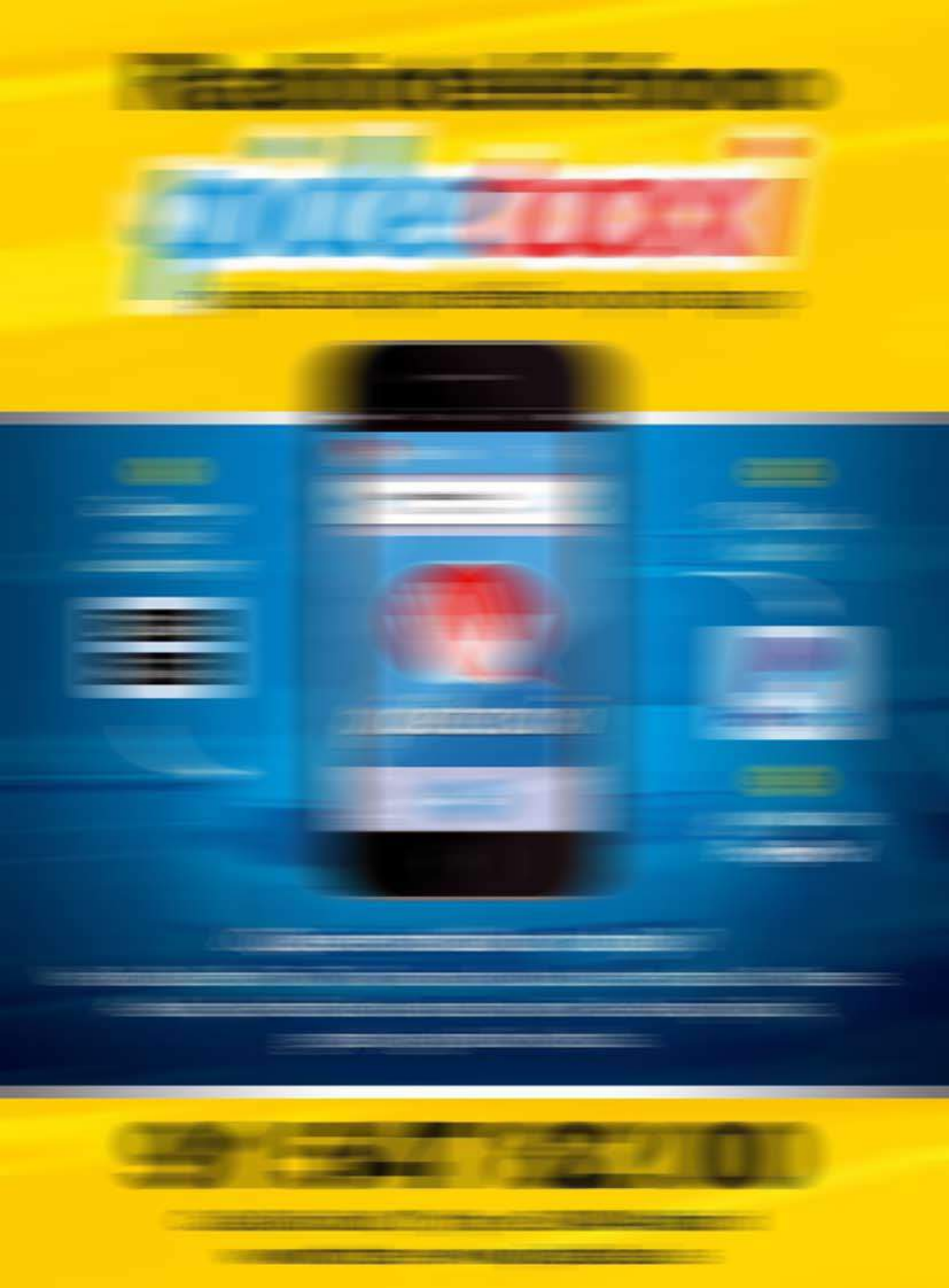
La gaceta del TAXI
La primera revista del sector
AÑO XXIII
NÚMERO 255
NOVIEMBRE 2017

Negros presagios sobrevuelan Barcelona

- Combatir la especulación, objetivo de Antaxi
- Carlos Zanón retrata el sector en su novela
- Entrevista F. López Carmona, OMT

www.gacetadeltaxi.com

ESPECIAL FERIA DEL TAXI



editorial

No ganamos para sustos

Barcelona mira a los juzgados con miedo. Un sentimiento más que justificado, porque de ellos depende que se otorguen cerca de 3.000 autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor que pondrían al sector en una posición muy delicada, casi al borde del colapso. Parece que las buenas palabras del Govern, que no vive uno de sus mejores momentos dada la difícil situación política, no convencen a los taxistas, que ya han anunciado una nueva serie de paros. La batalla contra las VTCs continúa siendo uno de los objetivos principales del sector, y la especulación, uno de los aspectos que más atención está recibiendo ahora mismo desde las administraciones. Eso sí hay que apuntalar las nuevas leyes que se están desarrollando actualmente para evitar sustos posteriores. Nadie quiere una nueva Ley Ómnibus ni cierres en falso de reglamentos.

Pero el taxi no puede olvidar que, además de la legalidad, tiene que reforzar otros aspectos para continuar siendo competitivo. Nos referimos a mejorar en imagen, calidad del servicio, eficiencia y operatividad. Lo recuerdan desde fuera y también desde dentro del sector. Y aunque hay quienes creen que son aspectos menores, lo cierto es que igual que el taxi ha sabido adaptarse a la revolución tecnológica a una velocidad asombrosa, se tiene que hacer exactamente lo mismo en cuanto a la imagen. Porque vivimos en un mundo donde la percepción que tienen los demás de nosotros es nuestra seña de identidad, la primera impresión tiene que ser siempre la mejor. Y aspirar a la excelencia, tanto en la persona del taxista como en el vehículo, debería ser una cuestión prioritaria para todos.

De estos y otros temas se debatirá en profundidad en la Feria del Taxi, que este año se celebra en Barcelona. Un espacio para el debate, cada vez más importante si lo que todos queremos es tener un sector cohesionado que siempre camine unido.

sumario

4. Taxómetro

• *Con opinión propia*

6. Primera carrera

• *Antaxi aspira a liderar al taxi dentro del Comité Nacional de Transporte y centra su objetivo en la lucha contra la especulación*

12. Actualidad

• *Peligro en Barcelona ante la inminente llegada de 3.000 VTCs*

16. ESPECIAL FERIA DEL TAXI

• *11 y 12 de noviembre, Sant Jordi Club*

30. A fondo

• *Entrevista a Fco. López Carmona, responsable de la OMT*

34. En la parada

• *Carlos Zanón presenta su novela Taxi*

38. En marcha

• *SCAT impulsa el uso del GNC*

38. gacetadeltaxi.com

• *Tablón online*

gaceta TAXI www.gacetadeltaxi.com

GUSPIADA S.L.

Año XXIII - Número 255 - Noviembre 2017

Edita: GUSPIADA, S.L.

Redacción: C/ Teniente Coronel Noreña, 18
1º B - Madrid 28045
Tels.: 91 466 90 02 - 91 506 24 09 • Fax: 91 506 08 34

Página web: www.gacetadeltaxi.com

Directora: Pilar Glez. Matorra
pgmatorra@gacetadeltaxi.com

Redactora Jefe: Olga Lobo,

Redacción: Javier Izquierdo,

Colaboradores: Germán Ubillos,
redacción@gacetadeltaxi.com

Dpto Comercial: GGM
comercial@gacetadeltaxi.com

Administración: info@gacetadeltaxi.com

Imprenta: GRÁFICAS BERLÍN

Depósito Legal: M-17.622-1995

AEEPP PUBLICACIÓN MIEMBRO

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

También puedes escribirnos a redaccion@gacetadeltaxi.com


La Gaceta del Taxi

@gacetadeltaxi

El taxi, un sector olvidado

Alberto Matas
Responsable del GETT

Sin pretender querer hacer comparaciones nos hacemos las siguientes preguntas:

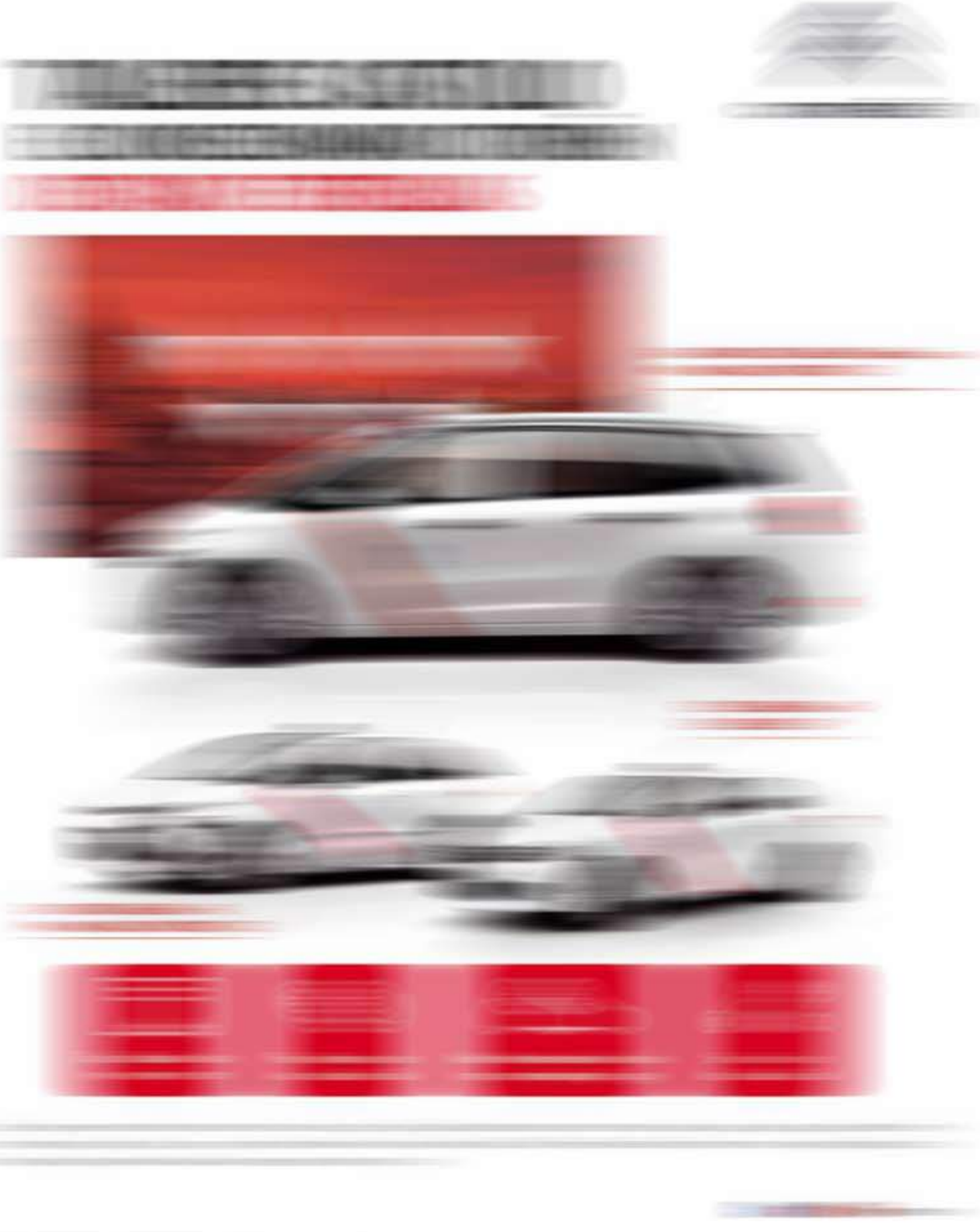
- ¿Conocemos el pasado del sector del taxi?
- ¿Quiénes se han encargado de hacer referencias a nuestra historia, para decidir nuestro futuro?

Uno de los debates jurídicos más controvertidos en torno al servicio del taxi, lo hemos localizado en las constantes interpretaciones jurídicas realizadas durante todo el siglo XX, donde nos hemos encontrando versiones muy dispares entre la Doctrina y la Jurisprudencia. Difieren en cosas, como si la actividad privada se destina a la función en el ejercicio de un "servicio público" de transporte de viajeros en automóviles turismo con aparato taxímetro (taxi), o por el contrario es una actividad privada de interés general destinada a prestar un "servicio al público"; o si la licencia es una concesión administrativa que nos otorga una función esencial en el Servicio Público como parte de los servicios municipales de transportes de viajeros, la cual se configura en **un acto constitutivo de derecho,** o es una simple "autorización reglamentada" que tan solo habilita algo, que prohibido en un principio, es autorizado para poder usar un dominio público destinado al interés general, configurándose como **un acto declarativo de derechos.**

Las diversas modulaciones a las que está sometida la licencia por parte de la Doctrina conllevan que sea un acto administrativo muy complejo, independientemente de que el régimen jurídico se establezca sobre la base de la construcción y constitución de una actividad económica privada, con sujeción a una estricta regulación administrativa por el Interés General.

El destino de nuestra actividad ha ido absorbiendo esa noción abstracta de servicio público dando alimento a las diversas interpretaciones que nos han otorgado, unas veces como "servicio público virtual impropio", otras como una "actividad privada reglamentada". Estas variables consiguen en ciertos momentos desnaturalizar la licencia en su entorno jurídico.

