La gaceta del TAXI
La primera revista del sector
AÑO XXIV
NÚMERO 258
FEBRERO 2018

# "Los responsables tenemos la obligación de asegurar el futuro"

**Miguel Ruano, Vpte. Fedetaxi**

- El taxi en manos de Elpidio Silva
- Pablo Sánchez, nuevo director gral. mytaxi
- Sevilla sigue sin solucionar su conflicto

www.gacetadeltaxi.com

# editorial

## Cambiar el foco

Cuidar la imagen del sector, mejorar la marca taxi y ofrecer al usuario un gran servicio. Estos son algunos elementos en los que que hay que enfocarse para sobrevivir en un mercado cada vez más marcado por el continente y no tanto por el contenido. Lo decimos nosotros desde hace años y también llevan tiempo señalándolo expertos en varios campos. Ahora empieza a opinarlo el taxi, en privado y en público, que es más importante. La autocrítica no ha sido una práctica habitual entre los representantes del sector, tampoco entre sus profesionales, a quienes a veces no les gusta que otros hablen sobre su propio trabajo.

Pero es necesario y saludable aprender a asumir las críticas para evitar cometer errores que dejan en un mal lugar al resto de compañeros. Lamentablemente hay que seguir insistiendo y recordando que lo que hace uno, especialmente cuando es negativo, afecta al resto del conjunto. No nos referimos solo a la limpieza del vehículo o a la buena presencia del conductor. Nos referimos a mantener una relación cordial con el usuario, evitar malas prácticas que afean a una profesión centenaria y tratar de hacer que el viaje, por corto que sea, se convierta en una experiencia satisfactoria para el cliente.

Porque la clave está en que ese cliente repita. En tu taxi o en el del compañero, en Madrid, o en un pueblo de Ciudad Real. Que la marca taxi sea referente de un transporte de calidad en cualquier lugar en el que nos encontremos depende de cada uno de los profesionales que lo conforman. Y sí, es cierto que hay una fuerte competencia externa, pero sin duda el foco debe ponerse también dentro del sector y no dudar a la hora de señalar a todos aquellos que con sus acciones y actitudes echan por tierra el trabajo de la mayoría.

Mientras tanto, las sentencias judiciales siguen siendo favorables. Al 2OD en Europa le han seguido dos nuevos fallos del Supremo en un sentido similar aquí en nuestro país. El taxi, además, se rearma para una nueva batalla judicial. No será fácil ni rápido, pero sí es una herramienta más de defensa para un sector que tiene claro que quiere defender lo suyo con uñas y dientes. Hasta el final.

# sumario




gaceta TAXI www.gacetadeltaxi.com

GUSPIADA S.L.

*Año XXIV - Número 258 - Febrero 2018*

**Edita**: GUSPIADA, S.L.

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

**Página web**: www.gacetadeltaxi.com

**Directora:** Pilar Glez. Matorra
pgmatorra@gacetadeltaxi.com

**Redactora Jefe:** Olga Lobo,

**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

## Un sector olvidado (IV)

Manu Sánchez
Responsable del GETT

La época de los años 50/60 se desarrolló una importante regulación (a nuestro entender confusa), para poder ordenar la constante evolución que el automóvil estaba experimentando en las ciudades. Fuera de nuestras fronteras en 1961, el Ministerio británico de Transporte encargaba a un comité de especialistas el estudio de los problemas planteados por el incremento del uso del automóvil en la sociedad moderna y sus incidencias sobre los diferentes tipos de ciudad. En 1963 publicaba el llamado "Informe Buchanan" o "El Tráfico en las ciudades". El estudio presentaba, en primer lugar, el problema del tráfico en el sentido de que el coche se considera como un bien fundamental; sin embargo, se advertía que cada vez más se convertiría en un bien de consumo de la mayoría, comportando problemas de congestión, contaminación acústica, accidentes entre otros. Ya en ese trabajo de 1963 se señalaba que las ciudades no estarían preparadas para permitir un gran aumento de automóviles; por lo tanto, se tendría que hacer un esfuerzo gigantesco para volver a planificar, remodelar y reconstruir las ciudades.


En estos años aparece en España una nueva modalidad que nace en los años 20 en EEUU y no se sabe si a la par de igual manera en Europa. Nos referimos a los vehículos de alquiler o de arrendamiento, terminología que fue utilizada para todos los vehículos que se destinaban a ofrecer servicios de movilidad en las ciudades. De todo esto hablaremos más adelante en el apartado correspondiente entre la diferencia del taxi frente al vehículo de arrendamiento con y sin conductor.

En 1964 y fruto de esta evolución, a través de Orden Ministerial nace el nuevo "Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos de Transporte en Automóviles Ligeros", La importancia que en estos últimos años fue adquiriendo el servicio de viajeros dentro de las ciudades y la diversidad de intereses implicados en el mismo hicieron conveniente, y en algunos casos inexcusable, la publicación de la adecuada norma que con carácter general regularía esta materia, marcando el criterio a seguir por los Ayuntamientos para elaborar sus propios Reglamentos u Ordenanzas de los servicios de dicho carácter que se presten dentro de los respectivos términos municipales. Eso sí, cuando dichas Corporaciones no hiciesen uso de esta facultad, el servicio de transporte se regiría por las normas del Reglamento mencionado que además tendría carácter supletorio para todos aquellos extremos o particulares que no estuvieran expresamente regulados por las Autoridades u Organismos municipales.

Por consiguiente el regulador estatal recogía a todas las figuras existentes adaptando los servicios al cometido de cada modalidad:

Art 2: Clase A) Autotaxi.- Servicios medidos por contador taxímetro y prestados ordinariamente dentro del casco urbano con automóviles ligeros de alquiler con conductor.

Clase B) Auto-turismo.- Servicios prestados en el interior o fuera del casco urbano de las poblaciones por automóviles ligeros de alquiler con conductor y sin contador taxímetro, mediante aplicación de tarifas municipales o de ámbito nacional, según que el servicio sea urbano o interurbano.

Clase C) De servicios especiales y de abono.- Esta modalidad comprendía los servicios contratados para ceremonias, uso continuado en régimen de abono u otros especiales, utilizando vehículos que tuvieran unas determinadas características de lujo, potencia, etc., o que sus conductores reuniesen circunstancias o conocimientos no obligados o inherentes a los corrientes de su profesión.

Clase D) Vehículos sin conductor.- El alquiler de vehículos sin conductor y sin aparato taxímetro se acomodará a lo dispuesto en los artículos 49 y 50 del Reglamento.

"Por lo tanto, aprendamos del pasado, para preparar el futuro viviendo en el presente" Joyce Meyer

## El taxi sigue sin responder

Olga Lobo,
redactora jefe La Gaceta del Taxi

En Madrid hay más de 20.000 taxistas, entre titulares y asalariados, según los últimos datos del Ayuntamiento, pero no más de 30 fueron a la conferencia Los retos del taxi en España celebrada el pasado 20 de enero. No es nada nuevo, las asambleas de las propias asociaciones y cooperativas tampoco despiertan excesivo interés y salvo contadas excepciones, es habitual encontrar muy poca asistencia a cualquier acto de este tipo.

Sin embargo pensábamos, ilusos, que igual esta ocasión sería diferente. Pocas, muy pocas veces el taxi tiene oportunidad de que expertos en comunicación, política o tecnología, aporten un análisis objetivo de la situación actual del sector a través del estudio de datos. Qué buscan los usuarios, cómo tiene el taxi que vender su marca, dónde reside su principal valor, cómo relacionarse con los nuevos consumidores o qué esperar de las nuevas tecnologías fueron algunos de los temas tratados en tres debates en los que se habló de competitividad, tecnología, imagen y usuarios. También de política y normativa con los legisladores, temas estos tal vez más manidos pero no por ello menos importantes, especialmente porque al acto acudieron representantes de los cuatro principales partidos.

A pesar de que las charlas fueron muy interesantes, muy pocos profesionales decidieron ir. Ya pueden quejarse en las paradas y redes sociales, porque lo que quedó claro el sábado, para los que estábamos de público y también para los ponentes, es que a la gran mayoría del sector no le interesa saber ni lo que piensan los demás del taxi ni mucho menos que vengan a decirles cómo tienen que hacer las cosas en su sector. Ya hace algunos años este medio, que lleva más de dos décadas informando a los profesionales del taxi, tuvo que escuchar que "para escribir del taxi hay que ser taxista". Y parece que hay quien sigue pensando lo mismo.

También nos sorprendió, aunque algo menos, la falta de representantes del sector entre el público. Había alguno, es cierto, pero no estaban todos. Sabemos que las relaciones entre asociaciones no atraviesan su mejor momento y que existe una fuerte división a nivel local y nacional. Somos conscientes de que una veces fallan unos y otras veces fallan los otros, pero hubiera sido un buen momento para aparcar rencillas y dar un primer paso. Cualquier acto de este tipo, lo convoque quien lo convoque, debería servir de punto de encuentro para el sector. Especialmente cuando una de las cuestiones que más se repitió fue, precisamente, la falta de unidad en el taxi.

Tras cinco horas de ponencias, además de aprender algunas cuestiones a tener en cuenta, también quedó claro que el taxi, una vez más, no ha sabido responder. Pide información y ayuda para después mirar hacia otro lado, lo que hace muy difícil que este tipo de encuentros con profesionales vuelvan a repetirse. Esperemos que no sea así y que en un futuro próximo tengamos la oportunidad de volver a escuchar nuevos y diferentes puntos de vista que ayuden a entender hacia dónde va el sector y cómo plantarle cara a los retos que están por venir. Y que, esta vez sí, estén todos los que son.

## Visto en redes

**@taxizamora** Creo que se deberían de fomentar asambleas provinciales o autonómicas donde se convoquen a todos los taxistas con independencia de su localización, dando voz y voto a los asistentes y recogiendo sus inquietudes en las actas.

