionales y su representantes no les representaban.

Cronología de LOTT/ROTT

Toda esta polémica es el resultado de un largo proceso jurídico-administrativo que se inició hace unos años y que siempre ha estado presente entre las personas inquietas por el devenir del sector. Concretamente, a partir de finales del año 2009 la situación se volvió aún más preocupante. En diciembre de ese año se aprueba la Ley

25/2009 o más conocida como Ley Ómnibus, y el sector se echa a la calle ante lo que considera un atropello para sus derechos.

En la misma puerta del Congreso de los Diputados justo en los instantes previos a la aprobación de la polémica ley, los principales representantes del sector a nivel nacional se entrevistaron con los miembros de la oposición, Mariano Rajoy entre ellos. A ellos les explicaron la problemática que acarrearía la aprobación de esa Ley, que en su artículo 21 modifica la Ley 16/1987 de 30 de julio de Ordenación de Transportes Terrestres (LOTT). Aunque en aquel momento se comprometieron a modificar la legislación para evitar el perjuicio hacia los taxistas, aún con el Partido Socialista en el Gobierno, se aprobó el Real Decreto 919/2010 de 16 de julio, como consecuencia de la obligada modificación que habría de sufrir el Reglamento que desarrolla la LOTT para adaptar esta Ley a las modificaciones que había sufrido como consecuencia del artículo 21 de la Ley Ómnibus.

Ese Real Decreto 919/2010 fue sometido a recurso a instancias de UNALT y la principal asociación de VTCs en España, UNAUTO. En la Sentencia del Tribunal Supremo fechada el día 14 de febrero de 2012, se otorga nulidad

Las nacionales acudieron a Córdoba contra la CNMC

a los artículos 181.1 a b y f que se habían incorporado al Reglamento. Los artículos anulados trataban sobre los requisitos para el otorgamiento de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor que las personas, tanto físicas como jurídicas, habrían de cumplir.

Las modificaciones no terminan aquí. Posteriormente se produce un nuevo cambio en la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres con motivo de la Ley 9/2013 de 4 de julio por la que se vuelve a modificar la ley 16/1867 de 30 de julio, adaptándola a los nuevos tiempos y directivas europeas. De hecho, en el preámbulo de dicha ley se encuadra definitivamente “la actividad de los vehículos con conductor como una modalidad concreta de transporte discrecional de viajeros en vehículos de turismo” y, por lo tanto, “le son de aplicación todas las reglas referidas a la actividad de transporte y no las señaladas para las actividades meramente auxiliares y complementarias del transporte, como es el caso del arrendamiento de vehículos sin conductor”.

Así las cosas, tal y como se prometió en la campaña por parte del actual equipo de gobierno, se ha de modificar el Reglamento que desarrolla la LOTT. La duda está en el momento en el que se llevará a cabo esta modificación y cómo puede afectar al devenir del taxi en el futuro. Al taxi se le prometió modificar la jurisdicción para acabar con los daños que ocasionó la Ley Omnibus liberalizando las VTCs y, casi seis años después, aún no está claro cuál es la mejor solución.

Los bono-taxis, nueva propuesta de Manuela Carmena



Manuela Carmena durante su intervención en el Foro.

La alcaldesa madrileña Manuela Carmena, adelantó la posibilidad de implantar unos bonos para los servicios de taxi que ayuden a reducir las tarifas. Esta y otras ideas relacionadas con el medioambiente fueron expuestas durante su intervención en el Foro Deloitte-ABC. También dio a conocer

Con la idea primordial de reducir el nivel de contaminación generado por el gran tráfico que sacude las calles madrileñas, Carmena anunció un proyecto muy similar al que existe hoy en día llamado BiciMAD (con bicicletas eléctricas), pero

aplicado a coches eléctricos en este caso. Además, el proyecto de las bicicletas se pretende ampliar pues “ha funcionado muy bien”, a ojos de la primera edil madrileña.

El Ayuntamiento también ha anunciado que se cerrará al tráfico de forma permanente el Paseo del Prado los domingos por la mañana. Una medida que, explicó la responsable de Medio Ambiente y Movilidad Inés Sabanés responde al objetivo de “devolver la calle a los ciudadanos”.

En declaraciones a El Mundo, el vicepresidente de la Federación Profesional del Taxi, Jesús Fernández, aseguran no oponerse al progreso pero sí piden ser escuchados. Además, lamentaba que no se les haya dado un hueco en la mesa del Plan de Movilidad. Una opinión que también comparte Felipe Rodríguez Baeza, presidente de AMT, que se queja de que siempre hay buenas palabras para el taxi pero que después les quitan las paradas emblemáticas de Madrid.

Crisis interna en Élite Taxi Madrid

Tras la dimisión del José Miguel Fúnez como presidente de la Asociación Élite Taxi Madrid presidente de Élite Madrid José Miguel Fúnez por motivos “económicos y personales”, la organización madrileña celebró una asamblea ordinaria para, entre otras cuestiones, ratificar los nuevos cargos de la Junta Directiva. Al cierre de esta edición se desconocía la composición del equipo de gobierno.

“Orgulloso del trabajo realizado”, Fúnez ha comentado a nuestro medio que solicitó que su actividad al frente de la entidad fuera remunerado “3 horas al día”. Sin embargo, las desavenencias con parte de la directiva, que se opuso a esta posibilidad, han provocado finalmente su salida de la organización. Un “secreto a voces”, asegura, que ha querido confirmar él mismo en las redes sociales.

Añade también que con esta decisión quiere apartarse e cualquier responsabi-

dad “por actos y decisiones tomadas en los últimos días por parte de la Junta rectora, haciendo responsable a dicha Junta y a su vicepresidencia como máximo cargo de dicha entidad”.

En palabras a nuestro medio, Fúnez asegura que se debe a su familia a sus hijos. “Lucho por mi familia, por mi trabajo”, ha insistido.

Expediente sancionador

Aunque al cierre de esta edición se desconocía el resultado de la Asamblea Ordinaria, además de aprobarse el presupuesto para el ejercicio de 2016, la directiva planteará la apertura de un expediente sancionador contra el ex presidente José Miguel Fúnez.

Sede en UATAE de Élite Taxi Madrid

La inmovilización inmediata de los piratas, prioridad para AGATM

En el encuentro mantenido por el presidente de la Asociación Gremial de Auto-Taxi de Madrid, Julio Moreno, y el nuevo Consejero de Transportes de la Comunidad de Madrid, Pedro Rollán, Moreno volvió a pedir que se inmovilicen inmediatamente los vehículos piratas. También se solicitó que aquellos vehículos auto-taxi de fuera del Área de Prestación Conjunta vayan identificados. Ante esto, según publicó Gremial, el Consejero se comprometió a enviar una circular a todos los municipios para el cumplimiento de los artículos 25, 27 y 30 del Decreto 74/2005.

Desde la asociación mayoritaria también se solicitó la modificación de la Ley de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, para poder establecer que las sanciones impuestas con motivo de las infracciones cometidas por los conductores no recaigan en el titular de la licencia, sino que recaigan en el conductor. Por último se instó al Consejero a la creación del registro de solicitantes de transmisión de licencias de auto-taxi, para que desde la Comunidad de Madrid se comunique a los Ayuntamientos la necesidad e informar a la Dirección General de Transportes de todos los datos relativos a las licencias.



Los senadores gastan más de 1.200 euros en taxi



Los senadores disponen de hasta 3.000 € para usar taxis en la CAM

Los senadores españoles disponen de una tarjeta-taxi con un crédito de hasta 3.000 euros al año para viajar en taxi dentro de la Comunidad de Madrid. De este total, y de acuerdo con la

información publicada en el BOE, suelen gastar algo más de 1.200 euros anuales.

La información, que se ha publicado con motivo de la licitación del servicio de taxis para la Cámara Alta, ofrece los datos de gasto de taxis efectuados durante los tres años anteriores. Así, en 2014 el Senado gastó en este servicio 314.964,92 euros,

un 10% menos que en 2013, cuando se gastó más de 340.000 euros en este concepto.

El Senado tiene actualmente activas entre 250 y 260 tarjetas taxis con un crédito de 3.000 euros anuales para los gastos de desplazamiento en taxi de sus senadores.