Empezando por la laguna existente en la identidad, de esa privación de estructura, de la negación en la mejora operativa y productiva, de esa carencia formativa, de esa falta de componente público. Hoy nos demuestra cómo en pleno siglo XXI el sector está totalmente enterrado en un sinfín de problemas, sumándose nuevas complicaciones como son las tendencias liberalizadoras en las actividades económicas producto de la globalización donde la nueva economía y las tecnologías hunden aún más al sector ante la falta de capacidad operativa y de gestión integral. La Unidad del sector no significa un apoyo incondicional, sino más bien, la suma de ideas de entre todos. **Continuará.....**



Antaxi aspira a presidir al taxi en el Comité Nacional de Transporte

Julio Sanz, presidente de Antaxi

Julio Sanz, presidente de Antaxi, confía en obtener el porcentaje suficiente de visados de transporte para presidir la sección del taxi dentro del Comité Nacional de Transporte por Carretera, CNTC. Aunque el proceso se encuentra en fase de comprobación, Sanz se muestra muy satisfecho con los listados que han presentado y mantiene buenas expectativas.

Antaxi, constituida legalmente en 2005, ha renacido tras la caída de la CTE con la incorporación de las asociaciones de CTAE y METAXI. Un paso "de sentido común" al tratarse de entidades que defienden el modelo de taxista autónomo.

Entre sus primeras acciones, la nueva asociación ha presentado alegaciones con el objetivo de complementar el decreto anti especulación en el que trabaja Fomento. Entre las medidas, piden que las Comunidades Autónomas puedan legislar en transporte, eliminar la habitualidad o ampliar el plazo para la venta de las autorizaciones VTC a 5 años.

Gaceta del Taxi.- Hasta hace unos meses, usted presidía CTAE. Una organización que surge tras la desaparición de la CTE y que ahora, junto con Metaxi, configuran la nueva Antaxi. ¿Por qué todo este camino hasta llegar aquí?

Julio Sanz.- Tras el triste final de la CTE hubo organizaciones, principalmente en la zona norte, que por intereses comunes se integraron en Metaxi. Por otro lado, surge CTAE recogiendo a gran parte de compañeros, mientras que otras asociaciones, fundamentalmente aquellas que llevaron al triste final de la CTE, recalan en organizaciones de signo contrario.

"Ya no valdrá decir que se es la mayoritaria, hay que acreditarlo"

En esa diversidad entiendo que cada uno tome el camino que más se ajusta a la forma de entender el servicio. No obstante, al final, y como el sentido común debe ser lo que impere, las asociaciones que defienden una determinada estructura, muy clara, como es el taxista autónomo que desempeña su actividad y vive de su licencia de forma exclusiva, vuelven a reagruparse en esta organización, Antaxi, que es por excelencia la organización de los autónomos.

G.T.- Como siempre que aparece una nueva organización, hay quien dudará de su legalidad. ¿Está Antaxi legalmente constituida?

J.S.- Antaxi está legalmente constituida desde el 5 de agosto de 2005. Lleva 12 años creada por Federación Profesional del Taxi, así que problemas de constitución ninguno. Además, quien tiene que decir algo serían los organismos e instituciones.

G.T.- Y hablando de instituciones, ¿qué previsiones tienen de cara a la constitución del nuevo Comité Nacional de Transporte?

J.S.- Afrontamos este proceso con mucha satisfacción porque los listados que hemos aportado se han tratado de forma muy escrupulosa y no hemos recogido acreditaciones en la calle, ni presentado listados de hace varios lustros. Confiamos en que nuestra representación sea la que nos otorgan nuestros socios y esperamos que se haga un seguimiento exhaustivo. Pero tenemos una expectativa favorable. Desde luego que Antaxi va a tener un peso muy importante en la composición de la sección del taxi del Comité.

G.T.- ¿Como para llegar a presidirla?

J.S.- Esa es la intención. No hay que olvidar que el actual presidente del Comité es Gabriel Moragues, actual miembro de la ANT a través de su asociación de Islas Baleares. Por lo que podríamos repetir la presidencia.

G.T.- De momento, sabemos que se están enviando encuestas individuales para la comprobación de las credenciales. ¿Cuándo creen que se tendrán resultados definitivos?

J.S.- Espero que tengamos unos resul-

Sanz anuncia nuevas protestas que dejen pequeña la del 30 de mayo

tados provisionales en un mes. En esas encuestas se está dando el caso de que, a pesar de pertenecer a una asociación de forma fehaciente, pagando sus cuotas, los visados se están presentado por parte de hasta dos asociaciones más, algo que nunca había pasado.

G.T.- ¿Cómo es posible que suceda esto y cómo puede controlarse?

J.S.- Sabemos que algunas asociaciones no modifican los datos, no dan de baja a los socios y se produce esa presentación masiva de visados. Ahora es cuestión de que Fomento depure y le dé a cada asociación lo que le corresponde y ahí vamos a ser muy rigurosos, porque ya no valdrá decir que se es la mayoritaria sin más, sino que hay que acreditarlo con la presentación de los registros y demostrar que con la cuota se pertenece a esas asociaciones. En caso de los resultados no nos convenzan, creo que quedará alguna posibilidad de presentar recursos, impugnación o control del porcentaje.

Traspaso de VTCs "irregular"

G.T.- Centrándonos en uno de los problemas del sector, ¿qué valoración hace de las medidas tomadas por Fomento para evitar la especulación con las autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor?

J.S.- En las alegaciones presentadas por Antaxi, que a pesar de no formar parte del comité nacional de transporte han sido admitidas y presentadas ante el director general de Transportes, hemos pedido complementar el decreto de Fomento, que nos parece escaso e insuficiente. Pensamos que tiene que ser más rotundo y dar potestad a las comunidades autónomas para que puedan legislar en materia de transporte. Hay que recordar que las comunidades tienen competencias en el control, inspección y sanción, pero no competencias legislativas. Y si verdaderamente se quiere dejar que sean los gobiernos regionales los que legislen, debe quedar muy claro en la normativa de Fomento. Hemos pedido también que desaparezca la habitualidad del 20%, porque no tiene sentido una vez que se han superado los ratios y porcentajes en las comunidades autónomas.

"Fomento debe permitir a las CC.AA legislar en transporte"

G.T.- Fomento ha puesto un plazo mínimo de dos años para la venta de estas autorizaciones. ¿Creen que es suficiente?

J.S.- No nos valen esos dos años y los hemos elevado a cinco con condiciones muy específicas para que se cese con el mercadeo de las VTC. Por otro lado, debe existir una página web para inscribir los servicios antes de realizarlos.

G.T.- También se pide más control a la hora del intercambio de autorizaciones entre empresas, ¿cómo cree que podría controlarse?

J.S.- Estamos hablando de que se cambia el número de identificación fiscal, y lo que no vale es adscribir un visado de transporte con unas condiciones y transferirlas con otras diferentes. Es una práctica irregular o ilegal. Esas transferencias son ilegales porque se transfieren con otro número de identificación o de empresa y eso no está permitido.

Pero no es el único aspecto que debería tener en cuenta la administración, porque también se está dando el caso de que cuando se concede vía judicial una nueva autorización, éstas se adhiere a un vehículo de alquiler. Es un truco que emplean precisamente para poner en servicio la autorización pero no en circulación el vehículo, sino que la guardan en un cajón hasta que se revalorice y, en muchas ocasiones, se venderá sin que se hayan puesto en servicio nunca. Aquí deben ser las CCAA las que requieran a las empresas qué vehículo tienen cuando muchas veces ya no lo tienen porque solo lo quieren para darlo de alta.

G.T.- ¿Piden entonces que se les obligue a poner en servicio esa autorización tal y como sucede con los taxis?

J.S.- Primero, que estén en propiedad y después, que se pongan en servicio en un tiempo razonable, y no guardarla en un cajón para venderla al mejor postor con ánimos especulativos.

Hoja de ruta y gran protesta

G.T.- El pasado 17 de octubre se concentraron frente a la CNMC en una protesta con una participación inferior que en ocasiones anteriores. ¿Por qué cree que hubo menos presencia?

J.S.- No quiero hacer ninguna declaración que suponga fisuras en esta unión porque es la clave del éxito de futuras movilizaciones. Bajo mi punto de vista hay otros focos donde se debe ir a protestar y se debe preparar un acto contundente donde quede muy claro que hay un serio problema. Y si bien el acto de la CNMC fue para mantener la presión, no se echó el resto. La CNMC ya ha hecho

Última protesta el pasado 17-O

su trabajo, y el resto de asociaciones, apoyados por el Ayuntamiento y la Generalitat han contestado a la demanda y es un tema que se dilucidará en el Supremo. Creo que ahí no vamos a influir, no se va a retirar la demanda. Además, la debilidad y fragilidad de Marín Quemada, con una clara pérdida de competencias por parte de Economía y un expediente abierto por la inacción en materia telecomunicaciones, suponen motivos más que de sobra, y más allá del taxi, para pedir la dimisión.

G.T.- Ha hablado de un acto contundente. ¿Qué otras actuaciones tienen previstas en su hoja de ruta?

J.S.- Hay que convocar un acto sin precedentes, que deje pequeño el 30 de mayo. Estamos trabajando en ello. Debe ser lo suficientemente intensa para que el propio ministro de Fomento baje a hablar con los taxistas. Ahora mismo trabajamos de nuevo unidos, y esperamos que sea así a largo plazo. Pero tenemos una cosa muy clara, si desde las asociaciones se muestra fragilidad y no están dispuestas a echar el resto, Antaxi continuará o bien sola o con todos aquellos que entiendan que estamos en una batalla decisiva y crucial para 100.000 familias.

"La habitualidad no tiene sentido una vez superados los ratios"

Uniforme y nueva ordenanza en Madrid

Julio Sanz es también presidente de Federación Profesional del Taxi. Asociación que recientemente planteó al Ayuntamiento la posibilidad de uniformar a los profesionales madrileños para dar una imagen "conjunta y global" de lo que es un taxista. La propuesta, que contaría con el respaldo del resto de organizaciones, "es algo que ya se está haciendo en otras provincias y la percepción de los usuarios es muy positiva", ha señalado Sanz a nuestro medio. "No hablamos de un uniforme estricto, sino de definir una indumentaria, con unos colores específicos y diseños acordes a la actividad del taxi", explica Sanz. El objetivo, asegura, es ir más allá de lo que marca la Ordenanza, que únicamente indica la vestimenta que está prohibido llevar. La propuesta ha generado cierta polémica en el sector y hay quienes acusan a Federación de estar desviando la atención de los problemas reales. Una acusación "sin fundamento" para Julio Sanz, quien cree que no se pueden obviar el resto de reivindicaciones, si bien es consciente de que en el orden de prioridades este tema "ocupa un escalafón muy por debajo de las VTCs". Aún así cree que el taxi tiene que estar presente en todos los frentes, "no se trata de trabajar solo en una línea", sentencia.

Un sector eco

En ese sentido, Sanz también se ha mostrado a favor de la prohibición de adquirir taxis que no sean ecológicos a partir de enero de 2018. En su opinión, "el taxi tiene que ir en consonancia y favorecer el respeto por el medio ambiente, frente a alternativas que se anuncian pero que no están en la lucha medioambiental". Para hacerlo más fácil, el Ayuntamiento flexibilizará la incorporación de los vehículos que quiera el taxista "y no los que nos quieran vender las casas". Serán los profesionales los que presenten un vehículo y no será necesario que el fabricante expida el certificado que requiere metrología, sino que se permitirá a los talleres reparadores, "como es la Cooperativa del taxi", que puedan presentarlos.

Una app municipal

La buena sintonía que parece existir ahora entre el sector y el Ayuntamiento se ha traducido también en el lanzamiento de una aplicación para el usuario y para el taxista con el objetivo de ofrecer a ambos información útil. Junto con la app, el gobierno municipal lanzará una campaña de promoción y publicidad por un importe "muy importante" de 300.000 euros en fomento del colectivo del taxi. Una cuestión "sin precedentes en Madrid", tal y como ha señalado Sanz.

FERNERA LICENZE DEFONDER PASSO 3 PRESS

“Se está permitiendo una guerra en la calle entre el taxi y las VTCs”

Alberto Álvarez, portavoz Élite Taxi Barcelona

La previsible llegada de cerca de 3.000 VTCs a las calles de Barcelona han puesto en alerta máxima a los taxistas de la Ciudad Condal, los cuales han acordado, por medio de las asociaciones y las radioemisoras, llevar a cabo un contundente calendario de movilizaciones indefinidas para intentar frenar su concesión. Junto a la lucha en la calle, asociaciones como Élite están trabajando por la vía jurídica para lograr que el impacto de esta inminente llegada de VTCs sea lo menos grave posible.

El pasado 19 de octubre todas las asociaciones del taxi del Área Metropolitana de Barcelona (AMB) y el 90% de las radioemisoras que operan en la capital catalana tuvieron una importante reunión en la que se acordó un calendario de movilizaciones, que tiene como principal objetivo evitar que se concedan las cerca de 3.000 autorizaciones VTCs que probablemente sean otorgadas por vía judicial en los próximos meses.

“Las movilizaciones serán indefinidas hasta que nos den lo que queremos”, explica Alberto Álvarez, portavoz de Élite Taxi Barcelona, que reconoce que no les bastará con que les prometan ciertas cosas. Álvarez, conocido en el sector como “Tito”, tiene claro que las administraciones, cuando quieren, pueden cambiar las leyes con rapidez. “Cuando quieren saltarse la ley y aprobar un decreto para la independencia, la Generalitat no tiene problemas; y tampoco tiene problemas Fomento cuando aprueba una ley para que las empresas puedan cambiar su sede”.

A la hora de llevar a cabo reivindicaciones en las calles, el taxi de Barcelona no mira hacia otro lado y tiene en mente la situación política y social que se da en Catalunya. Pero esta situación también puede afectar al sector puesto que las administraciones pueden no poner toda la atención necesaria en atender los problemas del taxi. En este punto, Álvarez se muestra confiado. “Las noticias que nos llegan a nosotros es que con la aplicación del artículo 155, la Conselleria de Transportes no se va a tocar”.