**@_Peshkov** Esas plataformas digitales que nos traen trabajo precario, desprotección al usuario y evaden impuestos que @CiudadanosCs defiende descaradamente y utiliza de forma oficial??...vale

**@MRGRAPESS** Cada vez que escucho la soflama esa de; "El taxi se tiene que modernizar" mienten y les digo: El Taxi cobra con tarjeta desde hace 10 años, la primera app para pedir Taxi salió muchos años antes que Uber, los primeros en utilizar coches híbridos y ecológicos fueron los taxistas.

**@taxiJG01859** Si seguimos permitiendo la liberalización de todos los sectores que dan servicio a este país, más tarde o más pronto no habrá trabajadores, habrá esclavos #NoMasPrecariedad

**@DavidRamosBuen1** El taxi es un servicio público, jamás nos hemos negado y jamás nos negaremos a llevar niños enfermos..... Y si alguna vez ocurriera, tenemos hoja de reclamaciones y cogiendo el número de licencia denuncia ante la Administración.

**@ElTaxiMolon** Pues imagine que un día no hubiera servicio público del taxi. Pasaría esto constantemente, las localidades o servicios que no les interesaran o no fueran rentables se quedarían sin servicio. Por eso el taxi es un SERVICIO PÚBLICO!!

# "Tenemos que ser conscientes personas, no mercancías"

*Miguel Ruano, presidente de FAAT y vicepresidente de Fedetaxi*

No es habitual hacer autocrítica dentro del taxi y mucho menos hacerlo en público. No obstante, para Miguel Ruano, presidente de la Federación Andaluza del Taxi, FAAT, y vicepresidente de Fedetaxi, es "imprescindible" que el sector se revise de dentro afuera, y viceversa, para "avanzar y mejorar".

Para Ruano, que participó en la conferencia Retos del futuro del taxi en España, celebrada el 20 de enero en Madrid, el problema más grave del taxi es la falta de calidad y cree que es fundamental que los profesionales sean conscientes de que transportan personas y no mercancías. En su opinión, los profesionales deben tratar al usuario exactamente como querríamos que les trataran a ellos, "teniendo en cuenta que lo que ocurre en tu taxi puede afectar al resto del colectivo".

De la imagen del sector y de la marca taxi, "sinónimo de calidad", hablamos con él en esta extensa entrevista, en la que también le preguntamos sobre los próximos pasos a dar en la lucha contra sus principales competidores.

**Gaceta del Taxi.-** Su ponencia durante la conferencia "Retos del taxi en España" fue muy aplaudida a pesar de ser bastante autocrítico con su sector. ¿Cree que el taxi necesitaba un baño de realidad?

**Miguel Ruano.-** Entiendo que sí, que es imprescindible hacer autocrítica, porque sin autocrítica no vamos a avanzar ni por supuesto vamos a asegurar el futuro de nuestro sector. No podemos seguir trabajando sin cambiar y pensando que los clientes son nuestros y que el que tiene que coger un taxi lo va a coger sí o sí. El que se postule en esa posición no solo está equivocado, sino que además le está haciendo un gran daño al sector.

**G.T.-** En su ponencia habló de mejorar la imagen y presentó el decálogo de buenas maneras que han elaborado en la Federación Andaluza. ¿Es suficiente con un libro?

**M.R.-** Sabemos que se trata de una cuestión personal seguir o no nuestras pautas. Queda muy bien hacer un manual de buenas prácticas, preparar un video y presentarlo en una ponencia, pero lo fundamental es trabajarlo día a día y erradicar ciertos tópicos, algunos fundados, otros no, que se aplican al sector desde tiempos inmemorables, principalmente en un momento como este, con una fuerte competencia.

**G.T.-** ¿Cuál es el error más grave, a su juicio, que comete actualmente el sector?

**M.R.-** La falta de calidad, fundamentalmente. Es cierto que hay una serie de tópicos que salen frecuentemente, entre amigos, en una cena.... Hay algunos que no están fundados y que se deben al propio desconocimiento del sector, como por ejemplo que si un taxista da más vueltas o menos

**"Sin autocrítica no vamos a avanzar ni a mejorar"**

# de que transportamos

vueltas. En estos casos, lo correcto es preguntar, ofrecerle la información al usuario, a pesar de que a veces nos encontramos con respuestas bastante desagradables.

**G.T.-** Ha hablado de la falta de calidad en el servicio como principal problema del sector. ¿Cómo puede corregirse?

**M.R.-** Tenemos que ser conscientes de que transportamos personas, no transportamos mercancía. Hay que tratar al usuario exactamente como querríamos que nos trataran a nosotros, teniendo en cuenta que lo que ocurre en tu taxi puede afectar al resto del colectivo. Si nos aplicamos esta máxima, creo que habremos avanzado mucho camino.

Hay que tener en cuenta que nuestros usuarios están un tiempo medio que, dependiendo de la ciudad, puede ser de 15 o 20 minutos en un taxi y que ese tiempo tiene que ser el más agradable posible. Igual no es necesario llevar botellas de agua, pero sí que se den las circunstancias para que el viaje sea un buen recuerdo para el usuario.

Por ejemplo se deben evitar temas religiosos, políticos, se debe aceptar de buen grado el pago con tarjeta. En definitiva, mostrar una actitud cordial sabiendo adaptarse a los nuevos tiempos.

**G.T.-** La calidad va asociada directamente con la imagen. ¿Es adecuada la imagen del taxi?

**M.R.-** Es mejorable, tanto a nivel del vehículo como personal. Se puede dotar el taxi de algunos medios que apenas son costosos pero que pueden ser un extra al usuario, como llevar un cargador a disposición del cliente. Y por supuesto el cobro con tarjeta debe ser obligatorio en el 100% de los municipios españoles, como se ha hecho en Madrid, Barcelona, Valencia, Córdoba o Málaga. Es una moneda tan válida como el pago en efectivo y no es discutible su uso en ninguna actividad, ni siquiera en el sector del taxi.

**"El pago con tarjeta debería ser obligatorio en toda España"**

También hay que olvidarse de algunas prácticas en los vehículos que son de los años 60, por ejemplo llevar las jarapas que algunos tienen en los asientos traseros, que están sucias y dan una imagen pésima.

Corregir esto debe pasar por las administraciones públicas pero también por los representantes de las asociaciones. Y para conseguirlo haría falta es lo que no es posible, que pudiéramos controlar los taxis como si fuésemos una empresa, revisando cada mañana el estado en el que se encuentra el vehículo.

No obstante, en cada asamblea anual mejorar la imagen debe presentarse como un reto, incluso siendo conscientes de que puede ser una cuestión impopular y puede costarte el cargo.

**G.T.-** ¿Son los directivos responsables de esa renovación de la imagen del sector?

**M.R.-** Los responsables tenemos la obligación de asegurar el futuro de

*Ruano durante su intervención el pasado 20 de enero*


*Como recuerdan desde la FAAT, los primeros segundos son clave para la imagen*

nuestra actividad y a veces hay que tomar decisiones que no son populares, como a la hora de aplicar normas internas. Y tenemos que tener una cosa clara, no debemos permitir que la mala imagen y la mala praxis de una persona afecte al conjunto. Los taxistas deberíamos comprometernos para que esas personas no sean bienvenidas y causen un daño al sector. Porque el 90% de los taxistas somos muy buenos en nuestro trabajo, y cada día volvemos satisfechos con nuestro servicio, pero puede haber un 10% que cometa una mala praxis con un usuario y eso se puede convertir en vox populi en redes sociales, en una denuncia ante la autoridad, destruyendo el buen trabajo del resto.

**G.T.-** Allí donde no llegan las asociaciones, ¿cree que las administraciones públicas tienen también que tomar cartas en el asunto?

**M.R.-** Donde se nos escape nuestro régimen sancionador, hay que hablar con los ayuntamientos. No podemos pedir implicación a la policía para que controle las irregularidades que otros cometen y nosotros campar a nuestras anchas. A esa misma policía nosotros tendremos que pedirle que ejerza toda la fuerza de la normativa vigente sobre el sector. Y a los ayuntamientos que tienen la capacidad de realizar inspecciones aleatorias, que las hagan.

Normalmente cuando un compañero presta un mal servicio las quejas se repiten en los teléfonos de las asociaciones o radiotaxis, por lo tanto son negativamente conocidos y nosotros tenemos la obligación de llamarles la atención y cuando se escape de nuestro régimen interno que actúen los cuerpos de seguridad.

## Defender la marca taxi

**G.T.-** Habla de defender y proteger la marca taxi. ¿Qué es para usted y cómo se debería perfeccionar?

**M.R.-** La marca taxi es internacional y para mí es sinónimo de calidad. Aquí todos somos taxi. Si uno da mal servicio, a otro le puede afectar. La marca taxi hay que protegerla en todos los sentidos, mejorarla, publicitarla y cuidarla. Y la mejor manera es llegar a un acuerdo entre todas las asociaciones nacionales y locales para que con independencia de la línea que siga cada uno, acabar con esta guerra fratricida que tenemos en el sector del taxi que tanto daños nos está haciendo.

**"Todos somos taxi. Si uno da mal servicio, a otro le puede afectar"**

**G.T.-** Entonces, la unidad también es marca taxi. ¿Cree que el sector debería trabajar en este aspecto?

**M.R.-** El éxito en cuanto a existencia el otro día en este salón de actos se debe a eso. Todos los que estuvimos allí estábamos de acuerdo en que todo es mejorable y que hay errores que pueden corregirse, la hora, el día, el lugar, pero la idea es buena y sería ideal que se repitiera. Pero claro, si lo que hace una organización no solamente no lo comparte otra sino que antes de que se produzca lo critica y sugiere que no se asista porque lo ha hecho tal asociación, pues la verdad es que es lamentable.

En esto la organizaciones nacionales, autonómicas y locales, y me incluyo, tendremos que tomar nota porque no estamos ayudando en nada al futuro del sector. Se ha politizado el taxi a unos niveles exagerados y creo que todos tenemos que trazar un camino de futuro consensuado, aunque no estemos de acuerdo en muchas cosas, y dejar al lado temas personales. Existen varias vías que pueden buscarse para encontrar una solución pero no tienen por qué

ser contrarias, sino que pueden llegar a complementarse.