PREMIADOS METAL LUBE



Felix Fernández
8 años como taxista
Licencia 00900



Pedro Segovia
33 años al volante
Licencia 14775



Julio Priego
12 años en el taxi
Licencia 03450

NACIONAL

Nuevo encuentro en Bruselas para la defensa del sector



La Comisión Europea epicentro del conflicto con Uber

Al cierre de esta edición estaba prevista una reunión entre los representantes del Sector del Taxi de España y Jocelyn Fajardo, miembro del Gabinete de la Comisaria Europea de Transportes, Violeta Bulc, se reunirán en Bruselas para intentar dar solución a la competencia desleal que sufre el sector a día de hoy. Al encuentro, organizado a petición de la Federación Española del Taxi, acudirán distintos dirigentes del taxi en España junto con los principales sindicatos representativos a nivel nacional, según informó Fedetaxi a través de un comunicado. Como en ocasiones anteriores, el objeto de la reunión no es otro que el de trasladar a la Comisión Europea la posición del Taxi español respecto a la actividad desarrollada por Uber, y la situación de desregulación del sector a nivel estatal, e indirectamente, a nivel europeo. Desde la Federación española siempre han sido muy claros en su postura de oposición con respecto a la implantación de Uber Pop, la aplicación de alquiler de vehículos con conductor que opera bajo el paraguas de la economía colaborativa, y se entiende que esa posición se ha de establecer en el resto de países europeos, donde la actividad de los taxistas, también está regulado de forma debida.

Un día antes, protestas

Coincidiendo con este encuentro, un día antes, el 16 de septiembre, taxistas de diferentes puntos de Europa se daban cita para protestar frente a la Comisión Europea en Bruselas. Desde Francia, Bélgica, Portugal, Reino Unido, Francia y España, donde acudirán representantes de Élite España, se concentrarán para hacer notar su descontento ante la falta de respuestas de los políticos europeos.

Recogida de firmas a favor de las libranzas



Imagen de la campaña.

La Asociación de Titulares de Licencias de Auto Taxi de Canarias (Atlac) ha comenzado una campaña de recogida de firmas para solicitar al alcalde de la ciudad, Augusto Hidalgo, y al concejal de Movilidad, José Eduardo Ramírez, que "tomen las medidas necesarias para que los taxistas de Las Palmas de Gran Canaria tengamos un trabajo digno y humano, sin corrupción". La campaña, que se encuentra alojada en la plataforma Change.org, llevaba en apenas 30 horas más de 400 firmas. En la capital grancanaria los taxis no tienen establecido un régimen de libranzas como sí sucede en otras ciudades españolas, como pueden ser Madrid o Barcelona y que es una medida que cada vez adoptan más ayuntamientos para ayudar al sector.

Acción contra los piratas que acuden a las discotecas

El grupo Corsaris d'Eivissa formado por taxistas para combatir la competencia desleal, expulsaron a una veintena de piratas de la zona de estacionamiento de la discoteca Amnesia. En menos de un cuarto de hora, los taxistas ilegales ya habían abandonado el lugar por miedo a que apareciera la Guardia Civil y la Policía Local. Estos dos cuerpos de seguridad del Estado aparecieron minutos después y pidieron la identificación a varios taxistas legales, quienes no duda-



Los taxistas durante la concentración. Imagen: Corsaris d'Eivissa.

ron en presentar la documentación. A la concentración, que no estaba anunciada, acudieron muchos profesionales que después de toda una noche trabajando. A pesar de los esfuerzos por parte de los trabajadores de la discoteca, no siempre se consigue mantener alejados a los piratas. Con esta ya son tres las movilizaciones en contra de los ilegales y advierten de que continuarán mientras no haya una respuesta "contundente" contra la piratería en el taxi.



El taxi de Ourense se actualiza y se suma a Pidetaxi



A la dcha, el alcalde de la ciudad, Jesús Vázquez junto con el presidente de Teletaxi Ourense, Francisco Javier Álvarez.

vier Álvarez, explicó que con este nuevo sistema los taxistas recibirán sus servicios en el taxímetro o en un smartphone. Además, para abaratar costes, la gestión de la flota se realizará desde el call center compartido de A Coruña.

No es la única novedad. Teletaxi Ourense es nueva ciudad Pidetaxi, la app propiedad de la Asociación de Radio-Taxis de España, ARTE, que permite a los usuarios pedir un taxi desde su teléfono móvil. Además, tal y como recordó el presidente de Teletaxi, les permitirá solicitar un taxi en cualquiera de las ciudades que ya disponen de esta app, presente en casi todo el país. Acompañando a los profesionales de Ourense acudieron Manuel Sánchez Quindimil, presidente de la Federación de Autónomos del Taxi de Galicia y José Manuel Fernández Casado, director comercial de Radiotelefono Taxi de Madrid y de la Asociación de Radio-Taxi de España.

Después de estar en pruebas todo el verano, Teletaxi Ourense actualiza su sistema de trabajo y dice adiós al tradicional sistema de voz. Gracias a un nuevo sistema de GPS y a la aplicación Pidetaxi, ofrecerá a sus usuarios la tecnología más avanzada. En el acto de presentación, que contó con la presencia del alcalde de la ciudad, Jesús Vázquez, el presidente de Teletaxi Ourense, Francisco Ja-

Barcelona acogerá la X edición de la Feria del Taxi

Las nuevas tecnologías, las últimas novedades en seguridad, accesibilidad y energías más limpias centrarán la X edición de la Feria del Taxi que se celebrará en Barcelona los días 28 y 29 de noviembre. Su nuevo director, José Antonio Rojas, adelanta que se mantendrá el espíritu de las ediciones anteriores. Explica Rojas que esta Feria, una vez más, nace con la intención de fomentar la unidad entre los profesionales, además de acercarles las últimas novedades en diferentes campos relacionados con el sector. Los combustibles alternativos tendrán un espacio relevante, dada la implicación del



José Antonio Rojas, nuevo director de la Feria.

taxi en la sostenibilidad medioambiental de nuestras ciudades. También la accesibilidad será uno de los puntos fuertes de la Feria. A pesar de la falta de implicación institucional a la hora de conceder ayudas para que el 5% de las flotas estén adaptadas en 2017, desde la dirección apoyan a todas las empresas y particulares que se atreven con este mercado para que la flota de taxis española sea lo más accesible posible. El director, en una carta remitida al sector, también ha querido hacer especial hincapié en el compromiso que la Feria mantiene con el taxi en su lucha contra el intrusismo. Insiste en la importancia de respetar la legalidad actual y ofrece el apoyo de la Feria para que, en la medida de sus posibilidades, esto se cumpla. Con la intención de mantener un sector "unido y fuerte" frente a las adversidades que últimamente azotan a este sector, Rojas quiere que la Feria sea un punto de encuentro para todos los profesionales. Un evento que ya es un clásico tras diez años ininterrumpidos de celebración alterna entre Barcelona y Madrid.



Pulseras solidarias contra el cáncer

La Federación Andaluza del Taxi vuelve a colaborar con la Fundación Cris contra el Cáncer, esta vez con pulseras solidarias hechas a mano por taxistas. Una iniciativa que, tal y como ha explicado su presidente, Miguel Ruano, muestra la cara más solidaria del taxi. Las pulseras podrán adquirirse por el simbólico precio de un euro en los taxis de las asociaciones que forman parte de la Federación, pero también de otras organizaciones. "Nosotros es-

tamos abiertos a colaborar con quien quiera porque creemos que iniciativas como estas son importantes para el sector". Desde la Federación recuerdan que llevan dos años colaborando con esta Fundación, a quien entregaron el pasado mes de febrero los 8.000 euros recaudados a través de la venta de su calendario solidario a la Fundación Cris contra el Cáncer para la realización de sus proyectos de investigación sobre el cáncer infantil.



Las pulseras solidarias han sido manufacturadas por taxistas.

Taxis de sustitución para no quedarse parados

Los taxis de Marbella son los primeros en la Península en contar con un coche de sustitución cuando sus taxis tengan que pasar por el taller. Taxi Sol Marbella sigue así el ejemplo de los profesionales mallorquines, que cuentan con un servicio similar desde 2012. El presidente del radiotaxi, Victoriano Vázquez, explicó a nuestro medio que aunque ahora solo disponen de un vehículo, esperan contar con cuatro para el próximo verano y, aclara, estarán totalmente equipados como taxi.

El acuerdo, alcanzado con la empresa Mercedes Costasol, tendrá dos precios diferentes, en función de la temporada. 20 céntimos por kilómetro (IVA no incluido), mientras que en temporada baja, desde noviembre a enero, 25 euros al día (IVA no incluido). El conductor solo podrá usar dicho vehículo de sustitución durante dos meses como máximo, tiempo que estiman suficiente para volver a estar activo su taxi. Recuerda Vázquez que cada vez que sufren un accidente supone un "importante perjuicio económico". Vázquez, que solicitó esta alternativa para los profesionales en 2009, se ha enfrentado durante estos 6 años a la burocracia administrativa para conseguir que sus compañeros cuenten con un vehículo de sustitución.