Unida a las movilizaciones previstas en Barcelona, la presión del taxi también se incrementará a nivel nacional y las principales organizaciones y plataformas del sector están preparando una gran manifestación en Madrid. Junto a las 2.926 VTCs que se otorgarán en Catalunya, otras ciudades también se verán muy afectadas. En Madrid, por ejemplo, se calcula que pueden aparecer próximamente 2.500 VTCs más en sus calles. “Se está preparando para finales de noviembre una movilización muy grande, aunque todavía no se sabe si el objetivo será Fomento o el propio Congreso”, explica Álvarez, que critica que haya alguna organización del taxi que no quiera acudir a Fomento a manifestarse. “Para conseguir cosas, el taxista tiene que salir a la calle para presionar. Al taxi nos tienen mucho respeto y tenemos que aprovecharlo”.

El portavoz de Élite Barcelona tiene claro que el taxi debe “buscar cambios en la normativa para que cuando aparezca esta lluvia de VTCs lo tengan lo más difícil posible”. Álvarez apunta también a una modificación del ROTT como solución. “No debemos tener miedo a abrir el ROTT y meter todo lo que podamos a nuestro favor, porque ahora nos están dando por todos los lados. Lo único que nos protege es el 1/30 y se lo están saltando como quieren”, sentencia.

Lucha en los despachos

Además del calendario de movilizaciones aprobado por los taxistas, las diferentes asociaciones barcelonesas están realizando distintas propuestas tanto a la administración autonómica como a la local para evitar que se concedan estas autorizaciones o, al menos, limitar su actividad. Alberto Álvarez también se encuentra muy convencido de la

“Al taxi le tienen mucho respeto y tenemos que aprovecharlo”

presión exitosa que puede ejercer el taxi con los dirigentes y lamenta que el sector se encuentre en esta situación actualmente "porque han ido cambiando las leyes en nuestra contra y ahora hay que darle la vuelta a la tortilla porque no queda otra alternativa".

Sin embargo, uno de los principales problemas que se están encontrando desde Élite es que las administraciones se pasan la responsabilidad unas a otras. "Fomento nos dice que es cosa de las Comunidades Autónomas y aquí la Generalitat nos dice que es cosa de Fomento", explica el portavoz de Élite Barcelona, que en tono irónico reconoce que advirtieron al Director de Transportes de la Generalitat, Pere Padrosa, que "no nos iba a marear más" y que acudirían a él para las futuras demandas.

Con respecto a las diferentes iniciativas presentadas por las asociaciones del taxi de Barcelona, Élite ha propuesto, en base a las competencias otorgadas por el Estatut de Catalunya, que la Generalitat regule las VTCs con un reglamento donde se establezca que se debe respetar la proporcionalidad de 1 VTC por cada 30 taxis. Entienden los taxistas y sus abogados que la administración tiene capacidad de hacerlo. "Tenemos informes jurídicos que nos respaldan y pretendemos que antes de que se empiecen a conceder esas miles de VTCs se pueda aprobar ese reglamento", explica Alberto Álvarez.

En ese reglamento se espera también que se establezcan una serie de limitaciones a su actividad, puesto que según reflejan los informes jurídicos que maneja Élite, "la Generalitat puede regular la prestación de servicio en su territorio". "Cuando vayan a entrar esas autorizaciones y esté en vigor esa normativa, sabrán que tendrán que cumplir con, por ejemplo, unos días de fiesta o una regulación en la prestación del servicio y veremos si les sale rentable o no", apunta el portavoz.

La llegada de VTCs podría colapsar la ciudad

Modificación del nuevo decreto

Por otro lado, desde Élite Barcelona también han pedido reforzar el Decreto 5/2017 de medidas urgentes contra la especulación de autorizaciones VTCs, que aprobado en el mes de agosto y refrendado en el Parlament de Catalunya a principios de septiembre. Creen desde Élite que aún están a tiempo de introducir una serie de matizaciones que hagan mucho más efectivo el texto.

"El texto original no vale para nada y está lleno de agujeros", explica Alberto Álvarez, que admite tener la sensación de que con este decreto "nos han dado el caramelito para que nos callemos". El representante de Élite considera que es cuanto menos sospechoso, que en los dos meses de plazo para poder impugnar el texto, "ni Unauto, ni Uber, ni Cabify hayan metido la mano".

Precisamente al estar aún dentro del plazo de tiempo previsto para impugnar el decreto, desde Élite entienden que aún tienen mucho margen de maniobra y que se pueden reforzar muchos artículos mediante actos o disposiciones reglamentarias.

Respecto al primero de los artículos del Decreto Ley que prohíbe la transmisión de las autorizaciones VTC domiciliadas en Catalunya por un periodo de dos años, desde Élite consideran que resulta insuficiente para evitar el fin que se persigue, que no es otro que la especulación. Élite defiende que lo único que consigue ese artículo es demorar esa

Taxis de Barcelona durante una manifestación

especulación, pero no acaba con ella.

Por esta razón la asociación de la Ciudad Condal propone en este artículo que sea un requisito indispensable para la tenencia de dicha autorización que ésta sea explotada eficazmente por su titular durante ese periodo de dos años. Élite Barcelona recuerda que la VTC se otorga para que sea explotada de forma real y eficaz por su titular, y es responsabilidad de las administraciones velar para erradicar actitudes especulativas por parte de particulares.

Élite Barcelona también pide en este contexto que se regule de forma expresa la prohibición de la cesión de su uso a un tercero, algo que ya está regulado como una infracción muy grave en al artículo 197.4 del Reglamento de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres (ROTT). "Además de los dos años de mínimo para la transmisión de la autorización, también demandamos que se impida su cesión en uso, algo que se está haciendo habitualmente en Madrid", explica Álvarez.

Acabar con la inmediatez de las VTCs

El segundo de los artículos que desde Élite Barcelona consideran necesario precisar se centra en la obligación de comunicar la prestación de los servicios. Entienden los taxistas que esta obligación debe ser extensible no solo a las personas jurídicas como empresas, sino también a las personas físicas que sean empresarios autónomos individuales y que sean titulares de VTCs.

En este mismo punto, la asociación de taxistas considera que es necesario concretar el periodo de tiempo mínimo para comunicar la prestación del servicio de VTC. Élite Barcelona propone que se regule de forma expresa y clara, y que como mínimo medie una hora desde la comunicación previa al Registro electrónico y la efectiva prestación de los servicios. "Debe tratarse de un periodo de tiempo lo suficientemente significativo como para que pueda afirmarse que efectivamente nos encontramos ante una contratación previa y no ante un servicio prestado de forma inmediata", explica Alberto Álvarez.

"Han ido cambiando las leyes en nuestra contra"

Los taxistas justifican esta petición en que actualmente, con las nuevas tecnologías, el servicio de VTC apenas presenta diferencias con respecto al taxi en lo que a su contratación se refiere, ya que a través de las plataformas digitales se puede contratar tanto un taxi como una VTC. La asociación barcelonesa defiende que para que haya una diferencia, el tiempo que pase desde la contratación debe tratarse de un periodo notablemente superior al que puede tardar un taxi en recoger a su cliente.

En lo que se refiere a la identificación de los vehículos que prestan servicio de transporte de viajeros al amparo de VTCs, Élite considera que es necesario que junto al adhesivo quede troquelada la matrícula del vehículo para evitar fraudes y que, por lo tanto, un vehículo no aparejado a una autorización VTC no pueda llevar dicho distintivo.

Por último, Élite Barcelona solicita que se prevea la inmovilización del vehículo hasta que el titular de la autorización VTC haya abonado íntegramente el importe de la sanción en el caso de infracciones muy graves. Además, la entidad propone que en los casos reincidentes de incumplimiento de la normativa de la regla de

Movilizaciones indefinidas hasta lograr una solución

habitualidad prevista en el ROTT, se prevea una sanción más grave que pueda llegar a acarrear la revocación parcial o total de la autorización otorgada.

El Ayuntamiento, en el punto de mira

Pero las reivindicaciones de esta asociación profesional de Barcelona no se limitan al Ministerio de Fomento y a la Generalitat. Siguiendo con su estrategia de agotar todas las vías posibles para evitar que la actividad de las VTCs complique demasiado el sector en el futuro, también solicitan mayor acción al Ayuntamiento de la Ciudad Condal. "Estamos pidiendo un cuerpo especializado de Guardia Urbana para el transporte de pasajeros", explica Álvarez.

"Nos dijeron que la Guardia Urbana estaba formada, pero sí lo está, no está cumpliendo con su trabajo", indica el portavoz. "Cuando hicimos la marcha caracol -una protesta que tuvo lugar en el mes de enero- el punto reivindicativo más importante era precisamente la formación de los agentes de la Guardia Urbana", afirma Álvarez, a quien le resulta sospechoso que de los 5.000 agentes que les comunicó el Ayuntamiento que estaban formados, no haya "ni una sola sanción de la Guardia Urbana sobre alguna VTC".

Con respecto al desembarco de tantas VTCs, el Ayuntamiento de Barcelona sí que les ha transmitido a los taxistas su preocupación por cómo pueden n afectar, negativamente, a la circulación. "Nos dicen que están trabajando en plantear soluciones para impedirles trabajar por temas de movilidad y contaminación", explica Álvarez, quien se muestra un poco escéptico ante estas intenciones de la administración local, al tiempo que recuerda que "los Ayuntamientos también tienen potestad para decidir quién circula por sus calles".

En cualquier caso, y a pesar de las movilizaciones previstas en las calles y de los trabajos realizados por las diferentes secciones jurídicas de las asociaciones del taxi, es probable que esas 2.926 VTCs se otorguen finalmente. Cuestionado por esto, y sobre qué debería hacer el taxi de la Ciudad Condal ante tal desembarco, Alberto Álvarez se muestra claro. "Habría que desregularizar el taxi. Habría que sacar los coches los siete días de la semana, abrir la contratación y ahogarlos compitiendo en la calle". Nosotros somos más y podemos aprovechar las infraestructuras que ellos no tienen", sentencia el portavoz de Élite Barcelona.

Javier Izquierdo

¿Quién está detrás de las 3.000 VTCs?

La asociación Élite Taxi Barcelona también ha llevado a cabo una labor de investigación para descubrir qué empresas y particulares serían los beneficiarios de esas autorizaciones que se pretenden otorgar. Según informa la organización de taxistas, de las 2.926 VTCs, 2685 han sido solicitadas por un total de 39 empresas y 241 por 16 particulares. En lo que respecta a las empresas, solo 10 empresas han solicitado nada menos que 2.013 autorizaciones y las otras 29 habrían pedido 672. Entre los particulares, solo cinco de ellos habrían solicitado 187 autorizaciones del total de 241.

Entre las empresas que recibirán un mayor número de VTCs destacan: Ares Capital, con un total de 800; Forever Tours Dreams, con 330; Taxi Class Rent BCN, con 175; y Radio Taxi Barcelona, con 120 VTCs. Entre los particulares, las personas que más autorizaciones ha solicitado es Jesús Ramos con 50; Fermín Ruiz Lopez, también con 50; y Josep María Goñi, ex directivo del taxi, que habría solicitado de forma particular 12 VTCs. "La mayoría de empresas son de fuera de Catalunya", explica Alberto Álvarez, quien reconoce que según cálculos de su asociación, de las 2926 VTCs, unas 1.200 pasarían a ser gestionadas por Uber y Cabify. "Cabify al final quiere lo mismo que Uber, y es no tener autorizaciones para, de este modo, no tener responsabilidad y dedicarse a llevarse el 20% de los servicios", explica Álvarez, que insiste en que al principio su única estrategia es acumular coches por medios de sociedades satélite.

Movilidad eléctrica para el mañana

Cuidar del medio ambiente en las ciudades se ha convertido en un objetivo prioritario para las administraciones, pero también para los ciudadanos que viven en ellas. Y el transporte es un pilar importante a la hora de reducir la contaminación, al ser el sector que genera un mayor volumen de gases de efecto invernadero en nuestro país.

Conscientes de la importancia de proteger nuestro entorno, la **Feria del Taxi** que se celebra en Barcelona (Santi Jordi Club) los días 11 y 12 de noviembre nos acerca, un año más, las últimas novedades, no solo en tecnología, también en automoción.

La constante digitalización y la adopción de nuevos modelos de movilidad están contribuyendo, aunque de forma muy lenta, a la reducción de dichas emisiones. Para mejorar las cifras, según Deloitte en los últimos 15 años este sector sólo ha reducido sus emisiones un 8%, frente al 31 y 32% de otros grandes sectores emisores -la generación eléctrica y la industria, pasan por el establecimiento de políticas y objetivos de reducción de emisiones más ambiciosos para el transporte.

Es decir, además de prohibir y restringir la circulación a los vehículos más contaminantes, por ejemplo Londres ha impuesto un 'peaje' de 11 euros a los coches de más de 10 años, es necesario desarrollar un programa eficaz de incentivos para el cambio de vehículos y una red de infraestructura de recarga de acceso público. La apuesta pasa, principalmente, por adquirir vehículos ecológicos o cero emisiones.