Esto también es marca taxi. Porque si el esfuerzo que les queremos pedir a los compañeros en cuanto a calidad y a eliminar la mala praxis se hace mientras vemos una guerra interna entre asociaciones, no parece muy coherente.

**G.T.-** A pesar de la baja asistencia a la conferencia, ¿cree que se repetirá esta fórmula en otras ocasiones?

**M.R.-** Hay que seguir trabajando en esta línea, no sé si será en Catalunya o en Madrid, no sé si organizada por los mismos o por un conjunto de personas, pero creo que la base de la conferencia es muy válido y y creo que sería muy bueno que se volviera a hacer en otra ciudad  La situación actual no solamente se soluciona por la vía judicial o administrativa, sino también viendo cómo se ve el sector desde fuera y hubo personas acertadísimas.

En el caso de Mario Moratalla desmitificó algunos aspectos con respecto a la prensa y el taxi y dijo algunas cosas muy interesantes, como que nosotros, con comportamientos en redes sociales y manifestaciones en las que repetimos miles de veces el nombre de estas plataformas, hemos dado más publicidad a la competencia. Debemos ser más inteligentes, saber en qué nivel se mueve cada medio de comunicación, cada administración.

## Medidas contra el intrusismo

**G.T.-** La Federación Andaluza ha propuesto que, al igual que han hecho en Madrid o Barcelona, los vehículos de alquiler con conductor cuenten con una autorización municipal. ¿Creen que prosperará esta medida?

**M.R.-** Tiene argumentos suficientes para que salga adelante. Qué es difícil, seguro, porque necesitamos la modificación de una ley, la Ley de Transporte Terrestre de Andalucía, que conlleva unos plazos muy largos y es un proceso muy lento. Yo he participado en 20 reuniones para sacar adelante el Reglamento del Taxi que desarrollaba esa ley. Una la ley que es de 2003 y tardó 9 años en reglamentarse para el taxi. Esperamos no necesitar otros 9 años para modificar esa ley, pero cuando se juntan muchos actores, consumidores, usuarios, administraciones, taxistas... pues evidentemente es complicado pero no imposible.

Creo que debemos poner todo el esfuerzo sobre la mesa para conseguirlo. Tenemos que reunirnos con la Federación de municipios y por las conversaciones que hemos tenido con los ayuntamientos ellos también demandan tener más control en estas autorizaciones. Porque de hecho se ha introducido un actor en las ciudades sobre el que los ayuntamientos no tienen ningún control, que está transportando a sus ciudadanos, con unas tarifas liberalizadas. Saturando en algunas ciudades la movilidad de las ciudades y los ayuntamientos tienen mucho que decir al respecto. Como por ejemplo a la hora de emitir informes negativos a la Consejería de Transporte que se les están solicitando a la hora de permitir nuevas autorizaciones.

**G.T.-** En Madrid, la Asociación Gremial ha pedido que se revisen todos los servicios de Uber tras la sentencia del 20 de diciembre, que define a esta plataforma como empresa de transporte. ¿Estudian llevar adelante alguna medida similar en Andalucía con apps similares?

**M.R.-** Estamos en contacto con los servicios jurídicos de Fedetaxi, valorando opciones y lo que esté en nuestra mano no vamos a descartar ninguna acción en este sentido. Sabíamos que la sentencia traería varias connotaciones que es momento ahora es de analizar, porque no hay que olvidar que esta empresa, que el Tribunal considera de transporte y no un intermediario o una app de economía colaborativa, ha estado años realizando una actividad regulada sin las autorizaciones o licencias perceptivas para ello.

Olga Lobo

## La solidaridad también es marca taxi

Desde la Federación Andaluza del Taxi promueven muchas iniciativas de corte solidario que son también marca taxi. La última, la entrega de un cheque por valor de 44.000 euros a la Fundación Cris Contra el Cáncer que han recaudado mujeres taxistas con la venta de sus Pulseras de la Vida. Desde 20013, fecha en la que empezaron a colaborar con esta organización, el taxi ha recaudado más de 130.000 euros, una cantidad que ha sorprendido a la propia fundación y que demuestra la implicación del sector con la sociedad.

Porque como señala el propio Miguel Ruano, presidente de la FAAT, los taxistas están en contacto directo con la gente. “No podemos mirar hacia otro lado ante situaciones que vivimos día a día”. Como ejemplo nos pone la violencia de género. “Sabemos que muchas veces trasladamos mujeres en situaciones límite, huyendo de sus parejas, a denunciar, a los juzgados, comisaría, lo vivimos en primera persona, dentro de nuestros taxis. Y colaboramos con organizaciones para concienciar sobre el maltrato”.

Pero el taxi se implica también con los mayores, a quienes desde hace 13 años llevan paseando cada Navidad para que disfruten de las luces. “Nos agrada muchísimo que otros compañeros hayan decidido hacerlo en su ciudad, porque es un acto muy gratificante para quien lo realiza y, por otro lado la sociedad, agradece esta implicación de un sector como el nuestro”, explica el propio Ruano.


Para el presidente andaluz, la buena imagen que se aporta al sector es “impagable”. “se hace por una cuestión personal, soy plenamente consciente de ello, pero desde la Federación Andaluza del taxi le estaré eternamente agradecido a su labor”, señala.

*Entrega del cheque a Cris Contra el Cáncer*

# El taxi en clave docente


*Jorge Santiago Barnes, decano en comunicación, hablando de la importancia de la imagen*

"El taxi sigue sin responder", se lamentaba el presidente de Fedetaxi, Miguel Ángel Leal, al finalizar la conferencia "Los retos del taxi en España" del pasado 20 de enero. "Los taxistas se quejan de que no tienen información, pero luego no acuden" se quejó el directivo tras la decepcionante participación del sector a unas charlas con las que se pretendía aportar una visión diferente al taxi.

Durante casi 5 horas, los pocos asistentes, unos 30, atendieron las explicaciones y opiniones de diferentes expertos del sector en temas tan variados como la comunicación y tecnología. También hubo presencia política, con representantes autonómicos y nacionales de los cuatro partidos políticos. Como principal conclusión, que el taxi sí tiene futuro. Eso sí, con matices. Es decir, si saben adaptarse y competir en el mercado actual. Y para ello es "fundamental" mejorar la imagen. Lo afirmaba Jorge Santiago Barnes, decano de la facultad de comunicación de la Universidad Camilo José Cela, encargado de abrir las ponencias. "La gente tiene que saber que somos buenos y para ello hay que saber venderse. "Somos lo que la gente cree que somos y para eso tiene que haber campañas de comunicación". Con respecto a cómo debe enfrentar el taxi el futuro, Barnes apeló a entender la mentalidad de todas las generaciones ya que si no el sector va a estar siempre intentando ajustarse. "Lo que más vale hoy en día es el tiempo y la gente busca comodidad, urgencia y rapidez", tres aspectos que el taxi puede ofrecer y debe saber vender,

En una línea similar, cuidar y mejorar la imagen, también se expresó el presidente de la Federación Andaluza del Taxi y vicepresidente de Fedetaxi, Miguel Ruano, con quien hablamos extensamente de este tema en la entrevista de apertura de este mes.

Para cerrar este primer debate, Mario Moratalla, periodista de Vozpopuli analizó el tratamiento que los medios de comunicación generalistas hacen del sector y del conflicto del taxi y las VTCs. En su exposición, Moratalla incidió en que algunos temas que para los taxistas son fundamentales, como las infracciones normativas, no venden y no calan entre los lectores. Para revertir esta situación, el periodista recomendó "aprender a acercarse a los medios de comunicación" con estrategias definidas porque, en su opinión, la mayoría del público menos informado solo retiene imágenes de violencia y desconoce el trasfondo del problema que vive el sector. También criticó la virulencia del sector cuando se publica algo negativo del taxi, mientras que "cualquier periodista puede contar lo que quiera sobre Uber y Cabify sin miedo".

## Competir en igualdad

Además de mejorar la imagen y, sobre todo, saber vender al público correctamente lo que es el taxi y su función dentro de la sociedad, competir fue otro de los conceptos más repetidos. Por lo menos esa es la opinión de los representantes políticos que acudieron al encuentro con el sector. Juan Antonio Delgado, diputado de Unidos Podemos; Daniel Viondi, diputado del PSOE en la Asamblea de Madrid; Pablo Rodriguez Sardinero, director general de Transportes de la Comunidad de Madrid; y Fernando Navarro, portavoz de Ciudadanos en la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, analizaron la situación actual y se aventuraron a esbozar cómo será el futuro del transporte de personas en las ciudades. Ahí todos coincidieron en la relevancia del taxi frente al vehículo privado.

Pero competir en igualdad de condiciones, dotando al sector de una normativa más clara, que no deje lugar a dudas a la hora de su aplicación y que se adapte a las nuevas circunstancias. "Podemos tener la mejor ley del mundo pero si no hay medios, es difícil llevarla a cabo", aseguró el diputado de Podemos.

Junto a la necesidad de adaptar la legislación, también se apuntó la posibilidad de flexibilizar el sector, en cuestiones como el horario o las tarifas. Cuestiones que para el responsable de Ciudadanos, permitirán al taxi "competir sin las manos atadas". En este sentido, Daniel Viondi aprovechó para pedir una alianza entre administraciones a la hora de elaborar medidas concretas para el sector. Eso sí, en su opinión, "el taxi tiene que entender que está en el siglo XXI y que está obligado a competir".

Una reflexión que comparte el Director de Transportes madrileño, si bien cree que el taxi es un servicio que ha sabido adaptarse al nuevo modelo de movilidad que se está imponiendo en las ciudades. Rodríguez Sardinero, que suele ser bastante participativo en redes sociales, también tiró de autocrítica al censurar a los partidos políticos que intentan sacar rédito a cualquier iniciativa que esté relacionada con el sector. Por otro lado, en su opinión, mientras se habla de las grandes plataformas, se dejan de lado otros temas importantes, como son el intrusismo,

*Mario Moratalla mostrando cómo se ha vendido en los medios el conflicto con las VTCs*


*Los cuatro representantes políticos durante su intervención*

o los piratas, que también hacen mucho daño al sector.