Agresión a un taxista en Ciudad Real

El Un taxista de unos sesenta años fue agredido después de que un joven le golpeara en la cara cuando estaba fuera de su vehículo en una parada de Ciudad Real. Fue tal el impacto que se dio con la barandilla que hay junto a la parada, golpeándose en la nuca con la acera, dejándole inconsciente durante un momento. Tuvo que recibir siete puntos en la cara, sufre diversos hematomas y lleva un collarín cervical como resultado del impacto.



Imagen de la presentación a finales de agosto

La Generalitat invierte 150.000 euros en taxis ecológicos

La Dirección General de Calidad Ambiental ha otorgado 80.000 euros a los 20 primeros taxis eléctricos que se han incorporado a la flota del Instituto Metropolitano del Taxi y 70.000 euros a los 70 primeros híbridos, con gas natural y GLP. La medida se incluye dentro del Plan de actuación para la mejora de la calidad del aire (PAMQA Horizonte 2020) de los 40 municipios de la aglomeración urbana de Barcelona en el ámbito de las acciones del Gobierno de la Generalitat. Más del 50% de las ayudas al vehículo eléctrico recaen en vehículos fabricados en Cataluña.

Por un lado, ha destinado 80.000 euros a la adquisición de vehículos eléctricos. Concretamente: 4.000 euros por vehículo a los 20 primeros vehículos eléctricos incorporados durante el año 2014 a la flota del taxis que opera en los 40 municipios

metropolitanos con superaciones persistentes de los óxidos de nitrógeno.

Se quiere potenciar así la propulsión eléctrica como única alternativa de movilidad motorizada con emisiones locales cero que reduce, además, la contaminación acústica de los ciudadanos que viven cerca de calles muy transitadas. Esta ayuda ha sido otorgada a la totalidad de taxis eléctricos que ya están en servicio.

El objetivo es conseguir que al menos el 15% de la flota de taxis que opera en municipios con niveles altos de contaminación atmosférica y de presión acústica sean eléctricos en cinco años. Las ayudas que el Departamento ha otorgado ahora a los taxis eléctricos se suman a las del plan PIMA Aire, del Ministerio de Medio Ambiente, y del Movele, del Instituto para la Diversificación y Ahorro de Energía (IDAE), lo que permite alcanzar subvencio-

nes para este tipo de vehículos de hasta 10.000 euros.

70.000 euros para taxis híbridos

Por otra parte, el Departamento ha destinado 70.000 euros a ayudas para la adquisición de vehículos híbridos de bajo consumo, gas natural y de gas licuado del petróleo (GLP), para la flota de taxis. En este caso, ha otorgado 1.000 euros por vehículo a los 70 primeros coches de estas características incorporados a la flota.

Estas subvenciones también se añaden a los 2.000 euros de ayudas del plan estatal PIMA Aire, que desde 2008 ha contribuido a la sustitución de vehículos contaminantes, hasta conseguir que el 27% de la flota de cerca de 11.000 vehículos que recorren anualmente más de 55.000 km de red urbana sean híbridos.



Más vigilancia contra los ilegales en Barcelona

La alcaldesa de Barcelona ha anunciado que combatirá y perseguirá las prácticas ilegales en el taxi. Ada Colau realizó estas declaraciones al Periódico horas después de que se produjera una nueva protesta nocturna contra el intrusismo en el sector con una marcha lenta. Colau explicó que si bien en los últimos años han proliferado las plataformas alternativas de economía colaborativa, no hay que confundirlas con prácticas ilegales de personas que ofrecen un servicio de taxi sin pagar impuestos, algo que es necesario perseguir. Además, manifestó que es preciso acabar con situaciones injustas de gente que no cumple las reglas de juego porque, al igual como sucede en los casos de los alojamientos, es necesario distinguir lo que es colaborativo de lo que no lo es.



El nuevo equipo del IMET y las asociaciones del taxi

Las nuevas caras del taxi

El Institut Metropolità del Taxi de Barcelona inicia un nuevo camino en su equipo directivo con la mujer como protagonista. Es la primera vez que la entidad administrativa encargada de la regulación del servicio del taxi del área metropolitana de Barcelona será dirigida por tres mujeres. La nueva gerente del IMET, María Teresa Carrillo, (en la imagen primera por la izda) con una dilatada experiencia en todo lo relativo a la movilidad y transporte, que le será, sin lugar a dudas, de gran ayuda en la labor que desempeñará de cara al sector del taxi. Junto a ella, también fue nombrada Pilar Molina como directora de servicios. La presidencia estará a cargo de Mercedes Vidal Lago, actual regidora de Movilidad del Ayuntamiento de Barcelona, y la vicepresidencia será ocupada por Antonio Poveda, que ocupa actualmente los cargos tanto de alcalde de Sant Joan Despí, como el de Vicepresidente del área de Movilidad y Transporte de la CON.

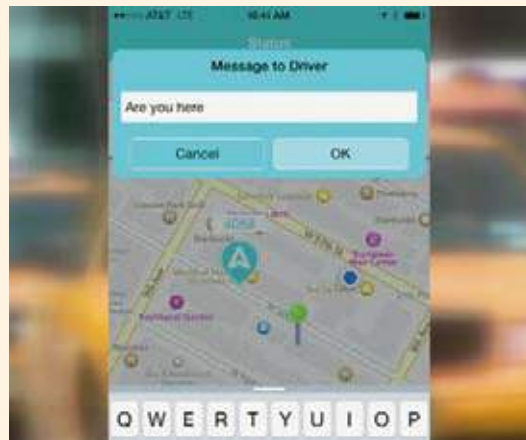
Para Uber, la ley belga está "obsoleta"

La guerra que mantiene Uber con Bélgica continúa. En esta ocasión, la empresa estadounidense ha señalado que la legislación relativa a los taxis en Bruselas es "obsoleta" y ha sugerido que puede ser contraria a los reglamentos europeos. La compañía rechaza así las acusaciones interpuestas por la compañía Taxis Verts y la región de Bruselas ante el Tribunal de comercio, que deberá dictar sentencia sobre el asunto la semana que viene. "La ordenanza relativa a los servicios de taxi data de 1995", ha recordado el abogado de Uber, quien además ha apuntado que la cuestión es saber "si no está en contra de principios superiores, como la libertad de empresa o la libre o la libre circulación de servicios en la Unión Europea". En este sentido, Uber ha apuntado que esta legislación se lanzó para "luchar contra los taxis piratas", y ha señalado que no es el caso de la empresa. "Nuestros conductores no son taxistas, no se pueden parar en todos los rincones de la calle, y nuestros precios fluctúan en función de la oferta y la demanda. Todos estos puntos nos diferencian de un servicio de taxis", ha subrayado la compañía.

INTERNACIONAL

El taxi neoyorkino planta cara a Uber

Desde que apareciera Uber y provocase un auténtico huracán en la industria del taxi en varias ciudades del mundo, muchos han sido los intentos de contrarrestar la fuerza de la empresa de San Francisco y han fracasado. La nueva alternativa, Arro, tiene base en Nueva York, y parece que verdaderamente pueda competir con Uber en igualdad de condiciones. Después dieciocho meses de fabricación, la nueva aplicación para smartphones



La nueva app quiere plantar cara a Uber.

permite a los usuarios contactar y pagar directamente a los taxis de la ciudad de Nueva York. De esta forma, el taxi seguiría ejerciendo su histórica labor que ya no sería desempeñada por gente sin ningún tipo de licencia ni vehículo autorizado. Los diseñadores de la nueva aplicación, además, defienden que su aplicación es más rápida, más barata y más fiable que la de Uber.

"Pensamos que había un vacío en la industria del taxi sin duda, tanto en Nueva York como en otras grandes ciudades", afirmó Mike Epley, director de gestión de productos de Arro, en declaraciones recogidas por el portal americano Crain's. La principal ventaja que puede contener esta aplicación es la unión que mantiene con la empresa Long Island City-based Creative Mobile Technologies, que ejerce el control de los sistemas de pago y video pantallas en aproximadamente unos 13.000 taxis de la ciudad.

"Nuestra solución está integrada en el taxi, mientras que Uber no", sentenció el Sr. Epley en declaraciones a este portal americano. Por lo que esto nos lleva a otra ventaja que Arro podría presentar con respecto a Uber, que no es otra que la imposibilidad de un aumento del precio en función de la demanda. El precio lo marcaría el taxímetro.