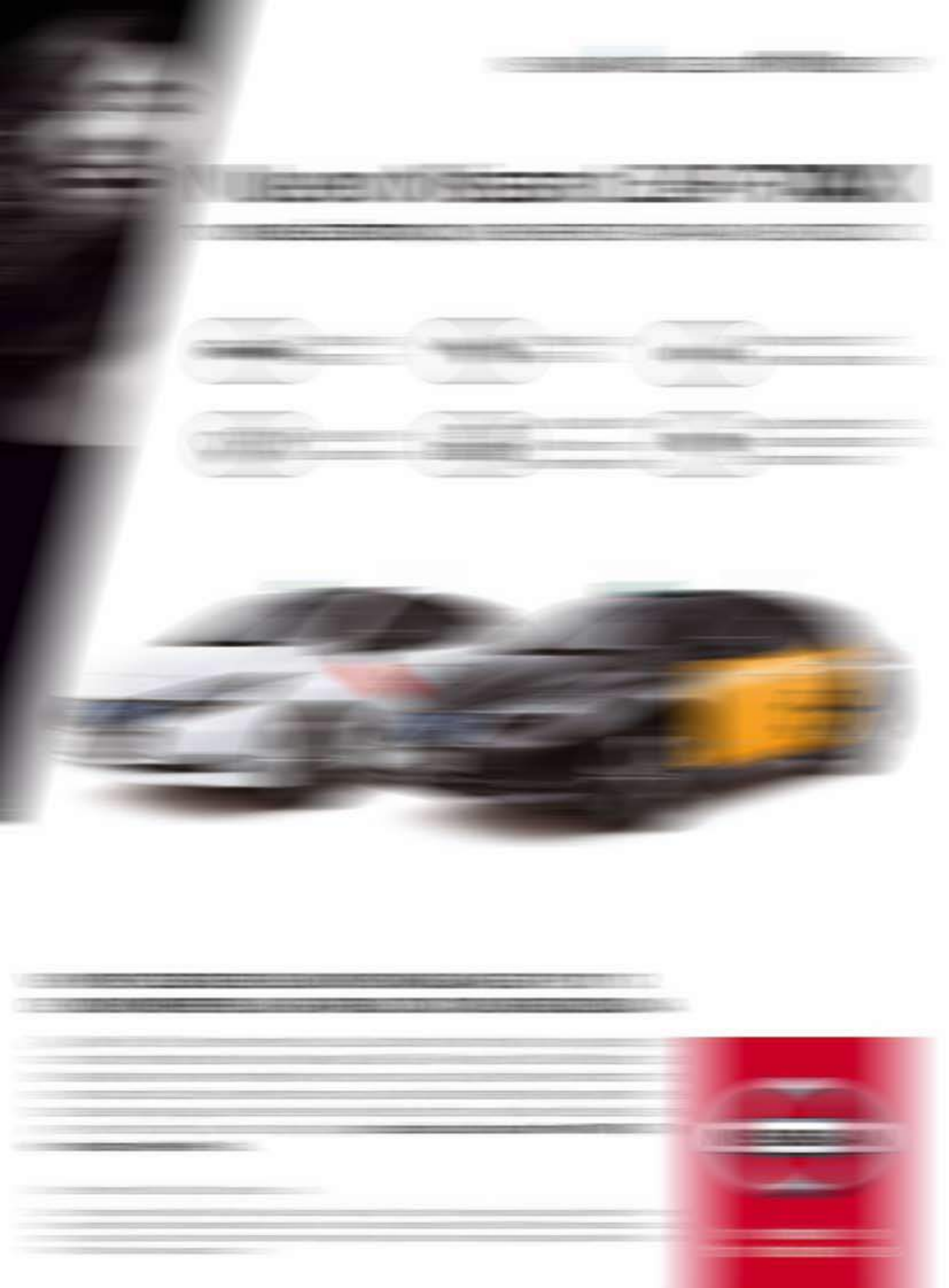
A pesar de la evidente necesidad de reducir las emisiones en el transporte, lo cierto es que la venta de vehículos cero emisiones sigue siendo baja si se compara con otras alternativas. En 2016, de acuerdo también con Deloitte, se vendieron en España 4.750 coches eléctricos, elevando el número de vehículos eléctricos a 11.000. Una cifra muy baja teniendo en cuenta que el parque automovilístico en nuestro país es de aproximadamente 22 millones de coches.

Para aumentar la cifra sería necesario establecer un plan de incentivos fiscales que permitieran reducir el precio total del coche en un 20% frente a uno convencional; desarrollar puntos de recarga particulares y electrolineras rápidas y semirrápidas (en centros de trabajo, centros de ocio, estaciones de servicio, garajes públicos y autopistas):

Un sector pionero

No obstante, a pesar de los datos, el taxi lleva años apostando por la movilidad eléctrica en sus flotas, consciente de que el futuro y la viabilidad de su sector pasa por ser ecológico y sostenible.

A nivel mundial, y según datos de **Nissan**, uno de los principales fabricantes de vehículos eléctricos, los taxis eléctricos están presentes en cinco continentes, 26 países y 113 ciudades de todo el mundo, entre ellas Barcelona, Madrid, Valladolid, Bilbao, Zaragoza, Pamplona, Sevilla o Granada. Porque, además de menos emisiones, decantarse por el taxi eléctrico supone para los profesionales también ahorros importantes y un mantenimiento más barato, así como un trayecto silencioso y confortable para los pasajeros.



La Feria del Taxi con la movilidad urbana

La apuesta clara por un transporte eficiente y sostenible en las ciudades del futuro convierte al taxi en elemento clave para su desarrollo. Conscientes de la importancia del sector en este nuevo planteamiento, la Feria del Taxi ha creado un espacio de debate para los profesionales, con diferentes charlas y mesas redondas para que taxistas, empresas, administraciones, asociaciones y sindicatos puedan hablar y ser escuchados. El objetivo, crear un frente común tan necesario en estos tiempos y alcanzar soluciones que ayuden al sector a mantener su posición relevante dentro del diseño de las nuevas urbes.

Las jornadas darán comienzo el **sábado 11 de noviembre** con una primera mesa redonda donde se abordará el papel que debe asumir el taxi en el nuevo marco de la movilidad urbana sostenible a través de diferentes herramientas, como pueden ser la regulación y la ordenación del servicio. Por la tarde, tras la foto de familia del taxi con representantes del sector, expositores y administraciones, se debatirá en profundidad sobre la legislación y el marco regulador del taxi y su visión normativa tanto desde la Unión Europea como desde América. Sobre economía y salud también se hablará, principalmente de los combustibles alternativos y las opciones a la hora de elegir la mejor elección - eléctricos, híbridos, GLP o GNC- para los intereses del profesional.

Pero el sector tendrá tiempo también para poner sobre la mesa otras cuestiones de especial relevancia, como son las amenazas al taxi y la nueva realidad urbana que están obligando al sector a crear nuevas normas de gestión y de actuación. Una situación de actualidad que será ampliamente debatida durante la primera

mesa redonda del **domingo 12.** Los retos que plantean la competencia o las plataformas digitales y el sistema de trabajo, la formación o la profesionalidad, también serán temas a tratar.

Para terminar, desde la Feria quieren analizar con el sector los nuevos hábitos de consumo en transporte de los ciudadanos. No hay que olvidar que tanto la crisis como las nuevas tecnologías han facilitado el desarrollo de modelos alternativos de desplazamiento en las ciudades a través de la llamada economía colaborativa.

Sector solidario

El espíritu solidario del taxi también tendrá su reconocimiento durante los dos días de Feria. En esta ocasión, Creu Roja Catalunya estará presente para dar cursos gratuitos durante el salón. Además, aquellos que se hagan socios recibirán un adhesivo identificativo con la leyenda "Sumem. Aquest taxi col·labora amb la Creu Roja" mientras que la Feria sorteará dos cursos y botiquines para el taxi.

La feria en imágenes

Agenda

11 de noviembre

- **12:30** - 13:30 Ciudad y gestión del espacio público. El taxi en el marco de la movilidad sostenible
- **13:45** - Foto de familia
- **17:00-18:00** - Legislación y marco regulador. La visión normativa del taxi desde la Unión Europea y América

12 de noviembre

- **11:00- 12:00** - Presente y futuro. El sector del taxi ante la incertidumbre de la nueva movilidad urbana
- **12:30-13:30** - Economía y sociedad

Perderse, misión imposible

A pesar de haber recorrido un largo camino, tecnológicamente hablando, aún quedan muchas opciones que explorar. No podemos olvidar que los avances tecnológicos van a velocidades vertiginosas y lo que hoy es tecnología punta, mañana puede haberse convertido en algo completamente obsoleto.

A dos años de cumplirse el 20 aniversario de la puesta en marcha del GPS tal y como lo conocemos ahora, echamos la vista atrás para ver dónde nos ha traído. Nadie podía imaginar, o tal vez solo unos pocos afortunados, que un sistema de navegación militar cambiaría la forma de movernos y evitaría que perderse fuera algo casi imposible.

Fue en 1960 cuando el primer satélite de navegación, el Transit 1B, se lanzó al espacio, marcando el comienzo del Sistema de Navegación por Satélite, gracias a la Marina de los EE UU. Autorizado para el uso civil en 1983, la navegación por satélite ha beneficiado especialmente a las empresas de transporte y telecomunicaciones, además de servir como punto de inicio a científicos y desarrolladores en miles de proyectos.

Hoy día el GPS está presente en casi todos los coches, máquinas agrícolas, barcos y aviones, y es utilizado tanto por turistas, deportistas o conductores de taxi ya que la posibilidad de superponer un mapa carretero o urbano sobre las coordenadas proporcionadas por el GPS lo convierten en una herramienta prácticamente indispensable para recorrer sitios que no conocemos.

Su uso también ha contribuido enormemente en la forma de gestionar las flotas de taxi. Porque el sector, consciente de lo importante que es no perder el tren de la innovación, lleva más de dos décadas apostando por las última tecnologías, incorporándolas a sus sistemas de flotas. Una cuestión que no siempre transciende al público general pero que es más que evidente con solo echar un vistazo al pasado más reciente. En apenas 5 años, la práctica totalidad de la flota española, principalmente en las grandes ciudades, se han reconvertido, modernizando sus taxímetros, luminosos y sus sistemas de gestión de flota. En pocos lados se mantiene la voz como principal sistema para el despacho de servicios y cada vez son más los profesionales que apuestan por juntarse en torno a call centers para ofrecer un mejor servicio a los usuarios.

Taxímetro a la vista

A día de hoy es más que habitual ver gestiones de flota que se llevan en la palma de la mano, taxímetros más sofisticados y nuevas aplicaciones para solicitar taxi son algunas de las ventajas que el uso del GPS, además de otros avances tecnológicos como la miniaturización de los dispositivos, un buen parámetro para medir el avance y desarrollo del sector informático.

Esto ha permitido aumentar el número de dispositivos en un mismo espacio, mejorando la potencia y eficiencia. Es el caso de los taxímetros, que han avanzado notablemente en los últimos años, abandonando los frontales de los taxis para integrarse en los espejos retrovisores. Como el TX80 SkyGlass de **Taxitronic** que, además de taxímetro, incorpora nuevos conceptos como vinculación con app Smart TD (sin necesidad de conexión a emisora), bluetooth y GPS incorporado, teclado táctil, luz de cortesía y detector de billetes falsos, posibilidad de disponer de la impresora integrada, y novedoso sistema de fijación.

*App*ducidos por el entorno digital

Inmediatez y comodidad. Así es como nos gusta manejarnos con las nuevas tecnologías. Atrás quedaron los aparatos complejos y lentos. Ahora todo es más fácil y sencillo gracias, no solo a la simplificación de las funciones, sino también a nuestro mayor conocimiento sobre lo que estamos manejando. Según el último estudio sobre el uso de nuevas tecnologías en nuestro país, el 92% de los internautas acceden a Internet desde el smartphone, casi 20 puntos porcentuales más que quienes lo hacen desde el ordenador personal. Además, el número de conexiones de banda ancha móvil supera los 39 millones, triplicando a las conexiones de la banda ancha fija.

Si durante los últimos años el avance de la tecnología y las telecomunicaciones venía

vinculado a los smartphones, 2016 fue el año donde se confirmó la desaceleración del

mercado de los teléfonos inteligentes y se constató el relevo de los wearables, como nuevo sector en crecimiento, con expectativas de seguir haciéndolo en los próximos años. Concretamente, según datos del último informe de Telefónica, las ventas de smartphones alcanzaron los 334,9 millones en el primer trimestre de 2016, cifra que en el mismo periodo de 2015 se situó en los 334,3 millones de unidades, lo que supone un crecimiento de apenas el 0,2%. Para el final del ejercicio 2016 se preveía que el crecimiento fuera del 3,1%. Estas cifras contrastan con el crecimiento del 10,5% en 2015 y del 27,8% en 2014. Según los expertos, esta desaceleración se debe a la madurez del mercado chino, la saturación del mercado en los países desarrollados y el aumento del ciclo de vida del producto. En contraposición, las aplicaciones continúan con su auge a nivel mundial, creciendo su uso un 58% con respecto al año anterior. Los tipos de aplicaciones con mayor índice de crecimiento son las aplicaciones de personalización. El uso de este tipo de apps creció un 332%, seguidas por las aplicaciones para leer noticias y revistas, un 135%, y las aplicaciones de utilities y productividad, con un 125% de crecimiento.

Sector en auge

En 2015, el sector de las aplicaciones móviles facturó 34.200 millones y se instalaron cerca de 156 millones de apps en todo el mundo. Para 2020 se espera que la facturación alcance los 57.000 millones y que su instalación supere los 210 millones de descargas. En cuanto a España, las apps tuvieron un total de 27,7 millones de usuarios activos y se descargaron una media de

3,8 millones de apps al día. De las apps que se descargaron, solo se usan activamente 14. La

media de aplicaciones por dispositivo es de 30 en los smartphones y de 24 en las tablets, y el 89% del tiempo que un usuario utiliza el móvil es para usar una aplicación.