## Tecnología útil

Y tras la imagen y la normativa, le tocó el turno a la tecnología. Pero no cualquier tecnología, sino la que demandan los usuarios, que son al final la razón de ser del taxi. Sobre este aspecto se habló en el último tramo de la jornada con César Ramos, diputado del PSOE y experto en tecnología, Alejandro Perales, presidente de la Asociación de Usuarios de la Comunicación y Francisco Javier Gómez y Juan José Rider, ambos co-founders de la plataforma de movilidad Paythunder integrada dentro de la smart-city en la que el taxi tienen un papel vital.

Con la competitividad otra vez como palabra clave, César Ramos señaló que el taxi no se puede proteger, "quien os diga que sí no es cierto" aseguró, pero sí puede competir. No obstante, para hacerlo en igualdad de condiciones, los políticos tienen que hacer su trabajo. Es decir, entender la nueva sociedad en la que vivimos y regularla de forma acorde. "La tecnología facilita mucho las cosas pero si la parte política no puede hacerle frente va a ser muy complicado que no se produzcan conflictos en sectores como el del taxi".

Siguiendo esta línea, Alejandro Perales destacó que hablamos de un servicio de transporte, "aunque haya quienes han querido desviarlo hacia servicios de de la sociedad de la información porque es donde más libertad encuentran". Y frente a ellos, un servicio público, como es el taxi, supone un elemento diferencial frente a otras alternativas. "Si el sector sigue cuidando aspectos que hacen destacar al taxi por encima de sus competidores, como la seguridad, amigabilidad y accesibilidad, hay espacio y futuro para esta actividad", aseguró. Para ello, no obstante, recalcó la importancia de poner al cliente en el centro del negocio.

La jornada, que concluyó pasada la hora prevista y que fue inaugurada por la consejera de Transportes de la Comunidad de Madrid, Rosalía Gonzalo, finalizó con la intervención de Joaquín del Moral, Director General de Transportes Terrestres del Ministerio de Fomento. En su discurso, además de recordar todo el proceso normativo del sector desde 2009, año en el que se aprueba la Ley Ómnibus, destacó la importancia del taxi dentro de nuestra sociedad. También mostró su apoyo a que se mantengan sus elementos diferenciadores, como es la captación en la calle, tanto en marcha como en parada, frente a la precontratación que se le exige a las VTCs.

Miguel Ángel Leal también aprovechó los últimos momentos de conferencia para insistir en que "hay que dejar de hablar el 1/30 y luchar bajo la legalidad" con la "única" herramienta que, en su opinión, tiene ahora el taxi, que es "competir".

Olga Lobo

# "Lo que marca la tendencia actual


*Pablo Sánchez, general manager Spain de mytaxi*

Su amplia trayectoria profesional vinculada a las tecnologías de la comunicación y más concretamente en áreas de innovación, estrategia y desarrollo de negocio en operadores móviles de grandes compañías ha servido para que Pablo Sánchez ocupe desde hace unas semanas el puesto de director general de mytaxi España.

Entre sus proyectos de innovación se incluye el pago con móviles implantado en Sudáfrica, donde en Ghana, más de la mitad del dinero que existe en el país ya se gestiona a través de este sistema. Con sus conocimientos en este campo se propone seguir avanzando y mejorando en las nuevas tecnologías digitales para el taxi.

**GT.-** Su experiencia en movilidad ¿es la que le ha traído hasta a su puesto actual?

**Pablo Sánchez.-** Es cierto que siempre he estado vinculado a la movilidad, pero movilidad no son solo los móviles, son muchos proyectos, lo que ahora se conoce como IoTech (internet de las cosas), que tiene que ver con parte de lo que hace mytaxi. Buscaban un perfil que encajara con mi experiencia y con el proyecto y me decido básicamente por dos motivos. El primero por amor, en el puesto anterior viajaba muchísimo y esta era una oportunidad de pasar más tiempo en España y con mi familia, a la que echaba mucho de menos, y en segundo lugar porque me apasionaba el proyecto de poder ayudar a todo el sector a evolucionar en las nuevas tecnología y a adaptarse a este cambio.

## "Hay alternativas que se visten de servicio de lujo pero no lo son"

**GT.-** Hay otra razón personal, ¿no es cierto?

**P.S.-** Yo tenía y tengo mucho cariño al taxi porque mi abuelo era taxista y cuando era pequeñito recuerdo los fines de semana acompañándole a limpiar el coche, a veces caía alguna monedita pero el siempre me daba para algún caprichito. Sobre todo recuerdo con qué cariño y esfuerzo limpiaba el coche. Estaba super orgulloso de lo perfecto que lo llevaba, se sabía todas las calles de memoria, nunca necesitaba el callejero. Por eso la propuesta de mytaxi fue para mí una oportunidad de recuperar esa ilusión que él tenía por el sector aunque ahora sea desde un punto de vista diferente, desde la tecnología ayudando a que el taxi siga evolucionando y adaptándose para seguir siendo una parte fundamental de la vida de las ciudades, para seguir siendo el icono que es el taxi.

En resumen en mi decisión de incorporarme a mytaxi está la componente de un perfil profesional que encaja, y esa otra emocional motivada por la ilusión y cariño. Me gustaría que algún día mi abuelo, desde donde esté, pensara, que su nieto está haciendo algo relevante en algo que para él era importante.

**GT.-** Ha mencionado que forma parte de un proyecto, ¿Dónde comienza ese proyecto?

**P.S.-** Cuando los fundadores comenzaron a desarrollar la aplicación nuestra guía era poder conectar al pasajero con el taxista para que su manera de relacionarse fuera más ágil y rápida.

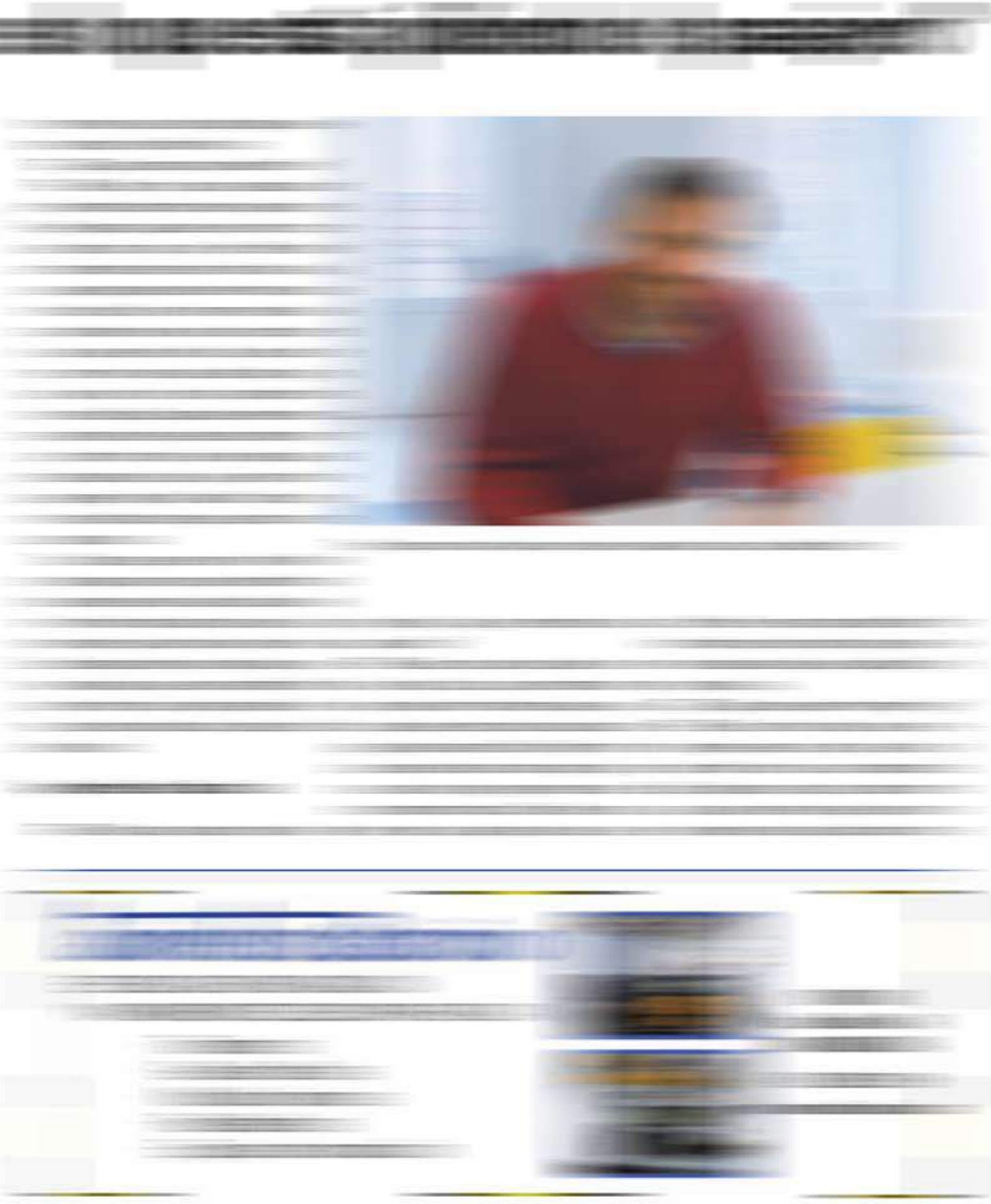
Esa fue la piedra angular, y queda recorrido. Ahora lo que hay que conseguir mytaxi y los taxistas es que ese servicio que vamos a prestar siga mejorando con la experiencia para que eso nos permita competir con otros sectores o con otras soluciones, donde las reglas de juego hoy son diferentes.

**GT.-** ¿Cuáles son esas nueva reglas de juego?

**PS.-** La clave es la tecnología digital, ya forma parte de la vida de todo el mundo, no solo de las nuevas generaciones, nuestros abuelos ya van con el móvil a todas partes. El móvil se ha convertido en esa ventana en la que yo voy a interactuar con el mundo en el que puedo demandar servicios.