Three lines of blurred text, likely representing a list or a short paragraph.



A line of blurred text, possibly a title or a section header.

Two lines of blurred text, likely a subtitle or a short description.



A line of blurred text at the bottom right of the page.

“Parece que alguien quiere hundir el

Desde la Federación Nacional de Asociaciones de Trabajadores Autónomos, ATA, su presidente, Lorenzo Amor, ha mostrado su apoyo al sector del taxi que libra en estas semanas una nueva batalla. Esta vez contra la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, CNMC, que ha emitido dos dictámenes, uno en Córdoba y otro en Málaga, requiriendo al Ayuntamiento la derogación de una serie de artículos. Un precedente que, tal y como explica Amor, puede ser muy peligroso para todo el taxi de España. Economía sumergida, fiscalidad y algunas propuestas para el nuevo Gobierno son otros de los temas que abordamos en esta entrevista con el presidente de los autónomos.

Gaceta del Taxi.- ATA ha mostrado recientemente su apoyo al taxi cordobés tras conocerse el dictamen de Competencia. En su opinión, de llevarse a cabo, ¿sentaría un precedente?

Lorenzo Amor.- Sí, y un precedente muy peligroso. El dictamen de Competencia parece evidenciar que alguien tiene la obsesión de que el sector del taxi se hunda en nuestro país. En Alemania hay 81 millones de habitantes y 50.000 taxistas, y nadie habla de liberalización del taxi, mientras que en España hay 45 millones de habitantes y 70.000 taxistas, y a algunos les parecen todavía pocos. En algún momento ha habido alguien de Competencia que decidió ir a por las ordenanzas del taxi en Córdoba, poniendo en duda desde el establecimiento de tarifas hasta el sistema de licencias, en contra de lo que establece la LOTT y el propio Reglamento Andaluz del taxi, y Málaga, es la siguiente. Ése es el comienzo para ir a por el taxi y a por los taxistas españoles. Espero que se solucione y no prospere. Tanto el sector y ATA estamos dispuestos a dialogar para encontrar una solución, pero no entiendo cómo, a 100 días de las elecciones, se busca la confrontación con los taxistas y los transportistas, y no hay más gestos hacia los autónomos, cuando creo que a ningún gobierno ni partido, le conviene.

G.T.- Aprovechando que menciona las elecciones, ¿qué balance haría de la situa-



1. Lorenzo Amor, presidente de ATA.

Amor lamenta la falta de “contundencia” contra la ilegalidad

ción del autónomo en estos cuatro años de legislatura? ¿Qué le piden al nuevo ejecutivo?

L.A.- Recientemente hemos propuesto un decálogo de medidas con las que se reactivaría la creación de empleo y el autoempleo en España. Son diez propuestas prioritarias con vista, no sólo a las próximas elecciones, sino a consolidar a los autónomos como protagonistas de la creación de empleo. No podemos permitir perder de nuevo el tejido empresarial que se ha mantenido y que hemos recuperado durante la crisis. Hay que consolidar a los empleadores para consolidar la creación de empleo. Respecto al balance de los últimos años, es fácil comprobar que cuando se nos ha escuchado, nuestras propuestas han funcionado, sólo hay que ver el impacto de medidas como la tarifa plana, los planes de pago a proveedores, o el buzón del fraude. Ha sido la legislatura en la que

más se ha legislado a favor del autónomo, pero queda mucho por hacer. Solucionar la vida a los autónomos, requiere aún de muchas páginas del BOE y de muchos Consejos de Ministros, pero lo esencial es que tengamos voz propia y sobre todo que se nos escuche, porque nosotros sí estamos en la calle.

La crisis y la economía sumergida

G.T.- Aunque parece que la economía está remontando, una de las consecuencias de la crisis ha sido la proliferación de la economía sumergida. ¿Cree que las administraciones están abordando este tema adecuadamente?

L.A.- La economía sumergida es una de las grandes lacras que sufren los autónomos en este país. Para intentar atajarla, desde ATA hemos propuesto aplicar deducciones a las familias por gastos sanitarios, educativos y en rehabilitación, para desincentivar la demanda y que se pidan las facturas y además, que en el buzón anónimo de Hacienda también puedan denunciarse el fraude fiscal y prácticas de competencia desleal. Quien no paga sus impuestos, quien no cumple las normas, no sólo incumple la ley si no que perjudica

taxi en nuestro país”

a todos sus conciudadanos. Premiar al que sí cumple y se esfuerza, no es una opción voluntaria para los que toman las decisiones, sino un acto de responsabilidad con aquellos que están levantando la economía y afianzando la recuperación del país.

G.T.- El taxi, por ejemplo, es víctima de este problema. ¿Por qué cree que, a pesar de las protestas y las decisiones judiciales, el Ejecutivo no interviene y muestra más contundencia a la hora de legislar?

L.A.- Porque si aún no se ha sabido luchar con contundencia contra la economía sumergida ilegal, aún están más perdidos a la hora de afrontar la “alegal” disfrazada de progreso y modernidad. Parece que los aires liberalizadores confunden a aquellos que viven más fuera que dentro de España y que no se paran a entender la realidad del sector del taxi en nuestro país. Y esa realidad es que el sector del taxi español es un servicio público, porque no estamos en USA donde no existen, y como servicio público, está hiperregulado y contingente por la propia Administración para garantizar la mayor seguridad y calidad a los ciudadanos. Sorprende que aquellos que se muestran pasivos o dubitativos a actuar en contra de lo que amenaza al taxi, no sean capaces de entender que el que no cotice o no tribute y gane dinero haciendo de taxista, está en la ilegalidad. Si todos

“Ahora hay margen fiscal para recompensar a los autónomos”

nos ponemos a cuestionar la regulación por principio buscando excepciones, a lo mejor verían bien que yo decidiese pagar mis impuestos directamente a cada uno de los ciudadanos a través de una web, en vez de pagárselos directamente a la Agencia Tributaria, ya que dicho supuesto no está reflejado en una norma o que decidiese hacer trueque por internet con los antibióticos que me sobran en casa. Sinceramente, creo que no hay duda posible en cuanto al carácter ilegal al respecto, claro está, otra cosa es que les interese verlo, ni actuar.

Menos impuestos para los autónomos

G.T.- Precisamente, la aparente mejora económica de la que hablamos antes les ha llevado a pedir menos impuestos para los autónomos y una menor carga administrativa. ¿Por qué ahora?

L.A.- Creemos que en el momento actual, en el que han mejorado los datos de recaudación, se debe devolver a la sociedad en general y a los autónomos en particular el

esfuerzo que han realizado durante años. Ahora hay margen fiscal para recompensar los sacrificios e inyectar confianza para consolidar la mejoría de los negocios y animar a la creación de empleo. Hay margen para reducir el IVA a todos aquellos autónomos, como los peluqueros, que vieron aumentar en 13 puntos porcentuales el mismo y han tenido que vender sus productos y servicios mucho más caros en un contexto de recesión y sin poder repercutirlo en precio. Hay margen para eliminar cargas administrativas y facilitar el pago de tributos y no lo contrario.

No tiene sentido que, pese a la mejoría, vaya a entrar en vigor en enero de 2016 el nuevo límite de módulos para el transporte, que expulsará a una gran parte de los mismos del sistema y condenará a muchos a desaparecer. No es lógico que se niegue un aumento de sólo 50 mil euros en ese límite para equipararlo al sector agrícola y se ponga en jaque el empleo y las familias de muchos transportistas autónomos.

D.C.- Además, recuerdan que la subida en la base mínima de cotización afectará a medio millón de trabajadores. ¿Qué alternativa propone ATA?

L.A.- En España hay casi 500.000 autónomos que declaran unos rendimientos brutos de 15.000 euros anuales, lo que supone un rendimiento neto inferior a 10.000 euros al año. Con la subida en la base mínima de cotización, estos autónomos tendrán que cotizar en 2016 por una base mínima de superior a 893 euros al mes, lo que supone más de 10.700 euros anuales, es decir por encima de su rendimiento neto. Nosotros pedimos que se adecúe la base de cotización a los ingresos reales. España debe avanzar en la posibilidad de que los autónomos coticen por los rendimientos netos que reciben. Para ello, se hace fundamental establecer una base mínima similar al salario mínimo interprofesional. Así todo aquel autónomo persona física cuyo rendimiento este por debajo del SMI estará exento de cotizar aunque sí esté obligado a tributar. Esperamos que 2016 sea el último año en que los autónomos no puedan cotizar por sus ingresos reales.