Entre las aplicaciones descargadas, muchas de ellas son para solicitar un taxi. Atrás quedan los número de teléfono convencionales para solicitar un taxi. Ahora es más fácil que nunca ya que, sin necesidad de conocer el contacto de la compañía de radio taxi, cualquiera puede descargarse la aplicación y solicitar un taxi con apenas dos movimientos de dedo. Desde el sector del taxi defienden que esto es una muestra de la modernización y especialización del negocio, ya que las aplicaciones para smartphone ofrecen servicios adicionales como tiempo de espera gratuito, previsión del precio y del tiempo aproximado de la carrera, acceso a el historial de viajes, solicitar vehículos ecológicos e incluso compartir el trayecto con otro usuario. Si bien es cierto que desde el sector hay voces que piden la creación o unificación de aplicaciones bajo una misma denominación, y desde ayuntamientos y administraciones se están presentando nuevas aplicaciones orientadas a profesionales y usuarios, los desarrolladores siguen ofreciendo soluciones a aquellas flotas que optan pro este sistema de recepción de servicios. Es el caso de **Ntaxi**, una app que nace del taxi y para el taxi en Barcelona y que ya se encuentra disponible también en otras ciudades como Madrid , Sevilla, Málaga, Valencia, Bilbao o A Coruña. La idea, además de ofrecer un sistema fácil para el profesional, con soluciones para flotas, es proporcionarle al usuario un sistema fácil e intuitivo para pedir taxi que incluya, entre otras cuestiones.

Inteligencia aplicada al taxi

Las ciudades sostenibles del siglo XXI no se conciben sin el taxi, y el taxi no estaría en primera línea de salida si no fuera de la mano de las nuevas tecnologías y aplicaciones como **mytaxi** que han facilitado y favorecido la digitalización del sector y la optimización del servicio.

Taxista y usuario forman un "tándem inseparable" que a su vez constituye "la propia razón de ser de mytaxi", destaca la directora de comunicación y marketing, Sandra Sancho. Los clientes cada vez se suman con más rapidez a los avances digitales que nos proporciona el mercado cada día, pero "sin taxistas mytaxi no tendría razón de ser", asegura Sancho.

Desde su fusión con Hailo en 2016, la app ha evolucionado de forma muy significativa en los aspectos que afectan directamente al taxista en la utilización de esta plataforma digital. Gran parte de estas mejoras y cambios, señala la directora de comunicación, han sido posibles gracias a las sugerencias y charlas con los propios taxistas, a quienes se les reconoce su implicación y sus aportaciones al proyecto.

mytaxi es ya una aplicación global, afirma Sancho, y el objetivo es que todos los usuarios puedan pedir un taxi de la misma forma estén en la ciudad que estén. En este camino, esta aplicación representa un importante salto cualitativo, de los muchos que seguro están por venir, dirigidos a convertir nuestras ciudades en "Smart Cities", donde el taxi ocupa un papel clave en el ámbito de la movilidad urbana.

Ya no se trata solo de conectar al usuario con el taxista más cercano permitiendo además ahorrar tiempo y combustible. Desde la app se pueden analizar también los itinerarios más usados, los flujos de personas, los puntos de mayor congestión...

Datos con los que es posible planificar de manera más eficiente los trayectos diarios y optimizar el tráfico de la ciudad. Herramientas, asimismo, de gran utilidad práctica ya que al permitir el análisis de los datos en tiempo real ayudan a gestionar mejor el espacio urbano y pueden facilitar a las administraciones una información vital para mejorar la circulación de las calles.

Las grandes urbes actuales necesitan soluciones de movilidad sostenible y una innovadora forma de hacerlo es contar con soluciones tecnológicas como mytaxi y con un servicio de taxi capaz de gestionar flotas de manera inteligente y eficiente.

Pero no hay que pararse porque el reto es grande y la competencia muy fuerte, motivo por el que el equipo de **mytaxi** ,"en su apuesta por el taxi y por el taxista", trabaja continuamente para implementar nuevas características que mejoren las prestaciones de los taxistas y de los usuarios con el claro objetivo de que el taxi siga siendo la imagen y el referente en la movilidad de las ciudades.

El futuro será móvil o no será

Igual que los antiguos taxímetros en los que bajar bandera era más que una simple expresión, o los teléfonos móviles, cada vez con más utilidades que la de simplemente recibir o emitir llamadas, todo evoluciona.

Pero, ¿cómo nacen los actuales smartphones? Antes del teléfono inteligente estuvo simplemente el teléfono móvil. Sí, ese que únicamente utilizábamos para llamar o enviar mensajes de texto, esos SMS de longitud determinada que nos obligaron a alterar nuestra forma de escribir para que llegaran los mensajes completos.

La primera llamada móvil la realizó Martin Cooper, directivo de Motorola en 1973. Desde entonces y hasta ahora mucho ha cambiado su uso, ya no solo desde un punto de vista tecnológico más que evidente, sino también desde un punto de vista social.

En el apartado tecnológico, solo hace falta echar la vista atrás para ver cómo han cambiado estos dispositivos que ahora llevamos en el bolsillo del pantalón y que, hace 40 años, teníamos que sostener con dos manos. Hasta el año 1998, los móviles no se generalizaron entre el gran público, con la aparición de grandes hitos como los modelos de Nokia o de Alcatel. Desde entonces cada año había una novedad, como la introducción de música

Pero si ha habido una revolución en la comunicación móvil ha sido, sin duda, la aparición del smartphone o teléfono inteligente. Un salto cualitativo unido además a un cambio en las necesidades de la sociedad, que buscaban un dispositivo que unificara todas las funciones de una PDA, Personal Digital Assistant, con las de un teléfono, algo que sucedió en 1992 con el IBM Simon. Sin embargo su peso, 510 gramos, y su escaso radio de actuación, solo podía funcionar en 190 ciudades distribuidas en 15 estados de los Estados Unidos, imposibilitaban que fuera realmente útil para el objetivo por el que se diseñó. Y si bien el primer teléfono móvil en usar el termino 'smartphone' fue el Ericsson GS88 en 1997, con funciones de correo electrónico, navegación web, reloj mundial, un teclado QWERTY físico, modo avión, puerto infrarrojo, conexión a PC, etc, habría que esperar hasta 2006 con la aparición del Nokia N95 y el iPhone en 2007, para que aparecieran los primeros smartphones tal y como los entendemos ahora.

La revolución social

Acompañando el desarrollo imparable de la tecnología se ha producido un fenómeno paralelo muy interesante en cuanto a las formas y usos que hemos ido dando a los teléfonos móviles. Si bien en un principio su función era una réplica del teléfono fijo de nuestras casas, con la novedad de poder mandar breves mensajes escritos, los olvidados SMS, las funciones que cumplen hoy día los teléfonos inteligentes nos permiten conocer lo que sucede en cualquier parte del mundo. Los navegadores, motores de búsqueda pero sobre todo las redes sociales han cambiado nuestra forma de consumir información. En un tiempo récord, que incluso ha dejado a las televisiones obsoletas, las noticias

navegan desde un punto a otro del mundo hasta la palma de nuestras manos.

Esto ha provocado que en cinco años, un 82% de la población española tenga un 'smartphone', según el informe 'Google Consumer Barometer Report', realizado por la compañía de Mountain View con la colaboración de Kantar TNS. Un dato interesante que tiene su principal reflejo en los hábitos relacionados con los medios de comunicación o las redes sociales. En lo que respecta al porcentaje de usuarios de 'smartphones' que afirman acceder a Internet a través de su teléfono móvil, Google afirma que este dato también se ha visto incrementado. Desde usarlo como despertador, cámara fotográfica o para escuchar música, hasta emplearlo para consultar nuestras cuentas bancarias, informarnos con las últimas noticias o comprar. Los usos que hacemos del smartphone son múltiples y variados gracias, entre otras cuestiones, a la simplicidad a la hora de utilizarlos.

Más allá del propio teléfono inteligente, pero en esta misma línea de la investigación y desarrollo, los fabricantes de taxímetros, como es el caso de **Autometrics**, también han apostado por la simplicidad y la variedad de funciones en un único apartado. Un importante salto cualitativo para la producción de nuevos elementos que simplifican la labor del profesional. De ahí que su taxímetro AM32 sea tan fácil de utilizar como un smartphone. Con un diseño actual y elegante, su sencillez permite a los profesionales un uso totalmente intuitivo de las diferentes opciones que proporciona. Además, su sistema abierto permite la comunicación con los gestores de flota vía bluetooth.

El autogas, viejo conocido del taxi

Hay todavía quién recuerda los taxis con bombonas de butano en sus maleteros. Eran los años 60 y los taxistas eran de los pocos que apostaban por un carburante alternativo a los tradicionales, el gas licuado del petróleo. Los profesionales modificaban los vehículos y adaptaban los motores en tan solo 24 horas. Su principal ventaja, escasa emisión de monóxido de carbono y de humos, además de un precio inferior al diesel.

Ahora, sin embargo, ya no es necesario llevar las bombonas a cuesta gracias a los nuevos depósitos y a las más de 550 estaciones de servicio que existen en todo el país. De ellas, 100 se encuentran en Catalunya, 89 en Andalucía y 66 en Madrid. Un importante salto cualitativo, y también cuantitativo, que han vuelto a poner de moda un carburante con más de un siglo de historia.

Un paseo por el tiempo

El uso del GLP fue minoritario durante la primera mitad del Siglo XX a pesar de comercializarse en 1912 en Pennsylvania. No será hasta 1934 cuando se venga la primera bombona de butano en Francia, mientras que a nuestro país tardará en llegar varias décadas más.

Es a partir de los años 60 cuando comienza a usarse este gas de forma mayoritaria en las calefacciones domésticas e industriales para dar el salto a la automoción. En los años 80, por ejemplo, los taxis eran uno de los principales consumidores de GLP, al igual que los transportes colectivos. A nivel particular, sin embargo, su uso seguía siendo un gran desconocido, principalmente porque solo estaba permitida la adaptación de vehículos a determinados sectores profesionales. Actualmente este tipo de leyes ha cambiado y podemos modificar mediante una sencilla adaptación en el motor del vehículo, realizada eso si, por un taller autorizado y posteriormente homologado, el uso del GLP. Eso sí, solo pueden adaptarse aquellos motores que cumplen la normativa Euro 3, lo que limita a los vehículos vendidos a partir de 2001.

Durante los años 90, sin embargo, el taxi va perdiendo adeptos en el GLP frente a otras alternativas, principalmente por la falta de fiabilidad en la instalaciones y es con la llegada del nuevo siglo cuando el GLP, también conocido como autogas, recupera una posición privilegiada dentro del sector del taxi.

El encarecimiento de otros combustibles, la preocupación de las administraciones públicas por el medio ambiente, las restricciones a la circulación o las ventajas fiscales han hecho del autogas una opción cada vez más demandada por los taxistas.

Según datos del sector, cerca del 15% de los taxis que circulan en las grandes ciudades españolas funcionan con este combustible. Un carburante que, recordamos, se adapta a las necesidades propias de este servicio, ofreciendo un coste reducido y una gran autonomía, con unas emisiones bajas.

"La flota de VTCs es mucho más contaminante que la del taxi"

Un servicio valorado notablemente por los usuarios y que se esfuerza en ser un ejemplo de sector respetuoso con el medioambiente. Así es como Francisco José López Carmona, Director General de Gestión y Vigilancia de la Circulación del Ayuntamiento de Madrid, ve el taxi de la capital hoy en día. Un taxi que, al contrario que otros competidores, tiene un lugar preferencial en el proyecto de presente y de futuro de movilidad del Consistorio madrileño.

Con el reciente informe publicado por el Ayuntamiento de Madrid sobre el sector del taxi sobre la mesa, y con la amenaza de la llegada de miles de VTCs a las calles de la capital que pueden poner en riesgos los planes de movilidad del consistorio, Francisco José López Carmona, Director de Gestión y Vigilancia de la Circulación, atiende a La Gaceta del Taxi. El director, que en la entrevista está acompañado de Marta Alonso, subdirectora general de Regulación y del Servicio del Taxi en Madrid, valora sobre todas las cosas, el esfuerzo que están haciendo los taxistas en conseguir una flota cada vez más eficiente con el medioambiente.

Gaceta del Taxi.- El informe sobre la realidad del sector del taxi realizado por la empresa Vectio reflejaba que los usuarios le daban una puntuación de notable a los profesionales y al servicio en general, ¿está de acuerdo con esa valoración?

Francisco José López Carmona.- Lo primero que hay que decir es que la valoración de los usuarios es globalmente positiva y que manifiesta un reconocimiento al servicio del taxi, pero también nos señala la línea a mejorar. Hay una preocupación de los usuarios por las tarifas y creo que es importante se mantengan en unos niveles razonables que permitan que el servicio pueda ser usado masivamente. Creo que también hay una cierta demanda de modernización del sector, de que el taxi apueste por mejoras y creo que es la línea en la que debe trabajar el sector y las administraciones que tenemos competencia.

G.T.- Una de los aspectos tratados en el estudio es la imagen de los taxistas. Actualmente está siendo objeto de debate el asunto de la uniformidad y parece que desde el propio sector quieren poner medidas para implantarla, ¿qué le parece esta iniciativa?

L.C.- Desde el Ayuntamiento pensamos que la oferta del sector del taxi tiene que mejorar en muchos ámbitos, y una de ellas puede ser que la apariencia de las profesionales obedezca un patrón determinado y que permita proyectar una imagen de marca característica y de calidad para el sector del taxi de Madrid. Es un tema que estamos dispuestos a estudiar. Es una medida que, en caso de ser propuesta por el conjunto del

Fco José López Carmona, Director de Gestión de Circulación, junto a Marta Alonso, Subdirectora del Servicio del Taxi.

sector, tiene muchas formas de implantarse. En cualquier caso, lo haríamos dialogándolo con el sector.

G.T.- Para 2018 entrará en vigor la modificación de la Ordenanza, y su principal novedad es que a partir de enero sólo se podrán renovar los taxis por modelos que tengan una etiqueta ECO o CERO emisiones, ¿ha quedado finalmente satisfecho el Ayuntamiento con esta modificación?