Esa escena de alguien en una esquina esperando a que pase un taxi para alzar la mano, tiende a desaparecer porque todos buscamos la comodidad, la sencillez y la rapidez que nos da la tecnología para poder contactar con el servicio que necesitamos. Está pasando en muchos de sectores y por supuesto también en el taxi, donde esa inmediatez e interacción con la persona que me presta el servicio es un extra y también un factor diferencial.

El pasajero puede evitar esperas innecesarias y el taxista mejorar su productividad,



*La directora de la revista, en un momento de la entrevista a Sánchez*

el taxi. Lo que es bueno para el sector, es bueno para nosotros en la medida en que somos una parte del sector. Hay alternativas que se visten de servicio de lujo pero no lo son. En muchas situaciones usan el mismo vehículo o un incluso modelos inferiores a un taxi y además no tienen el conocimiento de la ciudad y de las rutas que sí ofrece el taxista y que hace que el servicio de taxi sea realmente eficiente.

**GT.-** ¿Existe un perfil concreto de mytaxistas?

**P.S.-** Mi sorpresa ha sido que no se trata de un taxista joven extremadamente tecnológico. La aplicación es tan sencilla que tú vas a ver el aviso, dónde está el pasajero, que es un click cuando le recoges y dar otra vez al terminar el servicio.

Intentamos también facilitar las cosas al taxista con los pagos porque todos van vía app, ese trabajo lo hacemos nosotros, con lo cual se le reduce la necesidad de tener un TPV, negociar con el banco... Muchas veces cuando cojo el taxi pregunto al conductor y en muchos casos los principales defensores de nuestra aplicación son profesionales de cierta edad que han visto la facilidad de la tecnología para ayudarles en el día a día.

**GT.-** Su empresa pertenece a un grupo empresarial y las entidades del taxi les ven como una "amenaza", ¿está justificado ese temor?

**P.S.-** No es cuestión de miedos o amenazas, si lo analizamos desde ese punto de vista hay un montón de cosas que pueden considerarse amenaza y creo que la gran amenaza del sector son los cambios en la liberalización del mercado.

## "Deberíamos poner el foco en nosotros mismos"

Lo que marca la tendencia actual es lo que está pidiendo el pasajero, y los pasajeros están pidiendo un servicio viable, rápido, que funcione muy bien, y también valoran una aplicación que sea sencilla y que les dé ciertos beneficios. Nosotros tratamos de combinar esas dos cosas y animar a los usuarios a que suban al taxi, en algún caso con nosotros y en otros con cualquier otra solución.

Sin duda, lo que sea bueno para el sector y le haga crecer, hará que nuestra parte crezca también. Que sea nuestra capacidad de conseguirle trabajo a un mytaxista la que haga que los profesionales quieran seguir trabajando con nosotros, no es casual, es fruto del esfuerzo diario, del interés por mejorar y crear una app capaz de atraer pasajeros y generar negocio a los profesionales.

**PS.-** ¿Cómo ve la pugna entre el servicio de taxi y las VTCs un transporte menos controladas?

**GT.-** Nosotros, como se puede ver en el primer estudio de movilidad que hemos elaborado, tenemos claro que una desregularización de los servicios va en contra no solo de los profesionales sino en contra del servicio en sí mismo. Pero también creemos que hay que avanzar en la flexibilización del servicio. Es evidente que el taxi es un sector regulado con normativas de hace años en muchos casos, y es necesario flexibilizar ciertas leyes para adaptarlas a las necesidades reales del sector. Es el caso de los horarios en las libranzas, que se deberían adecuar permitiéndoles trabajar en ocasiones de gran demanda, no es necesario reducir la flota a la mitad siempre que se mantengan unos mínimos de seguridad, descanso. Y estamos más que abiertos a colaborar con asociaciones y administración para explicarles esta idea.

**GT.-** ¿Es una invitación para un encuentro con todas las organizaciones?

**P.S.-** La invitación está más que lanzada. Cuando se presentó el estudio de movilidad invitamos a diferentes actores. En Madrid hubo representación de la administración y en Barcelona, hubo también presencia de algunas caras conocidas del sector con quien se debatió de forma muy tranquila e interesante. Algo que tal vez en otros foros hubiera resultado más difícil. Yo acababa de llegar y fue una gran sorpresa la actitud de todas las partes a la hora de buscar soluciones. Es verdad que el acto en Madrid estuvo más condicionado por el hecho de mi nombramiento que por la actualidad del sector.

**GT.-** Piensa que ¿el taxi ha salido de la crisis?

**P.S.-** Como mytaxi estamos viendo un crecimiento continuado, y como sector, sería arriesgado que dijera algo en ese sentido, ya que no existen datos objetivos en los que basarnos con total fiabilidad. Lo que sí que diría es que nosotros hemos buscado el crecimiento en el taxi abriéndolo a nuevos sectores y usuarios. Intentamos captar a los colectivos más jóvenes que no consideran el taxi una alternativa, ya sea por precio o porque buscan algo más cool. Nosotros queremos que puedan probar el servicio de taxi para que realmente vean que es un servicio de calidad, fiable y que de todas las opciones que hay, es la única que te va a llevar de un punto a otro en el menor tiempo. Se trata de que puedan ganar confianza en el taxi para generar en estos jóvenes esa costumbre de uso que tal vez aún no tengan.

**GT.-** Con competencia o sin ella, ¿el taxi tiene futuro por delante?

**P.S.-** Sí, por supuesto, y la clave es saber qué podemos hacer por captar y fidelizar usuarios. Más que mirar a otros, deberíamos poner el foco en nosotros mismos.

Pilar G. Matorra

# Los taxistas dicen sí a un proyecto por definir

Los taxistas de las asociaciones pertenecientes a la Federación Independiente del Taxi de Baleares han votado favorablemente en diferentes consultas a la creación de un plan de negocio para explotar 700 autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor (VTC). Esas licencias que fueron solicitadas por Balear Servicios Discrecional S.L.U, sociedad creada por la Federación Independiente del Taxi y de la que es administrador único Gabriel Moragues, quien a su vez es presidente de la mencionada organización de taxistas.

Cuando el Tribunal Supremo decidió confirmar la decisión del Tribunal Superior de Justicia de Baleares de conceder estas autorizaciones a esa sociedad, alguna parte del sector expresó que tenía serias dudas sobre cómo se iba a llevar a cabo. Por este motivo, Moragues decidió someter la decisión final a una asamblea que se celebró el pasado 20 de diciembre y en la que se acordó celebrar unas jornadas de consulta entre los profesionales de las distintas asociaciones que conforman la federación balear. Moragues explicó en su momento que los taxistas debían "mojarse a título individual" en la controvertida decisión de poner en marcha una plataforma de VTC.

Los taxistas se mojaron y esas jornadas de consulta empezaron a celebrarse los días 17, 18 y 19 de enero. La Asociación Sindical de Autónomos del Taxi de Mallorca, la mayoritaria con diferencia de todas las que componen la federación, aprobó con el 93% de los votos la creación de este plan de negocio para explotar las VTCs. En esa consulta participaron 600 de los 800 asociados -el 75% del total-, de entre los cuales 537 optaron por el sí.

Gabriel Moragues consideró que se trataba de unos "buenos resultados" y recordó que darle viabilidad a este proyecto no supone "una amenaza" para el taxi en Baleares, sino "un complemento al servicio actual".

Al cierre de esta edición aún no se conocían los resultados del total de las ocho asociaciones que conforman la federación. Dos de esas ocho asociaciones, según explicó el propio Moragues a La Gaceta del Taxi, se habrían unido a la federación precisamente para formar parte de este proyecto, y habría alguna que estaría estudiando sumarse al proyecto e incorporarse aún a la federación.

Sí que se conocen, por su parte, los resultados de las consultas de las asociaciones de Ibiza y Formentera, que votaron a favor de llevar a cabo este proyecto de gestión de VTCs. En Ibiza, Antoni Ribas, presidente de la Federación Insular del Taxi de Ibiza, quiso dejar claro que los taxistas "no comprarán licencia alguna, sino que entrarán a formar parte de la sociedad que las explota".

## Voces discrepantes

Sin embargo, sigue habiendo una parte del sector del taxi en Baleares que no ve con buenos ojos incorporarse al proyecto y que tienen cierto temor por los pocos detalles que se conocen aún de la plataforma.

Desde la Agrupación Balear del Taxi, por ejemplo, critican que con esta decisión "se está traicionando al resto del sector". Su presidente Antonio Bauzá recalcó que esta situación "hace un flaco favor al sector del taxi".

También se ha mostrado contraria a esta decisión Pepa Marí, consellera de Movilidad del Consell de Ibiza, que advirtió por carta a las asociaciones que esas 700 licencias no podrían operar de forma ilimitada. Ante esto, Antoni Ribas admitió no entender estas trabas y recordó que el ámbito de actuación de las VTC afecta a todo el territorio autonómico.

Gabriel Moragues, que no ha querido hacer declaraciones detalladas a este medio hasta que todas las organizaciones celebren sus consultas, sí que ha recalcado, en defensa de su estrategia, que ha sido "el único que se ha preocupado de los suyos y no ha hecho negocio ninguno". El presidente de la Federación Independiente Balear ha insistido que su estrategia pasa por crear una marca "que complemente, no que vaya en contra del taxi".

*Más del 93% de los votos respaldaron la iniciativa*

# Brutal agresión a un taxista en Madrid

*Estado del vehículo tras la agresión*

Un taxista madrileño de 38 años se recupera de sus heridas en cuello y cabeza tras haber sido brutalmente agredido por dos hombres de entre 20 y 25 años para robarle. Los hechos ocurrieron en torno a las 2.35 de la madrugada del fin de semana del 20 y 21 de nero, cuando el taxista recogió a dos personas en Vallecas, un barrio del sureste de Madrid. Los clientes le indicaron que les llevase a Móstoles, municipio al sur de la comunidad, y poco antes de llegar a su destino, uno de los dos hombres le puso un cuchillo en el cuello y le dijo que les diera el dinero. Los agresores le quitaron la recaudación del taxi de la noche, unos 150 euros, el móvil y un GPS En ese momento, el taxista aceleró para intentar evitar el atraco y el vehículo se acabó estrellando contra otro coche que estaba estacionado. Mientras el conductor quedó malherido, los delincuentes huyeron tras robarle. La Policía Nacional investiga lo sucedido para dar con los autores del robo y la agresión. Desde el sector, asociaciones y compañeros han mostrado su repulsa por el suceso y han trasladado su apoyo tanto al herido como a su familia.