Amor y Cristóbal Montoro, titular de Hacienda.

Tarifas 2016, un año más sin con

Un poco antes de lo habitual, las principales organizaciones representativas del taxi madrileño han dado a conocer su propuesta de modificación de tarifas de cara al año próximo. La falta de unión y la diversidad de puntos de vista vuelven a ser las notas dominantes entre las asociaciones. La tarifa fija para los servicios aeroportuarios, tras casi dos años desde su implantación, es aún el principal punto de fricción entre sus defensores y detractores dentro del sector en la capital.



El Ayuntamiento estudia ya las propuestas tarifarias.

Desde que el Ayuntamiento de Madrid instara a las organizaciones representativas del sector a que les hicieran llegar una propuesta de tarifas para el año 2016, se han ido conociendo las diferencias evidentes en este asunto entre las principales asociaciones madrileñas. También, y aunque en mucha menor medida, se ha podido saber en qué aspectos mantienen posturas comunes.

La tarifa 3, fijada en un precio inicial de 20 euros con una carencia de 10 kilómetros es la única que aparece en todas las propuestas conocidas por las asociaciones del sector en la capital. Aunque presenten peculiaridades en cada una de las motivaciones y explicaciones de la misma, esta tarifa es la única en la que parece que puede haber un ligero consenso entre las asociaciones madrileñas.

AGATM y su apuesta por la tarifa fija

Pese a las críticas recibidas por una parte considerable del sector, la Asociación Gremial de Auto-Taxi de Madrid propone mantener la tarifa 4 del aeropuerto como uno de los aspectos principales en su idea tarifaria de cara al año 2016. En esta ocasión, el precio para los trayectos con origen o destino en el aeropuerto de Madrid-Barajas hacia o desde la zona interior de la M-30 sería de 32 euros. Esto supondría un aumento de dos euros en relación con la actual tarifa 4, que es la que actualmente se utiliza para estos servicios aeroportuarios.

Tarifa fija de 32€, propuesta de AGATM

Otra de las notas características que aparecen reflejadas en la propuesta de Gremial es el inicio del servicio en 5 euros para las tarifas 1 y 2. En este precio iría incluida la bajada de bandera más una franquicia kilométrica y horaria. La principal razón que dan desde la asociación mayoritaria en cuanto al número de afiliados en Madrid, es que no afectaría a los consumidores, pues el 90% de los servicios superan tal cantidad.

El precio por kilómetro en la tarifa 1 pasaría a costar 1,10€ y el precio por hora se situaría en los 21,50€. Con respecto a la tarifa 2, el precio kilométrico sería de 1,20€ y el precio por hora se fijaría en 24,50€.

Como últimos aspectos a destacar de la propuesta llevada a cabo por AGATM es que el precio kilométrico de los sábados (desde las 21:00 del sábado hasta las 07:00 del domingo) se situaría en 1,25€. En cuanto a los suplementos por bulto, se contabilizará en 0,50€ aquellos que superen las dimensiones de 55x35x20cm.

FPT, a favor del taxímetro

Mientras que desde Gremial y otras asociaciones apuestan por cuantías de recogida e ir fijando precios en los servicios contratados previamente, desde Federación



En lo único que están de acuerdo las asociaciones, tener cuanto antes las tarifas.

Profesional del Taxi de Madrid no entienden que existan cuantías máximas o mínimas en los servicios telemáticos pues, a su parecer, se ha de aplicar lo que marca el taxímetro tal y como aparece reflejado en su propuesta, atendiendo al artículo 45 del Reglamento de Servicios de Auto-taxi de la Comunidad de Madrid.

En cuanto a las tarifas del próximo año, desde FPT se propone un inicio del servicio para las tarifas 1 y 2 fijado en 4 euros; con una franquicia kilométrica de 1.428,57

AMT incluye nueva tarifa para estaciones de tren y autobús

metros sin incremento del coste en la tarifa 1, y de 966 metros en la tarifa 2. El precio por kilómetro en la tarifa 1 sería de 1,12€ y el precio por hora se establecería en 22€. En cuanto a la tarifa 2, el precio por kilómetro se mantendría en 1,20€ y el precio por hora se fijaría en 25 euros.

Entre las medidas complementarias que desde Federación presentan, resalta la idea de suprimir la tarifa 4 para los servicios aeroportuarios, llevar a cabo una contingentación del 30% de las licencias en activo atendiendo a posibles excepciones, y suprimir los suplementos más allá de los establecidos para los vehículos de más de 5 plazas.

Además, proponen la implantación de un código QR para que las personas con discapacidad visual puedan acceder, ya que el sistema braille muestra poca efectividad. Medida que también comparten con la Asociación Madrileña del Taxi.

AMT propone cinco tarifas

La propuesta tarifaria más novedosa parte de la Asociación Madrileña del Taxi. Frente a las presentadas por el resto de asociaciones representativas, la AMT propone añadir una más a las ya existentes.

Esta nueva tarifa, que pasaría a ser la tarifa 4, sería aplicable a los servicios cuyo origen esté situado en las estaciones de ferrocarril de Atocha o Chamartín, o en las estaciones de autobuses de Méndez Álvaro o Avenida de América, y tendría un precio inicial de 10 euros con una carencia kilométrica de 4 kilómetros. Para contrarrestar ese precio inicial, se propone la eliminación de los suplementos, toda vez que desde AMT se entiende que no se deben aumentar los precios en un momento de competencia feroz.

Junto a esta nueva tarifa, la destinada para los servicios aeroportuarios que salgan o lleguen a zonas del interior de la M-30 tendría un precio de 25 euros y pasarán a englobarse en lo que sería la tarifa 5. Por lo que desde AMT también mantienen la idea de la imposición de un precio fijo para este tipo de servicios, tal y como está estipulado en la actualidad, pero a un precio cinco euros menor.

En cuanto al resto de tarifas, la dirección adoptada desde esta asociación es la de mantener los precios que están fijados en la actualidad. La tarifa 1 tendría una bajada de bandera de 2,40€, con un precio por kilómetro de 1,05€ y un precio por hora fijado en 20,50€. Esta asociación propone para la tarifa 2 fijar la bajada de bandera en 2,90€, con 1,20€ de precio por kilómetro y un precio por hora de 23,50€. En las justificaciones de este marco tarifario propuesto por la Asociación Madrileña del



Inés Sabanés, nueva responsable de Movilidad del Ayuntamiento.

Élite pide fijar la tarifa nocturna hasta las 06:00 horas

que desde su punto de vista ha causado la aplicación de la tarifa fija del aeropuerto. Desde la joven asociación, consideran totalmente injusto la situación por la que un usuario de la zona Esta de Madrid tenga que abonar el mismo importe por el servicio de taxi que tenga como destino u origen el aeropuerto, que un usuario que resida en la zona Oeste.

Según hicieron público desde AETM, no se han conseguido alcanzar los objetivos para los cuales fue concebida esta tarifa fija, principalmente por la falta de efectivos en materia de control e inspección, y la poca publicidad y promoción de las tarifas aeroportuarias.

Es algo primordial a ojos de Élite Madrid reducir la tarifa nocturna a las 06:00 de la mañana, hora en la que se produce el llamado "relevo" nocturno, puesto que los taxistas seguirían prestando servicios y nunca se produciría un desabastecimiento ya que el transporte público está funcionando a pleno rendimiento a esa hora.

Para los servicios con destino u origen en el aeropuerto, que vayan o vengan desde una zona comprendida en el interior de la M-30, el precio se iniciará con 20 euros con una cadencia de 10 kilómetros. Una vez rebasados esa distancia, el taxímetro marcará la tarifa que en ese momento corresponda con un límite máximo de 35 euros para proteger a los usuarios de posibles abusos. Además, esta tarifa no admite suplemento alguno.

Taxi, se vuelve a resaltar la importancia de no subir el precio para poder competir con una competencia cada vez más fuerte dentro del transporte de viajeros.

En relación a los servicios telemáticos, aparece reflejada en su propuesta una cuantía máxima dependiendo de la zona de recogida. Si se trata de la zona A, la cuantía máxima de recogida será de 5€, en el caso de la zona B, la cuantía máxima no podrá superar los 8€.

Más taxímetro y menos tarifa fija para FPT

En sus proposiciones complementarias, desde AMT inciden en la necesidad de que este nuevo régimen tarifario entre en vigor a partir de las 00:00 del día 15 de diciembre de 2015.