L.C.- Cuando antes hablábamos de la valoración que hacen los usuarios del servicio, pensamos que uno de los elementos que va a ayudar al sector a obtener mejor valoración es que sea percibido como un sector que ayude a que la convivencia medioambiental mantenga unos estándares altos. Vemos como una gran ventaja, e incluso un factor a favor del taxi frente a otros competidores, que sepamos que al subirnos a un taxi estamos disfrutando de un servicio que tiene unas características en materia de emisiones que hace que su impacto sobre el aire que respiramos sea mucho mejor. Creo que el taxi lo ha comprendido muy bien y pensamos que es una medida muy importante y que pone en valor hasta qué punto el taxi es un servicio para todos los ciudadanos.

"Es importante que las tarifas se mantengan en niveles razonables"

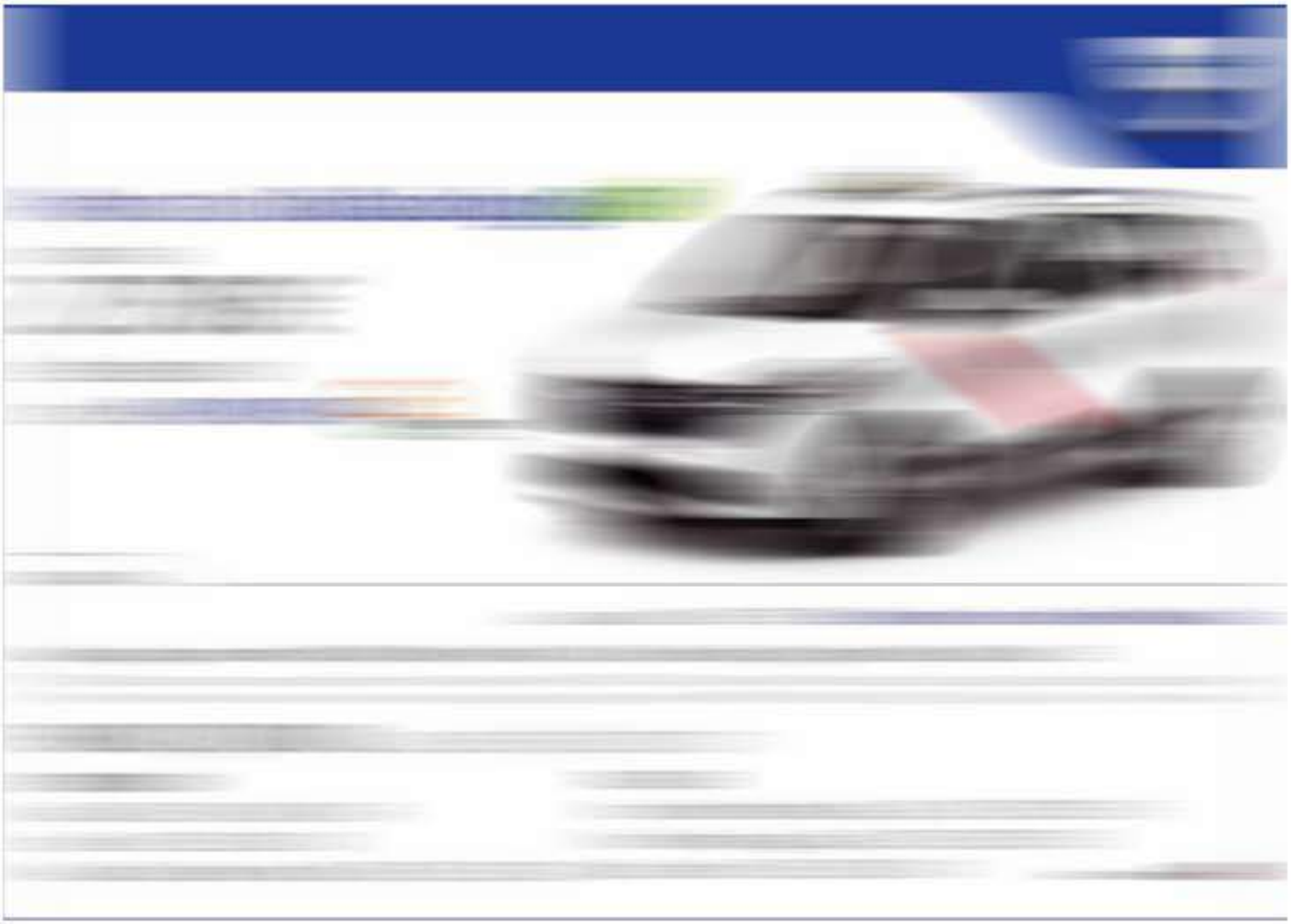
Un sector por conocer

G.T.- El hecho de convertirse en un medio de transporte ejemplar en materia medioambiental ayudaría entonces a cambiar esa imagen distorsionada que llega a muchos núcleos sobre el servicio de taxi...

L.C.- Creo que el taxi tiene muchas cosas buenas y, a pesar de llevar tanto tiempo con nosotros, no lo conocemos bien. Un ejemplo de ello es la aportación a la accesibilidad que hace a las personas con movilidad reducida, con varios cientos de vehículos adaptados y una oferta que es la mayor en la ciudad, o esta aportación en materia de calidad del aire. Pero el esfuerzo del taxi por adaptarse y modernizarse viene de años atrás, porque ahora casi cuatro de cada diez taxis son ECO o CERO. El taxi está ofreciendo muchos valores a la ciudad y a veces no calibramos bien hasta que punto esos valores nos están beneficiando a todos.

G.T.- Los taxistas han hecho un esfuerzo económico para renovar su flota, pero también las administraciones ayudan a los profesionales con subvenciones para dar ese empujón definitivo a los taxistas.

L.C.- El Ayuntamiento este año ha multiplicado por más de cinco el importe en subvenciones que había el año pasado, pasando de los 279.000 euros que teníamos presupuestado en el año 2016 a 1.500.000 euros que hemos tenido disponibles para subvenciones este año. El año que viene se va a hacer un esfuerzo adicional teniendo en cuenta que la



totalidad de las sustituciones que se lleven a cabo, salvo los eurotaxis, serán para adquirir vehículos ECO o CERO emisiones.

G.T.- Paz Valiente, Coordinadora general de Movilidad, explicó en el I Foro de Autogas celebrado en Madrid, que uno de los objetivos principales del Ayuntamiento es cambiar la "movilidad estructural de la ciudad", ¿qué papel creé que puede jugar el taxi en esta nueva movilidad?

L.C.- El taxi es un componente que está y que va a estar en este nuevo concepto de movilidad. Creo que medidas incorporadas en el Plan A de calidad del aire van a dar un papel preponderante al taxi. La incorporación de nuevos mecanismos de servicios como la app que el Ayuntamiento está preparando también va en esa línea de encajar el taxi en este modelo de presente y de futuro de la ciudad.

Una app en desarrollo

G.T.- Hablando de la app, desde el sector han insistido en que no se trata de una app de contratación de servicios pero, ¿qué otros beneficios sí que puede incluir esta app hacia los profesionales y los usuarios?

L.C.- Es una aplicación que tiene varios componentes. Por ejemplo, uno de los elementos que a nos parece más importante es el cálculo aproximado del precio de la carrera. El usuario de la aplicación puede solicitar un itinerario determinado y la app le propone dos recorridos, teniendo en cuenta el estado del tráfico en cada momento, con el coste aproximado que tendrá que pagar. La aplicación permite calcular también el itinerario dependiendo de cómo has solicitado el taxi, por lo que también funciona si lo has solicitado por app o por emisora y ese coste posible lo tiene en cuenta a la hora de hacer el cálculo. Al usuario le permite también tener una cierta seguridad de la aplicación del régimen tarifario. La app está en un grado elevado de desarrollo y en las próximas semanas se lanzará a todo el mundo una primera versión aunque sí que es verdad que va a ir incorporando nuevas funcionalidades.

G.T.- ¿Qué ventajas pueden encontrar también los taxistas con esta app?

Imagen de la nueva app del taxi que lanzará el Ayuntamiento de Madrid

"El taxi está ofreciendo muchos valores a la ciudad"

L.C.- La aplicación va a ser también un instrumento de comunicación muy bueno del Ayuntamiento con los titulares de licencia y con los conductores. De manera que los taxistas van a poder ver en la aplicación los datos que tenemos, la revisión que han pasado y sus resultados, los conductores que están asociados a una determinada licencia, etc. Todo esto, evidentemente, estará bajo la protección de datos personales que marca la ley.

G.T.- ¿Preocupa al Ayuntamiento la llegada masiva de VTCs que se prevé en las calles de Madrid? Se habla de hasta 2.500 nuevos vehículos de alquiler con conductor...

L.C.- Tenemos una postura muy clara con respecto a las VTCs y se ha expresado además por parte de la propia alcaldesa, que ha pedido al Ministerio de Fomento un cambio en la regulación que permita volver al equilibrio entre ambos sectores. El Ayuntamiento está colaborando de una manera muy activa con la Comunidad de Madrid, que es la que tiene la responsabilidad de inspección, para el control de los servicios que pudieran realizarse de manera anómala. Pero hay muchos ámbitos de preocupación en ese terreno, como el hecho de que el sector VTC es un sector mucho menos regulado que el taxi, lo que quiere decir que la flota media de la VTC es una flota mucho más contaminante que la flota del taxi y no tiene ninguna obligación cómo la que ha asumido el sector del taxi. Hay muchos aspectos que nos preocupan y pensamos que es un problema al que se tiene que dar respuesta desde la regulación nacional y en su caso autonómica.

G.T.- ¿Cree que con la llegada de estas nuevas VTCs, más la flota actual de casi 16.000 taxis, podría saturarse la oferta en el transporte?

L.C.- Habrá un exceso de oferta que va a amenazar el equilibrio económico de las concesiones tanto de taxi como de VTC, y que va a incentivar conductas contrarias a la normativa y redundar en un problema importante para los propios usuarios de servicio. Pensamos que se necesita una actuación fuerte y una vuelta de una regulación nacional que garantice el equilibrio de ambos sectores.

"Todo el mundo siente la necesidad

No es habitual que un taxista sea el protagonista de una novela. Suelen ser personajes secundarios, que entran y salen de la historia de forma anecdótica, sin apenas molestar. En el caso de la última novela de Carlos Zanón sucede todo lo contrario. Ya solo su título, Taxi, es una declaración de intenciones. A bordo del taxi de Sandino recorremos los claroscuros de Barcelona mientras reflexionamos sobre la soledad y la búsqueda del hogar.

Suena Sandinista! en los altavoces del taxi de Sandino. Sus canciones nos acompañarán en todas las carreras que haga este particular taxista a lo largo de las páginas de la última novela de Carlos Zanón, Taxi. Durante el recorrido descubriremos las peculiaridades de una profesión, la de taxista, que el autor conoce muy bien como hijo y nieto de taxistas, pero también el retrato de una sociedad, la nuestra, reflejada en los personajes que suben y bajan de este taxi particular.

A diferencia de Sandino, que trabaja el taxi obligado por la crisis, como muchos otros trabajadores que perdieron su trabajo, Carlos Zanón es un escritor vocacional. Tal vez por ello decidió no seguir los consejos de su padre, que le animaba a trabajar por cuenta ajena "con vacaciones, pagas dobles y cierta seguridad" para dedicarse a una actividad autónoma casi más precaria que el propio taxi. "Sí, pago autónomos y si no trabajo no cobro. Nadie dijo que fuera muy perspicaz", confiesa entre risas para añadir que escribir es su vocación y que no se siente obligado a ello. "Es mucho más precario dedicarse a escribir que trabajar el taxi y quién sabe si finalmente no trabajaré conduciendo porque esto no me dé para vivir...Sería como cerrar el círculo."

Para reivindicar esa herencia, "estoy orgulloso porque mi padre pudo pagarme unos estudios trabajando de taxista y la gente habla del taxi sin saber", ha querido que su novela, además de llamarse Taxi, tenga como protagonista, y antagonistas, a varios taxistas muy peculiares. Porque además de Sandino, nuestro héroe "a la deriva", en la novela nos encontramos con unos taxistas "bastante manguis", necesarios para que Sandino nos demuestre de qué pasta está hecho.

Y aunque la novela, a veces dura, otras veces esperanzadora, nos muestre una ficción que en algunos casos puede superar a la realidad, "al final no te quedas con una mala sensación de lo que es ser taxista. Trato de explicar cosas muy duras, que si no lo has

"Es mucho más precario dedicarse a escribir que trabajar el taxi"

de contar su historia al taxista”

vivido no lo entiendes. Por ejemplo el hecho de ir a la deriva, que te dé todo igual."

Sin destino fijo se mueve Sandino por las calles mientras escucha The Clash, un detalle que va más allá de un rasgo característico del personaje. Es también la banda sonora de Taxi y el disco Sandinista! los raíles por los que discurre esta novela, "muy compleja, que se desarrolla en círculos". Para Zanón, que además de novelista es poeta, guionista, articulista, crítico literario y letrista musical, sus novelas tienen que sonarle a algo, deben tener "un tono y un ritmo". Y volviendo a escuchar los discos de The Clash eligió este triple disco, "muy irregular, sobre todo comparado con el anterior" pero que también le permitía definir al personaje. "Él se llama Sandino porque dice que Sandinista! será re-

conocido como el mejor disco de The Clash. Y eso le define como una persona leal a pesar de que sabe que se va a pegar una leche del quince. Es una persona leal a Sofía, su compañera taxista, él no deja atrás a nadie, y es parte del problema".