## Un detenido

Tres días después de los hechos, un joven de 20 años, español y sin antecedentes, se entregó como uno de los presuntos autores del robo y agresión. Está acusado de un delito de homicidio en grado de tentativa.

# Nuevo APC en el Alt Penedès

25 municipios del Alt Penedès se han sumado a la creación de un Área de Prestación Conjunta (APC) del servicio de taxi. La iniciativa fue presentada el jueves en el Consell Comarcal y con ella se espera ampliar la zona de actuación de los taxistas de la comarca. Las condiciones del acuerdo para llegar a esta gestión compartida del taxi fueron definidas por la asociación de municipios por la movilidad y el transporte urbano (AMTU). Para esta entidad, el hecho de agrupar el servicio comportara no solo mejoras para los profesionales del taxi, sino que también se verán beneficiados los ciudadanos.

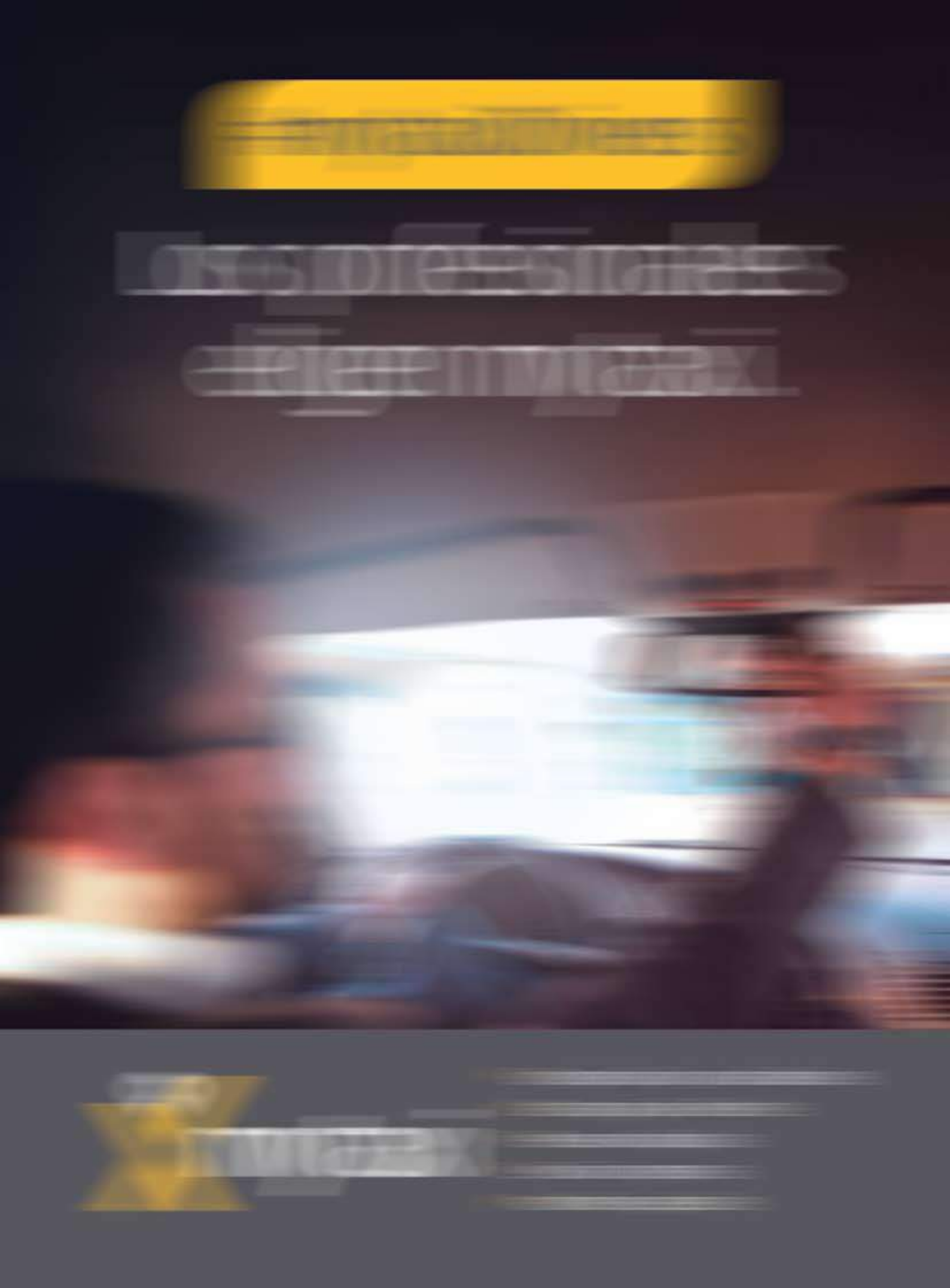
Antes de adoptar este acuerdo, los taxistas solo podían recoger clientes en el municipio al cual estaba adscrita la licencia. Esto dificultaba el trabajo a los profesionales, más aún teniendo en cuenta la crisis económica. Con el proyecto de APC, todos los taxistas de estos 25 municipios podrán recoger y dejar a los usuarios en cualquiera de esas localizaciones que se han sumado al convenio.

Se ha acordado también la creación de una Comisión de Seguimiento que se encargará de garantizar el éxito del APC del servicio de taxi.


*25 municipios conforman el área*

# El PSM quiere ampliar el Área Conjunta

El Partido Socialista de Madrid (PSM) ha ofrecido a los taxistas madrileños su disposición a promover la unificación del Área de Prestación Conjunta (APC) a todo el territorio de la Comunidad de Madrid. Los representantes socialistas también habrían ofrecido a los taxistas un marco de trabajo tendente a formular una nueva regulación del transporte en taxi y VTCs en la CAM. En la actualidad dicha área cuanta con más de 40 municipios, quedando únicamente 254 licencias de taxi fuera de la misma y que dan servicio a los pueblos más periféricos del territorio madrileño. La propuesta ha sido acompañada de una pregunta parlamentaria que Daniel Viondi presentó el pasado 22 de enero a la Consejería de Transporte del Gobierno de Cristina Cifuentes.



# El taxi congela sus tarifas en varias ciudades

Por cuarto año consecutivo, las tarifas del servicio de taxi se mantendrán congeladas en la ciudad de Murcia. El mantenimiento de los precios se acordó en la Mesa del Taxi antes de finalizar el año y ahora éstas han sido aprobadas en Junta de Gobierno. De este modo, la tarifa diurna, de 7.00 a 22.00 horas en días laborables, tendrá una bajada de bandera de 2,40 euros, un precio por hora de 19,89 euros y un kilómetro recorrido 0,97 en tramo urbano y 0,56 en carretera. Con respecto a la tarifa nocturna, que incluye a los fines de semana y festivos y los días laborables de 22.00 a 7.00, tendrá una bajada de bandera de 2,99 euros, un precio por hora de 25.09 y un precio por kilómetro recorrido de 1,22 en terreno urbano y 0,66 en carretera. Los suplementos también mantendrán inamovibles sus precios.

También Málaga ha decidido congelar las tarifas de taxi por cuarto año consecutivo. Las asociaciones Aumat, Taxi Unión, Amata y la Asociación Profesional Élite Taxi Costa del Sol llegaron a un acuerdo con el Área de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga, estimando que en relación a los costes de los últimos años, no parece oportuno subir el precio del servicio del taxi en la ciudad. Desde el Ayuntamiento han reconocido el esfuerzo de los taxistas, recalcando el compromiso con el usuario asumido por el sector para no incrementar las tarifas a través de las asociaciones representativas.

*Murcia y Málaga llevan 4 años sin subir precios*

# Cantabria identifica a las VTCs

El Consejo de Gobierno de Cantabria ha aprobado el decreto por el que se deberán poner distintivos identificativos en los vehículos de alquiler con conductor (VTC) cuya autorización se encuentre residenciada en la Comunidad Autónoma de Cantabria. En virtud de este acuerdo, las VTC estarán obligadas a poner estos distintivos en sus vehículos en el plazo de tres meses desde que la medida quede publicada en el Boletín Oficial de Cantabria. Quedan obligadas en virtud de este decreto tanto las 165 VTC nacionales que hay en Cantabria como las 48 expedidas que tienen carácter autonómico y cuyo servicio en un principio está orientado a la alta montaña, al turismo activo y a servicios adaptados.

## Satisfacción

Desde la Federación Cántabra del Taxi se han mostrado muy satisfechos con una medida que ellos mismos solicitaron hace unos meses, a pesar de dilatarse algo de más en el tiempo. Consideran que va a facilitar el trabajo tanto a ellos como a los agentes encargados de la inspección en aras de controlar la competencia ilegal.


*El distintivo cántabro*

# La Guardia Civil investiga a dos personas por presunta estafa

Dos personas están siendo investigadas por haber estafado a varios taxistas rurales haciéndose pasar por empleados de compañías de seguros. Todo parece apuntar a que los implicados llevarían casi dos años delinquiendo bajo el mismo modus operandi en diferentes poblaciones españolas.