Élite y el perjuicio causado por la tarifa fija

El principal inciso al que hacen referencia en la propuesta tarifaria presentada por la Asociación Élite Taxi Madrid es el daño

Las tarifas en España

La diferencia en el precio de las tarifas para servicios de taxi, equivalentes en tiempo y distancia, es más que latente en nuestro país. Un estudio llevado a cabo por FACUA-Consumidores en Acción refleja esa descompensación que puede llegar a ser del 131,7% entre una ciudad y otra.

Según el estudio, las ciudades más baratas para coger un taxi son las de Santa Cruz de Tenerife, Arrecife (Lanzarote) y Las Palmas de Gran Canaria. En el lado contrario se encontraría Tarragona como la ciudad que presenta las tarifas más elevadas. Tras la ciudad catalana, se encuentran San Sebastián, Girona y Pamplona como las ciudades donde el servicio de taxi presenta tarifas más caras.

En el último año, las tarifas habían aumentado, según el informe, tan sólo un 0,2% en relación con años anteriores. Las ciudades donde más se ha incrementado el precio de las tarifas son Pontevedra, A Coruña y Lleida.

La media del precio por kilómetros es de 0,89€ en horario diurno y de 1,11€ para el horario nocturno y festivos. En el horario diurno la tarifa por kilómetro más alta se encuentra en Castellón, con 1,12€. Por otro lado, en horario nocturno las más caras se localizan en Toledo y Pontevedra, cuyo precio por kilómetro se sitúa en 1,40€. Sin embargo, los precios más económicos, ya sea en el horario diurno como en el nocturno, se encuentran en Arrecife (Lanzarote), Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria. El precio del combustible puede ser, sin duda, una de las principales razones que explican estos precios más bajos.

En cuanto a la bajada de bandera, la cifra media se encuentra en 1,83€ en la tarifa diurna y en 2,44€ para las tarifas nocturnas y de días festivos. Por lo que respecta a la carrera mínima, su precio medio oscila en 3,29 euros en horario diurno y en 4,32 euros durante las noches y festivos. Esto supone que existe una diferencia entre ambos de más del 31% en cuanto al precio



Two lines of stylized text, possibly a title or subtitle, rendered in a decorative, calligraphic font. The text is primarily green with a yellow highlight on the right side of the second line.



A single line of stylized text, possibly a name or a short phrase, rendered in a decorative, calligraphic font. The text is primarily green with a yellow highlight in the center.



Skoda apuesta por la eficiencia con

Antes de finalizar el año está previsto que salga al mercado el nuevo Skoda Superb GreenLine. Se trata de una nueva versión de este modelo de berlina de la casa checa, que presenta importantes novedades tecnológicas y de respeto al medio ambiente. La posibilidad de realizar 100 kilómetros con un consumo de 3,7 litros es su principal tarjeta de presentación. Su nuevo diseño, más refinado y aerodinámico, contribuye, junto con la tecnología en el propulsor, a esa magnífica eficiencia.



Imagen de la nueva generación del Superb de Skoda.

En un momento tan delicado para quienes desean adquirir un nuevo vehículo son muy importantes las innovaciones que aparecen desde las propias casas de automóviles para incentivar al cliente. De ahí que Skoda haya reforzado su apuesta por la eficiencia en el consumo, pues la repercusión en el bolsillo del conductor puede ser determinante.

En la primera mitad de 2015, desde Skoda se dio a conocer y se ofreció al mercado su nuevo modelo de berlina, el Superb 2015. Se trata de la tercera generación de esta gama de vehículos checa que tiene poco que envidiar a coches que pueden presentar un nivel razonablemente parecido como pudiera ser el Volkswagen Passat, teniendo en cuenta que están equipados con motorizaciones idénticas y con sistemas de asistencia comunes.

Pero la verdadera revolución se espera con la presentación de la especificación GreenLine, que se llevará a cabo en el próximo Salón Internacional del Automóvil de Frankfurt, que se celebrará entre el 17 y el 27 de septiembre. Se trata, quizás, del evento más importante en cuanto a las novedades del mundo del motor junto con el Salón del Automóvil de Ginebra, que se celebra en el mes de marzo. Tras la presentación, su lanzamiento al mercado está previsto realizarse, según la propia marca, antes de que finalice el año.

La eficiencia se alcanza en los detalles

La principal característica del Superb GreenLine es la posibilidad de realizar kilómetros con un gasto en combustible bastante bajo. El hecho de alcanzar un consumo de 3,7 litros por cada 100 km no es sólo fruto de la mejora en ciertos aspectos relacionados con el propulsor. La innova-

ción aerodinámica, además de mejoras de carácter tecnológico en diferentes áreas, contribuyen a este rendimiento tan eficiente.

Desde la propia firma han anunciado que se pueden recorrer 1780 kilómetros con el depósito cargado, el cual cuenta con un tanque de combustible de 66 litros de capacidad. Además, desde Skoda no han querido mirar hacia otro lado en lo que se refiere al medio ambiente y las emisiones de CO₂ no superan los 95 gramos por kilómetro.

**Permite realizar
1780 km con sólo
un depósito**

Con un motor 1.6TDI/88kW se posiciona a la cabeza en su segmento dentro del ámbito medioambiental. Está equipado con una caja de cambios manual de seis velocidades y presenta el sistema de recuperación de energía en el frenado, además del sistema start-stop. Todos estos aspectos vienen incorporados en el modelo de serie y sin gasto adicional para el cliente en el Superb 2015. Pero la versión GreenLine presenta, además, unas relaciones de transmisión más largas y el SCR (reducción catalítica selectiva).

El SuperB utiliza dos unidades de tratamiento de gases de escape; por un lado un convertidor catalítico de oxidación y por el otro, un filtro de partículas diesel. Los óxidos de nitrógeno se ven reducidos gracias al sistema SCR que incorpora el modelo GreenLine. Este método fabricado de forma sintética ayuda, por tanto, no sólo a la reducción de los óxidos de nitrógeno, sino también al ahorro en el combustible.

Otro aspecto a tener en cuenta es la utilización de la tecnología ACT, o tecnolo-

nuevo Superb GreenLine



Representación del interior.

gía de cilindro activa. Esto significa que el segundo y el tercer cilindro pueden estar cerrados temporalmente. En este modo de dos cilindros, el motor funciona de una forma mucho más eficiente. Incluso, dependiendo del estilo de conducción, esta tecnología permite reducir el consumo más de 0,5 litros por cada 100 kilómetros. Con la utilización de esta tecnología, se activa un rango de velocidad del motor entre 1.400 y las 4000 rpm, con un par motor entre 25 y 100 Nm, pudiendo alcanzar una velocidad de hasta 130 km/h.

Un cuerpo más afinado

En búsqueda de ese mayor rendimiento, también se ha buscado un mayor trabajo de acabado en la aerodinámica y el cuerpo del nuevo Superb GreenLine. El chasis, por ejemplo, es 15 mm más bajo que el Superb estándar. Además, cuenta con un

alerón en la parte trasera, dotando al coche de un coeficiente de resistencia aerodinámica mejorado.

Los neumáticos, con influencia también en la resistencia al aire, están montados sobre llantas de 16 pulgadas, aunque están disponibles, bajo petición del cliente, las llantas de 17 pulgadas. El Superb GreenLine presenta las ventanas laterales traseras y la central trasera tintadas, además de estar incorporadas las luces antiniebla con funciones adaptadas de serie.

Pero desde la marca también quieren incidir en el hecho de que, a pesar de mirar por la eficiencia y el medioambiente, no renuncian a la comodidad y el confort del conductor y el resto de ocupantes. "El Superb GreenLine es tan amplio, seguro y cómodo como usted espera del típico coche Skoda", reflejan en su portal oficial.

Respeto al medioambiente

Si los competidores del nuevo Skoda Superb GreenLine pueden estar a su altura en términos puros de dinamismo, se hace muy difícil que se puedan acercar en términos de consumo de combustible y sus bajas emisiones de CO₂. De ahí que desde la propia marca den una serie de consejos para ahorrar combustible ya que es la principal baza en el mercado de este nuevo modelo.

Más allá de las tecnologías que pueda presentar la casa, gran parte de la influencia sobre el consumo reside en el propio conductor. Un estilo de conducción inadecuado puede aumentar incluso la emisión de gases de efecto invernadero por decenas.

Conducir con suavidad es la mejor forma de asegurar y potenciar la eficiencia del nuevo Superb GreenLine. Sólo si se evitan los frenazos y las aceleraciones bruscas se puede dar al coche su mejor rendimiento.