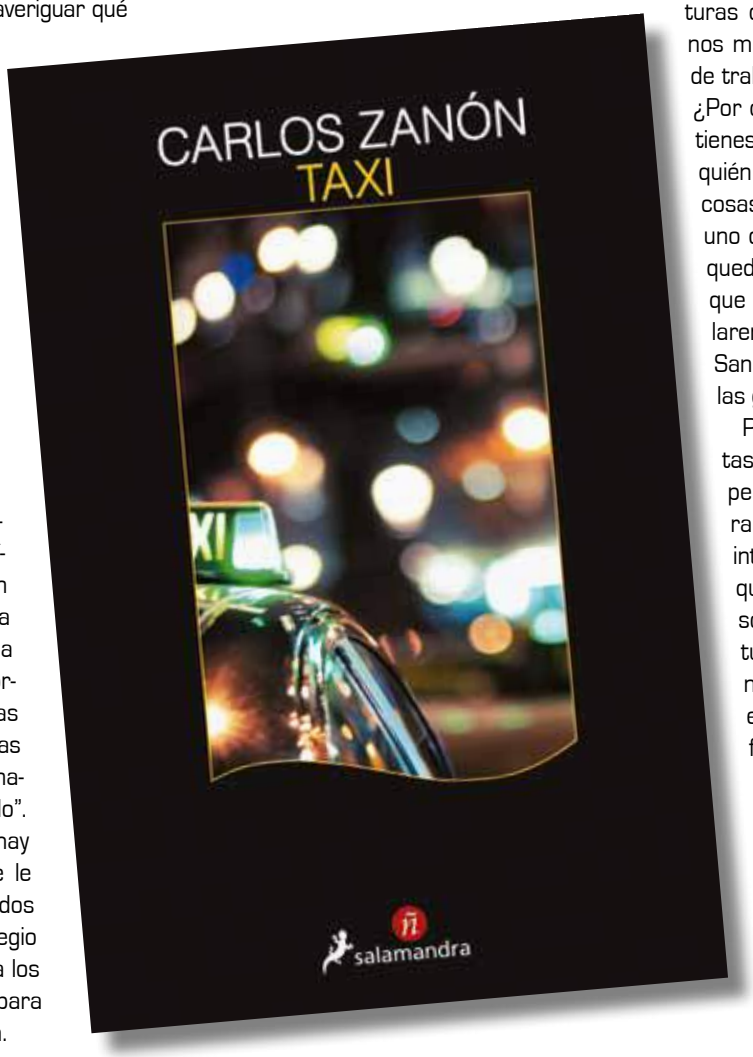
A la deriva

En las novelas nos gusta averiguar qué es verdad y qué es ficción. Cuáles de las anécdotas que le suceden a bordo de su taxi negro y amarillo son reales o han salido de la mente del escritor. Zanón nos asegura que todo es ficción y que ha jugado con la idea del insomnio, "ese estado entre la lucidez y la confusión", para "confundir" al lector.

Entre risas nos cuenta que sus amigos taxistas, a los que comentó que iba a escribir la novela, le contaron anécdotas "tan increíbles que no podía meter en la novela porque no iba a creerme nadie. Entonces la mayoría son inventadas, porque cuando relatas historias inventadas tú mismo utilizas un código que hace que la narración encaje, tenga sentido". Aún así, nos confiesa que hay algunas basadas en lo que le contaba su padre. "Él tenía dos niñas a las que llevaba al colegio y me acuerdo que nos cogía los tebeos a mi hermana y a mí para dárselos a ellas", rememora.

Las historias van entremezclándose dentro y fuera del taxi de Sandino. "Todo el mundo tiene su historia y hay veces que sientes la necesidad de contársela al taxista". Para Zanón, el taxi se convierte en un sitio muy especial, "porque sabes que nunca volverás a coincidir con esa persona, y puedes ser muy sincero o muy mentiroso, da igual". De esta dualidad nacen las subtramas que enriquecen una novela potente, que nos enseña un retrato de Barcelona de arriba abajo pero que bien podría ser el relato de cualquier metrópoli. "Todo lo que explico puede suceder en otras grandes capitales. Las ciudades tienen por un lado la idea del anonimato, una libertad que no encuentras en otros espacios. Pero también la soledad, que es terrible".

Sobre soledad sabe mucho el taxista, "un trabajo muy duro psicológicamente, donde vas a la deriva solo, a pesar de estar rodeado de gente". Zanón se pregunta y me pregunta, cuántas personas pasan por un taxi a lo largo de un mes, cuántas caras ve y señala, acertadamente, que sentirse solo "no depende del número de gente con el que estés, sino de si hay alguien que rompe capas y llega a lo más profundo de ti, que sepa quién eres y te acepte". En el caso de Sandino, lo intenta, pero no lo consigue, y a pesar de que pueda parecer un depredador, "solo está buscando su casa, anclarse a algo o alguien que realmente le apasione". Un personaje complejo que quiere que le suceda algo, "que haya una chispa".



"La gente habla del taxi sin saber"

El retorno a Ítaca

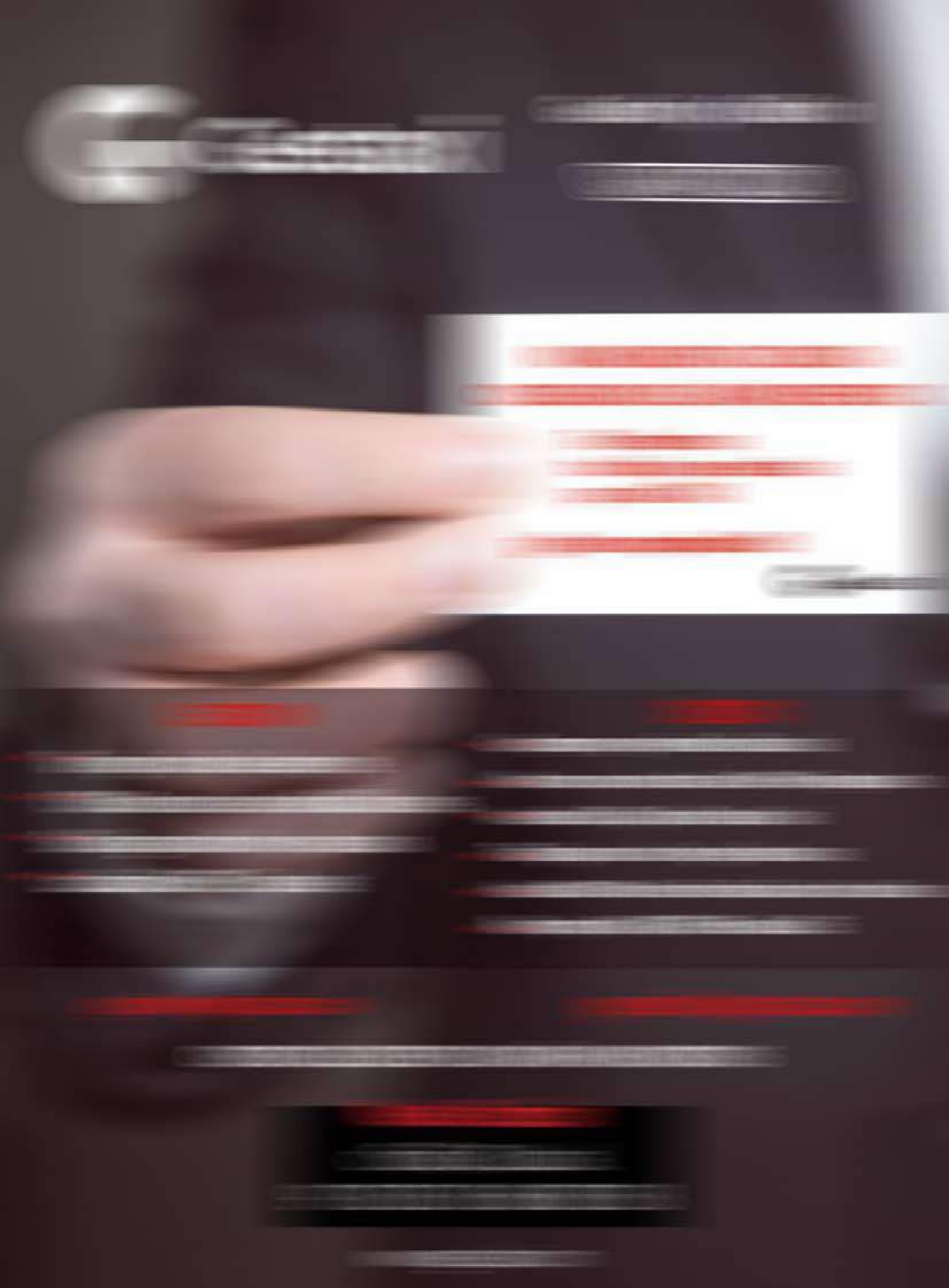
Y mientras busca esa chispa, Sandino conduce de un lado a otro según los usuarios que suben y bajan de su taxi, alejándose y acercándose a su hogar pero nunca regresando a él. Comparar su viaje con el de Ulises en la Odisea se hace inevitable. La clave, nos explica Zanón, son las ganas de aventuras que tiene el ser humano. "Por qué nos metemos en líos? ¿Por qué cambias de trabajo? ¿Por qué cambias de ciudad? ¿Por qué te fijas en otra persona cuando tienes pareja? A veces necesitas saber quién eres en comparación con otras cosas que te van pasando, así es cómo uno descubre quién es realmente. Si no, quedaría únicamente una versión de ti, que es la primera". Y, aunque no desvelaremos en qué termina la aventura de Sandino, reconocemos en sus historias las ganas de vivir de todos nosotros.

Por eso Zanón espera que los taxistas se sientan identificados con este personaje. "Quería que no se olvidara que el taxista es una persona que intenta ser distinto a los demás, y lo que te hace ser distinto a los demás son tus aficiones, tu mundo personal, tu música, tus libros... Es lo que define a cada uno. Quería enseñar que el taxista no tiene por qué terminar formando parte del motor."

Y recurre a su experiencia para darle claridad a su pensamiento, echa la vista atrás y nos habla de su padre. "Recuerdo que cuando mi padre volvía de trabajar olía a coche, olía a máquina. Te pasas 12, 16 horas ahí metido y acabas siendo casi una parte del propio vehículo. Son como centauros, conocen perfectamente el coche, todos los ruidos del vehículo, porque pasan mucho tiempo en ellos." Pero su Sandino escapa, o al menos lo intenta, a esa fotografía. "Es otra mirada sobre el personaje del taxista, no tanto en el día a día, sino en el plano metafísico, dando vueltas por la ciudad".

En definitiva, un taxista diferente al estereotipo que, sin embargo, se aproxima cada vez más a la realidad de los profesionales del taxi de nuestros días. Personas únicas, con sus filias y sus fobias que lo único que quieren es llegar, sanos y salvos, a su hogar.

Olga Lobo



SCAT lidera el cambio eco en el taxi

A la izquierda Carlos Herrera, presidente de SCAT, junto a Alberto Fariza, responsable de Comercialización de Soluciones Energéticas de Gas Natural

Aunque el taxi siempre se ha posicionado a favor de las energías alternativas, en Madrid el 40% de la flota ya es ecológica, la modificación de la Ordenanza del Taxi, que prohibirá la adquisición de vehículos para taxi que no sean ECO (eléctricos, híbridos, GLP y GNC) a partir del 1 de enero de 2018 y las restricciones a los vehículos más contaminantes están acelerando la reconversión medioambiental del sector.

En esta línea, y con el objetivo de impulsar el cambio eco y el uso del GNC (gas natural comprimido), la Cooperativa del Taxi de Madrid (SCAT) ha firmado un acuerdo con Gas Natural Servicios para tener un punto de suministro de este combustible en su sede social, en la calle San Mario. Pero no será la única ventaja para la cooperativa y sus socios.

El convenio, firmado el pasado 25 de octubre, incluye una oferta personalizada para los taxistas de Madrid y una solución global de eficiencia energética para la propia entidad. La estación, una vez cuente con los permisos municipales, entraría en funcionamiento en el plazo de ocho meses.

Según los datos del sector, cada año se renuevan cerca de 2.500 vehículos que pueden aprovechar las ventajas de los combustibles alternativos como el gas natural. Desde Cooperativa llevan años interesados en liderar esta reestructuración energética. "Entendemos que es importante que Cooperativa y el taxi apuesten por los combustibles menos contaminantes, siendo el GNC una alternativa muy limpia, que funciona perfectamente", ha explicado el presidente de SCAT, Carlos Herrera.

"Es importante que SCAT y el taxi apuesten por combustibles menos contaminantes"

Desde Gas Natural Servicios, su responsable de Comercialización de Soluciones Energéticas, Alberto Fariza, ha querido destacar la importancia estratégica de este acuerdo para el desarrollo del GNC dentro del sector. "Cooperativa representa al 80% del taxi de la Comunidad de Madrid", ha señalado Fariza, que ha recordado que se trata de "un acuerdo global para la eficiencia energética". Es decir, Gas Natural Servicios, además de instalar un punto de reportaje para los taxis en Cooperativa, también estudiará los suministros energéticos de SCAT y hará una oferta económica personalizada sobre los mismos. Los propios socios de Cooperativa también podrán beneficiarse de precios especiales en su contratación de luz y gas, tal y como ha asegurado Herrera.

Transformación de vehículos

En el marco del acuerdo, Cooperativa también se compromete a realizar, en colaboración con la compañía, labores de difusión de las ventajas competitivas del GNC entre sus cooperativistas y fomentar la transformación de vehículos a gas natural en sus talleres.

"Somos distribuidores oficiales de diferentes equipos y contamos con técnicos formados para realizar este tipo de transformaciones con todas las garantías en nuestras instalaciones", puntualizó Herrera. No obstante, tal y como aclaró Fariza, el 85% de los vehículos GNC son nuevos. "A día de hoy el precio entre un modelo de gasolina o de GNC es el mismo".