La investigación de la Guardia Civil, denominada "Operación Taxistencia" según publica La Opinión de Zamora, comenzó en abril de 2016 tras las primeras denuncias de taxistas en la región. Los presuntos estafadores se hacían pasar por empleados de una compañía de seguros para contactar con los taxistas y pedirles que realizaran de forma urgente un servicio de traslado desde el aeropuerto. Además, les pedían que compraran los billetes de avión para un asegurado, dinero que le abonaría posteriormente la compañía. Los presuntos estafadores utilizaban un correo electrónico falso, pero que aparentaba ser de la aseguradora y enviaban documentos que simulaban también ser notificaciones oficiales. Los taxistas incluso recibían un formulario para abonar la factura por los servicios prestados. Cuando el dinero no se abonaba, se descubría la estafa. La Guardia Civil, que mantiene abierta la investigación, recomienda a los taxistas que reciban algún encargo de un servicio de este tipo que lo verifiquen con la central de la compañía aseguradora antes de realizarlo.

## Convenio entre la Junta y los ayuntamientos para controlar el intrusismo

La Junta de Andalucía ofrecerá a los ayuntamientos un convenio de control y vigilancia sobre el intrusismo y la competencia desleal en el taxi. una medida positiva para la Federación Andaluza del Taxi. El objetivo del convenio es que sean los ayuntamientos los que asuman labores de vigilancia y control del transporte para acabar con el intrusismo. La Consejería pretende ofrecer formación a los policías locales de los ayuntamientos en materia de transporte y desde la administración local se comprometerían a adquirir más plantilla para un mayor control tanto del taxi como de las VTC. También se planteó que las sanciones, que hasta ahora iban íntegramente a las arcas de la Junta, se repartan al 50% con los ayuntamientos. Por otro lado, el gobierno autonómico ha anunciado que están estudiando la propuesta del sector de modificar la Ley de Transportes para que los propios ayuntamientos puedan regular una licencia municipal que permita a las VTC prestar servicio en ámbito urbano.

## Vuelve a crecer el número de VTCs

Una nueva remesa de autorizaciones VTC hace que febrero comience con 193 VTC más que hace un mes, principalmente en Barcelona y Madrid. En la Ciudad Condal se han registrado 98 nuevas autorizaciones, pasando de 799 a 897. Por su parte, en Madrid se ha pasado de 2.636 , a las 2.726 de principios de febrero; es decir, 90 autorizaciones más. En el resto de las grandes ciudades apenas se han producido modificaciones en cuanto al aumento en el número de VTC, salvo en Málaga, donde han aparecido siete nuevas. Según los datos de Fomento, en España habría actualmente 64.303 taxis frente a 6.904 VTC, por lo que el ratio estaría ya por debajo del 1/10 entre ambos servicios, muy lejos del 1/30 que establece la legislación.

+INFO

# El Supremo contempla frenar la concesión masiva de VTCs a empresas


*Hasta 1.000 VTCs se han llegado a solicitar*

Según ha informado la Asociación Nacional del Taxi, Antaxi, en nota de prensa, el Tribunal Supremo estudiará la posibilidad de frenar la concesión masiva de autorizaciones de alquiler de vehículos con conductor (VTCs) a una única empresa, tal y como sucede en la actualidad. Será así tras la propuesta presentada por la propia Antaxi y la Federación Sindical del Taxi de Valencia que han recordado que el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT) establece que las flotas de VTCs deben de estar constituidas por un mínimo de 7 vehículos. Una cifra que, según el presidente de la Asociación, Julio Sanz, "se aleja desmesuradamente de las 1.000 que se han llegado a solicitar en alguna ocasión por una misma entidad".

# El Tesla S ya es taxi en Madrid

Madrid cuenta con un nuevo modelo de gama alta para el servicio de taxi. El Ayuntamiento de Madrid ha homologado el modelo Tesla Model S meses después de que la marca presentara a la administración la documentación necesaria. Se trata de un modelo berlina de cinco plazas totalmente eléctrico cuyo precio aún se desconoce, aunque sabemos que sobrepasa los 30.000 euros que fijan de tope las subvenciones para este tipo de modelos. Tampoco se conoce que variante del Model S ha sido homologada, porque presenta diferentes opciones en cuanto a la potencia de sus motores eléctricos y a la capacidad de carga de sus baterías. La variante más "modesta" presenta una batería de 60kWh y la más potente una batería de 100 kWh.

La expectación creada tras conocerse la homologación de este modelo ha sido enorme. Principalmente porque este año el número de vehículos autorizados para taxi se ha reducido drásticamente tras entrar en vigor la nueva normativa, que prohibe la compra de modelos que no sean eco.

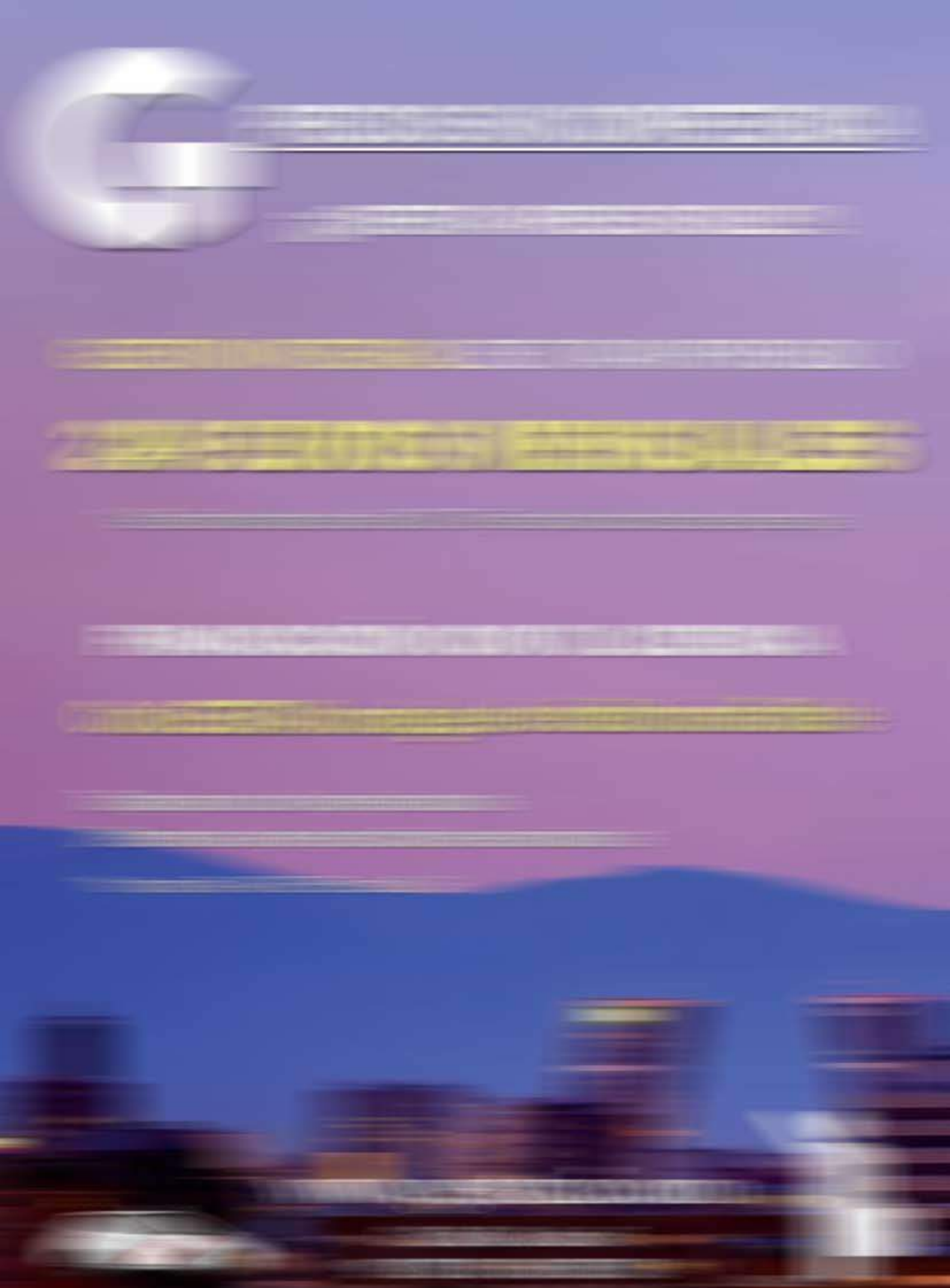
*El nuevo taxi madrileño*

# PREMIADOS METAL LUBE

**Juan Tórtola**
Licencia 09060
30 años como taxista

**Sorin Cretu**
Licencia 06996
7 años al volante

**José Serrano Carretero**
Licencia 01148
12 años en el sector



# El sector pide ayudas europeas

*Encuentro con Andreu Iranzo*

Representantes del sector del taxi de la Comunidad Valenciana han mantenido un encuentro con el director general de Financiación y Fondos Europeos de la Conselleria de Hacienda y Modelo Económico, Andreu Iranzo. En la reunión le han solicitado que tenga en cuenta al sector para las ayudas y proyectos europeos destinados a movilidad y eficiencia energética. La presidenta de la Plataforma de Afectados por la Nueva Ley del Taxi, Isabel Segura, acudió al encuentro acompañada por el presidente de la Asociación Gremial del Taxi de Valencia, Ismael Arráez, y por el presidente de la Cooperativa Valenciana de Taxistas, José Pedro Pérez. Allí Segura explicó los problemas que encuentra el taxi a la hora de pedir ayudas a nivel europeo, siendo el principal que no se considera al taxi como un servicio público. Porque tal y como señaló el propio Andreu Iranzo a los profesionales, la comisión no contempla ayudas para vehículos privados que ejercen un servicio público como así definen al taxi. Sí que adelantó la posibilidad de estudiar que el Instituto Valenciano de Competitividad Empresarial (IVACE), por la vía de reducción de gases y eficiencia energética, pueda otorgar esta ayuda dirigida a pymes, por tanto al taxi como colectivo.

### Críticas a la Ley

Por otra parte, durante la reunión la presidenta de la Plataforma transmitió su rechazo a la nueva Ley del Taxi por ir en contra de la normas que marca la Unión Europea en materia de movilidad y medio ambiente. Recordó Segura que la nueva normativa obliga a los taxistas que tienen más de una licencia a cambiar uno de sus vehículos, aunque sea nuevo e híbrido, por un eurotaxi. Modelos que, en su mayoría, siguen siendo diésel.