El SuperB ya estuvo homologado en otras ciudades como por ejemplo en Madrid, por lo que no sería para nada sorprendente que, dado su compromiso con la eficiencia y el medioambiente, pudiera volver a estar habilitado en un futuro próximo en la capital. Un coche con esa capacidad de consumo podría resultar muy económico para los bolsillos de los taxistas, respetando, además, las cada vez más estrictas normas medioambientales.



Germán Ubillos.
Premio Nacional de Teatro

Un mundo 'ideal' sin Más

¡Qué bueno sería un mundo sin normas!, pensábamos de adolescentes en algún momento en que se contrariaba nuestra voluntad. ¡Qué bonito sería entrar en las bodas de oro de unos padres con la compañera sentimental cuando éstos te lo prohíben hasta que estéis casados! ¡Qué hermoso sería poder entrar en la casa de aquella amiga de mis padres con mi novio más reciente, cuando a ésta le sienta muy mal la idea porque tiene unos pensamientos diferentes!

¡Qué bonita sería poseer la luna en lugar de admirarla allá en la lejanía, pensaba Calígula mientras mandaba asesinar a sus ministros y ciudadanos porque se oponían a sus deseos!

¡Qué bonita sería una Cataluña (Catalunya) independiente, arrancada, desgajada del resto de España!, piensa Artur Mas cuando ve que no puede conseguir sus sueños!

¡Qué refrescante sería acostarme con aquella mujer si ella no apelase a la norma, a la norma paterna! Dentro de estas exclamaciones está el mundo de los valores. El primero es el pensamiento de Rousseau, el estado salvaje, lo segundo son las normas que cohesionan una vida civilizada y pacífica, el precio que pagamos por vivir en una sociedad medianamente civilizada.

El pensamiento ultra liberal parece decirte puedes hacer lo que te venga en gana, pero claro, su contrapartida te dice "siempre que no lesiones los intereses y los derechos de los demás", en última instancia del que tienes al lado.

Realidad y normas

Y cuando alguien te pone el freno recuerdas con nostalgia y emoción la voz de tus padres, de tus abuelos, cuando se respetaban tajantemente las normas, y agradeces mucho con emoción en los ojos el que te hayan impuesto unos límites, unas obligaciones, unas fronteras morales o humanas que no podías traspasar, porque gracias a ello te has transformado en un hombre o una mujer de bien, adulto, un ser con derechos y obligaciones responsable ante los demás que se desenvuelve en un mundo en orden y



gana su pan honestamente, no en un delincuente, ni en un matarife, ni lo que sería aún peor en un niño pequeño.

Todo esto viene a cuento con la postura de don Artur Mas y las normas que se quieren aprobar con urgencia en el Gobierno para que se cumplan las leyes colectivas que esgrime sin ir más lejos el Tribunal Constitucional. La sombra de la cárcel se alarga dice acertadamente un insigne periodista amigo sobre el señor Mas. Y Soraya Sánchez de Santamaría añade que nadie debe temer la ley si no la incumple, si no la transgrede o viola.


Y este es el dilema y esta la realidad, en algún momento de la vida del hombre éste precisa reflexionar y poner sobre el tapete la vida de uno mismo, sentir vértigo, sentimiento de culpa, no sé cómo llamarlo, y tener el coraje de cambiar tus valores, de casarte con tu novio o con tu novia de siempre, de no llevar a la pilita a esa mujer que de forma espontánea apela a "la norma" de esperar a casarte para poder entrar en las bodas de oro de aquellos vejedores, para así cumplir una norma ancestral, atávica, retrograda o rancia, pero al fin y a la postre que les ha permitido vivir con la conciencia tranquila y la cabeza alta, y dejar a sus hijos de paso una nación unida, floreciente y en paz.

Las normas están para cumplirlas porque si no las cumples además de hacer daño a los demás te lo haces a ti mismo y algún día como el rico Epulón puedes pedir un poco de agua al pobre Lázaro, cuando te veas sin remisión apartado del bien, apartado de todos, apartado de todo sin poder aliviar la sequedad y el fuego de tu boca que te arde y se consume porque te has negado a cumplir unas leyes que en el fondo te protegían a ti mismo cuando pensabas que cercenaban tu libertad...

Porque las normas están para cumplirlas – repito - y un mundo sin normas es un desastre, un caos, sería un infierno en el que ahora puede llegar a verse esa persona, esas personas que como Epulón, el personaje de los evangelios pide un poco de agua al pobre Lázaro, cuando el abismo que les separa a ambos hace ya imposible ese deseo desesperante.

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.V.	C.C.	Euros
 CITROËN			
C-Elysee Millenium GLP	115	1.587	14.390*
C-Elysee seduction Hdi	100	1.560	13.350*
C-Elysee exclusive Hdi	100	1.560	13.990*
C4 Picasso Atraccion Blue HDi	100	1.560	17.980*
C4 Picasso Business Blue HDi	120	1.560	19.700*
C4 Picasso Seduction Blue HDi	100	1.560	18.900*
C4 Picasso Seduction Blue HDi	120	1.560	19.770*
C4 Picasso Seduction Blue HDi Aut./Eat6	120	1.560	20.840*
C4 Picasso Intensive Blue HDi	120	1.560	20.730*
C4 Picasso Intensive Blue HDi Aut./Eat6	120	1.560	21.800*
C4 Picasso Intensive Blue HDi	150	1.997	21.590*
C4 Picasso Intensive Blue HDi Aut./Eat6	150	1.997	22.700*
Jumpy Multiespace Milleniumn HDi	125	1.997	31.400*


*Precios sin descontar Campaña Especial y Plan Pive

Talleres Castillo Telfs. 91 358 02 03 - 91 323 49 89


c) Lezama, 6 / c) Sinesio Delgado, 40 • Madrid

 DACIA			
Lodgy laureate GLP	85	1.685	11.166


No incluidos gastos preparación taxi ni plan pive.

 MERCEDES			
E 200 CDI	136	2.143	40.481
E 200 CDI Familiar	136	2.143	44.577
E 200 Gas Natural	153	1.991	51.450
E 220 CDI BE Edition	170	2.143	43.637
E 220 CDI Bluetec/Autom	170	2.143	47.400
E 220 CDI BE Familiar	170	2.143	46.695
E 250 CDI	204	2.143	49.105
E 250 CDI 4Matic	204	2.143	54.865
E 250 CDI Familiar	204	2.143	50.625
E 300 CDI Bluetec	231	2.987	53.960
E 350 CDI Bluetec	251	2.987	56.720
Viano 2.0 CDI BE	136	2.143	-
Viano 2.2 CDI BE	163	2.143	-
Viano 3.0 CDI BE	224	2.987	-


*Precios con transporte e IVA. No incluye equipamiento taxi.


 NISSAN			
Leaf (eléctrico)	109/80kw	-12.900	
e-NV200 (eléctrico)	109/80kw	-19.100	

Estos precios incluyen los descuentos de las ayudas institucionales en vigor.


 OPEL			
Zafira Energy	120	1.900	18.700
Zafira Energy	150	1.900	19.240
Zafira Cosmo	120	1.900	20.275

*Preparación de taxi e IVA incluidos.


 PEUGEOT			
5008 Access HDi	110	1.598	17.225*
5008 Active HDi	110	1.598	18.350*
5008 Active HDi	150	2.000	19.675*

 RENAULT			
Grand Scenic selection dci	110	1.461	18.100*
Grand Scenic limited dci	130	1.995	19.750*
Laguna Berlina Emotion dci	110	1.461	18.400*
Laguna Berlina Limited dci	130	1.995	20.100*

*No incluidos gastos de preparación taxi ni plan pive.


 SEAT			
Altea XL TDI CR d/clim	105	1.598	16.500*
Altea XL GLP a/a	102	1.595	15.900
Altea XL GLP d/clim	102	1.595	16.850
Alhambra TDI CR Ecomotive Ref	115	1.968	25.450
Alhambra TDI CR Ecomotive Ref	140	1.968	26.150
Alhambra TDI CR Ecomotive Style	140	1.968	29.580
Alhambra TDI CR DSG Ecomotive Style	140	1.968	31.200
Alhambra TDI CR 4WD Ecomotive Style	140	1.968	31.150
Alhambra TDI CR 4WD Ecomotive Style	170	1.968	30.850
Toledo TDI CR Style	105	1.598	14.750*
Toledo TDI CR Reference	105	1.598	15.950*


*No disponibles hasta nueva motorización.