Los socios que ya tengan un vehículo GNC o que opten por transformar el taxi podrán beneficiarse, también gracias al convenio, de una bonificación en las estaciones públicas gestionadas por Gas Natural Servicios en la Comunidad de Madrid. Actualmente existen en España 53 estaciones públicas que suministran gas natural, 27 de las cuales pertenecen a Gas Natural Fenosa y 9 ubicadas en Madrid.

El ascenso del GNC en España ha repuntado en el último año. Según cifras de Gasnam (la Asociación Ibérica de Gas Natural para la Movilidad), las matriculaciones de vehículos propulsados con gas natural aumentaron un 133% en 2016 en nuestro país, hasta el punto de que a cierre de 2016 circulaban más de 6.100 vehículos de este tipo. De éstos, casi 1.700 eran vehículos ligeros y más de 4.200, vehículos pesados de transporte, como autobuses o camiones, donde el GNC continúa liderando por encima de otras alternativas.

Y es que el uso del GNC como combustible plantea dos ventajas fundamentales, tal y como ha indicado el res-

ponsable de Gas Natural. Por un lado, contribuye a reducir las emisiones a la atmósfera y mejorar así la calidad del aire de las ciudades. "Todas las ventajas medioambientales verificadas que requiere el regulador". Concretamente, su uso reduce en más de un 85% las emisiones de óxido de nitrógeno y ayuda a rebajar en un 24% las emisiones de CO2 –el principal gas de efecto invernadero–, así como prácticamente todas las partículas en suspensión. Esta energía, por tanto, contribuye a la lucha contra el cambio climático.

Por otra parte, su uso supone un importante ahorro económico, algo "importantísimo" para la cuenta de resultados de un conductor profesional. "Un profesional puede reducir hasta un 30% su consumo", destacaba Fariza. Como ejemplo significativo, un viaje Madrid-Barcelona en un vehículo GNC costaría solo 20 euros. "Se trata de vehículos duales, con depósito de gasolina y GNC que en combinación tendrían una autonomía de más de 1.000 kilómetros. Solo con el depósito de GNC estaríamos hablando de unos 400 kilómetros de autonomía. En el momento que se acaba el GNC el automático entra la gasolina, la conducción y la potencia es exactamente la misma", añade el responsable de Gas Natural, para terminar con un contundente "una vez que lo pruebas, no quieres otra cosa"

Representantes de SCAT y de Gas Natural que han hecho posible el acuerdo

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

CITROËN

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

*PRECIOS DESDE

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

DACIA

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
Lodgy laureate Dci 5P	1.461	110	11.450
Lodgy laureate GLP	1.600	100	10.650*

*No incluido gastos de preparación taxi.

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

FIAT

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
Tipo Sedán Easy GLP/gasol	1.400	120	13.780
Tipo Sedán Lounge GLP/gasol	1.400	120	14.500
Tipo Sedán 1.3 Easy Diesel	1.300	95	12.900
Tipo Sedán 1.3 Lounge Diesel	1.300	95	13.600
Tipo Sedán 1.3 Business Diesel	1.300	95	12.650
Tipo Sedán 1.6 Easy Diese	1.600	120	14.175
Tipo Sedán 1.6 Lounge Diesel	1.600	120	14.880
Tipo Sedán 1.6 Business Diesel	1.600	120	13.830

FORD

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
Mondeo Híbrido / automático	2.000	187	29.995
Tourneo Customs trend / Eurotaxi	1.997	130	29.940
Tourneo Connect trend /Eurotaxi	1.556	120	29.330

*No incluido gastos de preparación taxi.

MERCEDES

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
Citan Tourer DCi / Eurotaxi	90	1.461	17.890*

*El precio no incluye equipamiento para taxi.

NISSAN

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
Leaf (eléctrico)	109/80kw	-	30.025*
e -NV200 (eléctrico)	109/80kw	-	30.060*

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

PEUGEOT

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
5008 Active BlueHDi	1.600	120	18.200
508 Active BlueHDi	1.600	120	20.400
508 Active BlueHDi Eat6	1.600	120	21.450
508 SW Active BlueHDi	1.600	120	21.200
508 SW Active Blue HDi Eat6	1.600	120	22.250

*Preparación de taxi e IVA incluídos.

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

RENAULT

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
Kangoo TPMR dCI 5P / Eurotaxi	1.461	110	16.090*

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

SEAT

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
Alhambra TDI CR Ecomotive Ref	1.968	150	25.450
Alhambra TDI CR Ecomotive Ref	1.968	150	26.150
Alhambra TDI CR Ecomotive Style	1.968	150	29.580
Alhambra TDI CR 4WD Ecomotive Style	1.968	150	31.150
León ST TDI CR	1.968	110	17.900
Leon ST GNC	1.968	110	17.980
Toledo TDI CR Style	1.598	115	15.450
Toledo TDI CR Reference	1.598	115	16.920

SKODA

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
Rapid 1.6 TDi active	115	1.6	13.100
Rapid 1.6 TDi ambition	115	1.6	13.450
Rapid 1.6 TDi ambition /pack ambition	115	1.6	13.850
Rapid 1.6 TDi style	115	1.6	14.550

Los precios incluyen IVA y NO incluyen preparación Taxi

MOTOR TOMÉ, S.A. Telf. 91 329 13 83
C) Tauro 27 (central) / Ctra. Barcelona km 12,5 Madrid

TOYOTA

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
Prius + Eco	1.800	136	24.130

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

VOLKSWAGEN

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
Caddy Maxi tdi /manual	1.968	102	19.778
Caddy Maxi tdi DSG	1.968	102	21.370
Caddy Maxi tdi /manual	1.968	150	22.286
Caddy Maxi tdi DSG	1.968	150	24.047

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

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

BARCELONA

CITROËN

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

IVA incluido.

DACIA

Lodgy DCi laureate 1.461 110 11.890
Lodgy DCi GLP 1.461 110 11.024
Logan GLP MCV 1.460 90 12.300

FIAT

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
Dobló Gas Natural	1.400	120	15.000*
Tipo Sedán 1.4 GLP	1.400	120	13.000*
Tipo Hatback GLP	1.400	120	13.500*
Tipo Station Wagon /GLP	1.400	120	14.500*

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

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

FORD

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
Tourneo Custom/ man	1.300	100	25.200
Tourneo Custom/ man	1.600	125	25.900

.

NISSAN

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
Leaf 24 (eléctrico)	109/80kw	-	32.120*
e -NV200 (eléctrico)	109/80kw	-	32.600*

*No incluido plan Movea ni otras ayudas oficiales.

PEUGEOT

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
508 SW Active Blue HDI	1.600	120	17.785
5008 Active Blue Hdi	1.600	120	19.925

Iva y matriculación incluidos.

RENAULT

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
Megane Scenic	1.461	105	——
Megane Scenic	1.461	110	——
Megane Scenic	1.461	130	——

SEAT

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
Alhambra TDI CR Ecomotive Ref	1.968	150	25.450
Alhambra TDI CR Ecomotive Style	1.968	150	29.580
Alhambra TDI CR 4WD Ecomotive Style	1.968	150	31.150
Alhambra TDI CR DSG /man	1.968	150	-
León ST TDI CR	1.968	115	17.900
León ST GNC	1.968	110	18.299
Toledo TDI CR Style	1.968	110	17.990
Toledo TDI CR Reference	1.968	115	15.950

SKODA

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
Rapid 1.6 TDi Active /man	1.598	115	16.368
Rapid 1.6 TDi Ambition /man	1.598	115	17.160
Rapid 1.6 TDi Style /man	1.598	115	17.870

*Incluido IVA y preparación taxi

SSANGYONG

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
Rodius D22T Premium/man	2.200	178	20.900
Rodius D22T Premium/automat	2.200	178	21.900

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

TOYOTA

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
Prius + Eco	1.800	136	24.300

VOLKSWAGEN

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
Caddy Maxi Tdi /manual	1.968	102	20.750
Caddy Maxi Tdi DSG	1.968	102	22.100
Caddy Maxi Tdi /manual	1.968	150	22.486
Caddy Maxi Tdi DSG	1.968	150	24.400
Kombi Caravelle	1.968	150	-

*Precios con iva 4%..

TABLÓN DE ANUNCIOS

Vendo por jubilación licencia de taxi con coche. Modelo Toyota Prius Eco GLP y 5 años . Martes y Par. Emisora amarilla. Precio 130.000. JACINTO Tel. 626 977376

BPor jubilación, se vende licencia de taxi. Libra viernes par. Regalo capilla y taxímetro.135.000 euros. José Jisri. 657224200 - 646769563. Email: Husnijisri@hotmail.com

BARCELONA Busco trabajo como conductor. Da igual el turno. Con 10 años de experiencia. Segundo Felix Campaña Gabilanes 647117948 - 934413930. Email: segundo.1962@hotmail.com

Se busca conductor de Eurotaxi. Para mayor información, llámame. Juan Martin Fernandez 667634923 Email: martineznavarroj876@gmail.com

Vendo licencia impar miércoles con coche Toyota Prius matrícula HNJ. Solo un conductor. 150.000 euros Pablo Luis Lopez Galán 629126693 - 647839150 Email: pabloluislopez@yahoo.es

Vendo licencia taxi par libra jueves con Peugeot 5008 matriculado en julio 2017. Ideal para empezar a trabajar. Angel Martinez 609813985 Email: angel.taxi2@gmail.com

BARCELONA Se necesita conductor para el turno de noche. Vicente Montavez 695662100 Email: vimotaxi@gmail.com

Vendo licencia de taxi por jubilación. Libra miércoles impar. El coche es un Dacia Lodgy GLP con emisora Radio Taxi matriculado en abril del 2015 y actualmente tiene 150.000km. Lo entrego con muchos extras como : fundas a medida de los asientos. José Gil López 652802605 Email: pe_giles@hotmail.com

Vendo licencia taxi viernes par emisora amarilla, coche Dacia Lodgy con 10 meses de uso y en garantía. 140.000 euros negociables. Ángel Serrano Galindo 609010201- 609010201 Email: txgrillo@gmail.com

Busco coche para trabajar. Tengo 48 años. Preferible libranza viernes y con emisora amarilla. No fumo ni bebo, con familia. Juan Manuel Pérez Fernández 680237378. Email: juanmita83@gmail.com

Se vende taxi por jubilación. Libra lunes impar. Sergio Guzmán Heras 609065951- 667395320 Email: sgwesth82@hotmail.com

Vendo licencia de taxi por jubilación, libra jueves impar. Con o sin coche, taxímetro e impresora. Solo particulares. Marcelino del Carmen Godino. 687630253 Email: marcelino_arenero@hotmail.es

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

Conductor español busca trabajo a fijo diario y vehículo para llevar solo. Iván Gómez Peralta. 620250557. Email: demelsarivancito@hotmail.com

BARCELONA Compro licencia con coche, que libre lunes. Pago 135.000€. Salvador Marin 658782964 - 658782964. Email: salvamarinsos@hotmail.com

Conductor formal, responsable, con familia. Ex titular de licencia, busca taxi para llevarlo solo únicamente pagando un fijo y gasóleo. Ismael Hamdun Hamdun 622245809 - 659815998 Email: Eduvidasalvaje@hotmail.com

Busco conductor de taxi para el turno de noche. Emisora Gremial. Relevo Ciudad de los Ángeles. Porcentaje a convenir. Antonio Criado Ramón 693619268 - 693618268. Email: antoniocriado57@gmail.com

Busco taxi para trabajar solo a fijo con emisora amarilla.Con garaje.Serio responsable no fumador y madrileño. 45 años. Jesús Rodriguez Martin. 667945003 - 667945003 Email: jrmartin1972@hotmail.com

Vendo licencia de taxi viernes impar por jubilación. Skoda Octavia, año 2012. En muy buenas condiciones. Contaco por teléfono. José García 628613525 Email: alejandro_galvarez@hotmail.com

Se vende licencia de taxi por jubilación. Lic. Par con libranza en viernes. Incluyo taxímetro y capilla. Javier Martín 690393978 - 914740986 Email: javiermartin1986@gmail.com

Vendo licencia de taxi por jubilaciónn. Es licencia par, libra viernes. Con coche Skoda Rapid de tan solo 3 años. 136.000 euros. Hortensia Casquero Campos 684293318. Email: hortensiacasquero@yopmail.com

BARCELONA Vendo licencia de taxi con coche Dacia Lodgy GLP de 2015. Libra jueves impar. 153.000€. Generoso Fuentes 696498999 Email: gefutu@gmail.com

Busco coche para trabajar solo a fijo o porcentaje. Plaza de garaje.6 años con el mismo jefe. Padre de familia Hamid Chfirat Dressi 689282907. Email: Larakelandsmile@hotmail.com

Vendo Eurotaxi, Citroen C8 190. 000 km. Emisora Amarilla. Trabaja 365 días, está exento de libranza. 145.000 euros. Aurelio Pérez Parrondo 685073784 Email: parrondocortes@gmail.com

BARCELONA Me ofrezco como conductor asalariado. Tengo 7 años de experiencia. Turno indiferente. Daniel Córdoba 659494897 - 659494897. Email: daniel.1978@hotmail.es

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

Busco coche para llevarlo a tiempo completo. A fijo únicamente. Soy muy responsable. Nolber Parra Yepez 693208426 - 912256773. Email: nparrainstalaciones@hotmail.com

BARCELONA Se precisa conductor para el turno de noche. Zona Sants. Dionisio de la Hoz 629920820 - 629920820. Email: d_hoz_garcia@hotmail.com

Busco conductor turno tarde-noche 11h fines de semana y fiestas completos. Viernes impar emisora, a porcentaje, relevo a las 12:00. José Luis Calvo Clemente 660347021 Email: jlcalvoc@hotmail.com

PREMIADOS METAL LUBE

Luis Flores
Licencia 00271
8 años en el sector

Patricio Gordón
Licencia 06774
8 años al volante

Mohammed Lamoun
Licencia 10812
Taxista desde hace 4 años