 SKODA			
Rapid 1.6 TDi active	115	1.598	12.495
Rapid 1.6 TDi active	115	1.598	12.795
Rapid 1.6 TDi ambition	115	1.598	13.495
Rapid 1.6 TDi style	115	1.598	14.295

PVP con Dto. Plan Pive e IVA incluidos para unidades en stock y con VW Finance. Valido hasta fin de mes. No incluida preparación taxi.

Motor Tomé, S.A. Telf. 91 329 13 83
Ctra. Barcelona Km. 12,5 C/ Tauro, 27 (Central)

 TOYOTA			
Prius Eco	136	1.800	22.200
Prius Advance	136	1.800	23.000
Prius + Eco	136	1.800	27.575

 VOLKSWAGEN			
Caddy Maxi Trend	102	1.598	20.850
Caddy Maxi Trend DSG	102	1.598	22.120
Caddy Maxi Trend	140	1.968	22.720
Caddy Maxi Trend DSG	140	1.968	24.410
Caravelle Comlortline	140	1.968	32.620
Caravelle Comfortline DSG	140	1.968	34.580

Precios con 4% IVA. Vehículos en stock. Sin transformación ni preparación taxi.

TABLÓN TAXI

Compro licencia de taxi de Madrid a particular, no intermediarios.
Emma. Telf. 639852514.
Email: emma.delgadilloomez@telefonica.net

Busco taxi para llevarlo solo a fijo, joven con 6 años de experiencia, responsable, cuidadoso con el coche, no fumador.
Alex Diaz. Telf. 699238854.
Email: Ard_00@hotmail.com

Se necesita conductor para taxi, turno único, coche nuevo, incorporación inmediata
Contacto: Jesus Garcia.
Telf. 913113529 - 687569891.
Email: jeshus86@hotmail.com

Compro taxis retirados del servicio. SUPERO CUALQUIER TASACIÓN. Mohamed. Telf. 631 080 528

Busco taxi zona Vicalvaro, Las Rozas, Ciudad Lineal, G^a Noblejas, para trabajar solo o por turnos, con experiencia en emisoras.
Manuel Ernesto Gil. +Telf. 669738326
Email: mglmadrid2014@hotmail.com

Varón, 33 años busca taxi zona Carabanchel. Con experiencia con y sin emisora.
Pedro Simón Herrero. Telf. 659991562.
Email: pedrosimonherrero@gmail.com

Conductor de taxi con experiencia se ofrece para trabajar a fijo y preferiblemente con taxi disponible todo el día.
Iván Gómez. Telf. 620250557.
Email: demelsarivancito@hotmail.com

Busco conductor de taxi con experiencia para turno de tarde noche (8 h.). Relevo en zona sur. Llamar en horario de mañana.
Manolo. Telf. 666031265.
Email: jmcarde26@hotmail.com

Conductor de 32 años, 8 de experiencia busca coche para turnos, zona sur (Móstoles) pero sin problema para desplazarme.
Juan Antonio. Telf. 651749664.
Email: lagarto3000@hotmail.com

Se necesita conductor de taxi para zona San Sebastián de los Reyes, Alcobendas. Emisora radiotélexo taxi.
José María. Telf. 609129045.
Email: josex607@hotmail.com

Varón de 42 años con experiencia en el sector del taxi, sin vicios, serio y leal, busca trabajo. Jose Antonio Simón. Telf. 654205405.
Email: cronosmadridd1973@hotmail.com

Se necesita conductor de taxi para zona Corredor del Henares. Con experiencia-Valentín Gómez. Telf. 639594460. Email: tresdecosla@gmail.com

Se busca conductor diurno con experiencia en radiotélexo para media jornada a comisión. Relevo Carabanchel. Enviar CV. Jesus.
Email: susodicho.jcr@gmail.com

Se vende licencia de taxi. Skoda Octavia GZK. Libra martes impar. Emisora amarilla. Particular. Moisés. Telf. 654114261

Busco taxi para trabajar. Siete años de experiencia. 44 años. Domicilio por zona Aranjuez. Guillermo. Telf. 606896418.
Email: guillermobea@hotmail.com

Si te jubilas y no quieres vender. LLÁMAME. Telf. 609 02 86 67. Ofrezco la mejor rentabilidad

Soy Cristian busco licencia de taxi para comprar. Soy particular, no importa el día de libranza. Cristian Chamba. Telf. 620701987.
Email: cristianojch@hotmail.com

Busco taxi para llevarlo solo. Joven 38 años, español y con experiencia en el sector. Trabajando actualmente con tele-taxi.
Carlos Almeida.
Telf. 602395336- 648783799
Email: nanoone32@hotmail.com

Busco taxi para trabajar solo o compartido, experiencia 9 meses, siempre de noche Vlady Rojas. Telf. 664731843.
Email: alejandro10_arce@hotmail.com

Conductor taxi para jornada parcial. Pueden ser jornadas de 4 a 8 horas y otras completas, según convengamos. Dispongo mucho tiempo libre. Buena persona, trabajador, honrado, honesto, responsable, serio y cuidadoso. Manuel Ramírez Castellanos.
Telf. 617764260. Email: coneibi@gmail.com

Compro licencia de taxi de lunes o martes. Interesados contactar conmigo. Fernando Merinero Palomares.
Telf. 627562010- 916807478.
Email: fernandoredesfarma@hotmail.com

Se necesita conductor de taxi zona ciudad lineal. Juan Cano. Telf. 696936210
Email: raulc18@hotmail.com

Busco taxi para trabajar solo a fijo. Experiencia y referencias.
José María Moreno. Telf. 622763285.
Email: jmmm150773@gmail.com

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

Se necesita conductor de taxi. Libra miércoles, Toyota Prius. 8:00 horas, 6 días a la semana. Relevo en Pueblo Nuevo. Emisora. Fernando Used. Telf. 659429426
Email: fjused7@hotmail.com

Particular compro licencia taxi Madrid de lunes y par. Abstenerse compraventas. Todo preparado para realizar la operación.
Alberto. Telf. 626768886.
Email: escorial.2408@hotmail.com

Compro licencia taxi de Madrid ya mismo. Libranza miércoles y par.
Jesús. Telf. 600383191.
Email: sonicc@gmail.com

Conductor, responsable y con experiencia, busca taxi con particulares. Cien euros/ día + combustible. Garaje propio.
Israel. Telf. 659815998.
Email: eduvidasalvaje@hotmail.com

Conductor serio y responsable no fumador 36 años español poca experiencia, preferible coche solo, incorporación inmediata. Iván Montero Gil. Telf. 650141947.
Email: ivanmg777@hotmail.com

Se ofrece conductor para trabajar coche solo, español y 6 años de experiencia. Cien euros/día+ gasoil. Imprescindible emisora. Francisco Sevilla, Telf. 667058555
Email: haceundiapera@hotmail.com

Busco conductor para zona sureste Madrid para trabajar solo y a porcentaje, incorporación 0109. Mandar CV para entrevista. Patricia Perez.
Email: patri.perez020@gmail.com

Busco taxi por la zona este de Madrid, 35 años de carnet y 15 puntos. No fumo, español, persona cuidadosa. Todos los carnets. Carlos Santamaría Núñez.
Telf. 670965520.
Email: charlysierra@gmail.com

Busco conductor de taxi para turno de 8 horas, tarde-noche, libranza lunes par. En la zona sur de Madrid. Relevo en Fuenlabrada. David Naranjo Lapuente. Telf. 605350004.
Email: RonyxDDDD@gmail.com

Necesito taxi económico para trabajar lo y poder comprar licencia con el tiempo si algún propietario está interesado.
Ricardo Castro. Telf. 690006101
Email: richisolana@gmail.com

Español de 40 años, con experiencia de ocho años y siete de ellos con el mismo propietario, busco taxi para trabajar como conductor. Soy serio y no floterero. Jorge Labra Novoa. Telf. 651743955. Email: jorgelabranovoa@hotmail.com

Particular necesita conductor de taxi para trabajar solo, buenas condiciones. Carlos. Telf. 635593933. Email: carloscortijo2023@gmail.com

Se vende licencia taxi APC Madrid, coche Skoda Superb 140 cv cambio automático, 250.000 Km Diciembre 2009. Precio 172.000€. Francisco Perez. Telf. 684391037. Email: mabol@wanadoo.es





গণিতের **বৈশিষ্ট্য**



গণিতের বৈশিষ্ট্য



Blurred text block, likely a description or caption.

Blurred text block, likely a list of items or specifications.

Blurred text block, likely a footer or contact information.