Segura lamentó que "el importante esfuerzo que el sector del taxi ha realizado durante estos últimos años en Valencia,para ser más respetuosos con las emisiones de CO2 y para cumplir con la normativa europea, no ha servido para nada".

# 60.000 euros para eurotaxis

Alicante quiere aumentar su flota de eurotaxis, actualmente solo hay 11 taxis adaptados, y destinará una línea de subvenciones que asciende a los 60.000 euros. El plazo que tienen los taxistas para que presenten las solicitudes y puedan beneficiarse de estas subvenciones expira el próximo 27 de febrero, tal y como explicó Fernando Marcos, concejal socialista que dirige la concejalía de Movilidad y Accesibilidad. Es la primera subvención que se aprueba para adaptar los taxis en Alicante. Las ayudas se otorgará por una sola vez y cada uno de los taxistas beneficiarios podrá percibir hasta un máximo del 90% del coste de la transformación del vehículo, impuesto no incluidos. El Ayuntamiento también anunció que estas ayudas son compatibles con tras subvenciones.

# Rechazo a los días libres

Los taxistas de Las Palmas de Gran Canaria dijeron no a los días libres en la consulta vinculante celebrada el pasado 17 de enero. Del total de 1085 votos emitidos, 871 rechazaron los días libres y sólo 214 votaron a favor de la propuesta, que tenía como primera consecuencia establecer un periodo de cinco meses con dos días libres para los taxistas de Las Palmas de Gran Canaria. Teniendo en cuenta que en la ciudad hay 1.559 licencias según el censo del Ayuntamiento, la participación rondó el 70% con esos 1085 votos emitidos. Desde la organización ATLATC, una de las asociaciones que estaban a favor de los días libres, han asegurado en nota de prensa que "seguirán defendiendo el sector con la cabeza bien alta" y anima a todos los socios a que sigan juntos "luchando por los distintos problemas que acechan al sector".

*La participación rondó el 70%*

# Ayudas al eurotaxi en Galicia

La Xunta de Galicia concederá hasta 10.000 euros en ayudas para la adquisición de eurotaxis. El objetivo, tal y como explicó el conselleiro de Política Social, José Manuel Rey Varela, es aumentar la competitividad del sector y facilitar la vida a las personas con movilidad reducida.En 2017 la Administración autonómica concedió ayudas por valor de 400.000 euros para la compra de taxis adaptados y así "incrementar la autonomía de las personas con movilidad limitada y hacer posible un transporte público más eficaz y útil".Rey Varela enmarcó el fomento del servicio de taxi adaptado en el "objetivo del Gobierno gallego de conseguir la inclusión plena de las personas con diversidad". el aeropuerto. El Ayuntamiento de Sevilla también ha solicitado que haya una presencia constante de agentes de la Policía Nacional en el aeropuerto para evitar este tipo de incidentes y que así cualquier taxista de Sevilla pueda prestar servicio en el aeródromo sin miedo a sufrir sabotajes en sus vehículos, como así ha venido sucediendo años atrás y tal y como han explicado algunos taxistas con anterioridad a este medio.

*Presentación de las ayudas*

# Un taxista ayuda en la detención de un conductor ebrio

El profesional madrileño se puso en contacto con la policía al observar un vehículo que circulaba de manera irregular haciendo eses. Gracias a los datos aportados por el taxista, las patrullas locales han localizado al vehículo y han procedido a detener al conductor. El conductor que sobrepasaba la tasa máxima de alcoholemia gracias a la colaboración de un taxista.

# “El taxi tiene derecho a estar protegido”

*Elpidio José Silva durante su charla el pasado 31 de enero en Madrid*

Acción judicial y un marco de acción mediático a favor del taxi. Esos son los principales objetivos de la Plataforma Integral del Taxi (PIT) creada por un grupo taxistas que, al margen de las asociaciones representativas, quieren luchar en los juzgados y en los medios de comunicación contra la competencia desleal desarrollada por grandes plataformas en el sector de transportes.

El encargado de presentar las acciones judiciales será el despacho del ex magistrado Elpidio José Silva. Una estrategia que contempla la presentación de querellas criminales y demandas civiles y a la que esperan que se sumen miles de taxistas. Cada profesional se presentará como denunciante individual y, al cierre de la edición, cientos se habrían incorporado ya a esta plataforma que es de carácter nacional.

El letrado, que deja claro en esta entrevista a La Gaceta del Taxi que el taxi se tiene que preparar para la nueva realidad social que se avecina, es partidario de que los nuevos operadores se ajusten a la ley y que tanto el taxi como sus competidores desarrollen su actividad en una economía de mercado democrática.

**Gaceta del Taxi.-** ¿En qué momento empezó a conocer estos problemas que están afectando al taxi hoy en día? ¿Cuál fue su primera toma de contacto con la realidad que le toca vivir hoy en día al sector?

**Elpidio José Silva.-.** El primer caso importante que ocupó mi despacho estaba relacionado con un inversor que estaba interesado en presentar una querella contra Uber por la forma en el que se captaron datos a través de Google. La querella se admitió a trámite y tenía mucha fuerza. Fue admitida y a partir de ahí, se empezó a analizar qué tipo de información podía tener Uber, porque estaba relacionada inicialmente con Google y habría sido muy importante si se hubiera llevado adelante. Lo que sucede es que admitida a trámite, cuando contacté con las asociaciones del taxi no tuvieron interés. No sé realmente qué pasó. El caso es que a partir de ahí tuve un gran interés por estos temas porque están relacionados con el ámbito del derecho penal económico, que es mi especialidad en el ámbito jurídico.

**“El Derecho tiene que adaptarse a un mundo nuevo”**

**G.T.-** ¿Cómo se puede defender al taxi de las nuevas realidades que se avecinan?

**E.S.-** Tenemos que vigilar cómo algunos operadores, en ausencia de los controles y regulaciones adecuadas, puede llegar a quedarse con la sociedad en el futuro. Estamos comprometidos a que eso no sea así. Hay que mantener una redistribución de la riqueza dentro de la sociedad de mercado. Creemos en una sociedad de mercado con los poderes y las posiciones jurídicas y económicas distribuidas.

**G.T.-** ¿Entiende que en asuntos de índole tecnológica como pueden ser las apps hay muchos aspectos por legislar?

**E.S.-** Es un mundo nuevo. Pero el derecho tiene la obligación de adaptarse a un mundo nuevo. Precisamente en el título preliminar del Código Civil se dice que las normas se tienen que interpretar según la realidad social del tiempo en que deben ser aplicadas, teniendo en cuenta no solo el espíritu de la norma, sino también su finalidad. Por tanto, cuando hablamos de que no haya competencia desleal, de que no haya opacidades o fraudes, nos referimos a que debemos saber quién interviene en el mercado. No sirve el mensaje de las empresas que dicen que se limitan a cooperar en el ámbito de la economía colaborativa. No mire, si usted es un empresario que se ha introducido en el sector del transporte, no se pueden permitir opacidades y manipulaciones de determinadas actividades. En este caso concreto, hay que aclarar si la VTC es un taxi o no es un taxi. Esto es lo que hay que limitar. El taxi tiene derecho a estar protegido y que no pueda ser invadido por cualquier tipo de actividad.

## Capitalismo “de amiguetes”

**G.T.-** Estuvo con los taxistas en la última gran protesta que el sector protagonizó a finales de noviembre de 2017. ¿Qué sacó en claro de esa experiencia?

**E.S.-** Estuve con los taxistas de las distintas organizaciones que estaban allí presen-

# FRENETIC DESCENDING PASSOR 3 PRESS

*Silva en Barcelona explicando su proyecto al sector*

## Frente a la competencia, el taxi debe dar una "imagen positiva"

tes. Nos sentamos con quienes estaban interesados en este planteamiento y Podemos demostró que es un grupo político que participa plenamente en este planteamiento. Creo firmemente en la sociedad de mercado y la competencia, creo en el capitalismo siempre que se someta a la sociedad de mercado. No creo en el capitalismo de amiguetes. Nos reunimos con ellos con un resultado muy esperanzador porque hay una conciencia política clara de que se tiene que proteger a los sectores que se puedan ver afectados. Hoy es el taxi, mañana pueden ser los farmacéuticos, los notarios, etc.

**G.T.-** Centrándonos en esa plataforma integral que se pretende crear, cuando se lo explicó por vez primera a los taxistas de Barcelona, habló de "desarticular una trama", ¿de verdad cree que hay una trama en todas estas grandes empresas que quieren hacerse con ese mercado a cualquier precio?

**E.S.-** Ahora mismo estamos en una fase que tiene que ser muy observada, en la que estamos investigando todo esto. Entendemos que se tiene que investigar qué ha pasado con los precios, cómo se han elevado, qué tipo de manipulación se ha producido y cómo está siendo en cuanto a la competencia.

**G.T.-** En esta plataforma se espera llevar a cabo una estrategia con tres acciones: una demanda civil, una querella criminal y una acción mediática. Teniendo en cuenta que hay que reservar un poco las armas con las que actuar, ¿puede contar en qué se van a centrar?

**E.S.-** Queremos pivotar las acciones civiles sobre lo que entendemos que ha sido una violación clara de la debida competencia sobre la sociedad de mercado. En cuanto a la acción penal, la queremos pivotar en el hecho de que efectivamente ha habido acti-

*Asistentes al encuentro con el ex juez*


*Representantes del taxi acompañando al ex magistrado*

vidades relacionadas con el incremento de los precios de estos servicios que nos hacen sospechar que pudieran estar sujetas a un delito penal. Por último, queremos hacer un apoyo mediático de estas acciones en el sentido de difundirlas, de explicar a los medios de comunicación qué estamos haciendo y para qué lo estamos haciendo. Esto no es un asunto exclusivo del taxi, es un tema de protección de los consumidores y de las maneras y las formas en que se tienen que distribuir los centros de poder. Este relato hay que dejarlo claro.

## Vender la imagen del taxi

**G.T.-** Sí que es verdad que las grandes plataformas parecen haberse hecho con la posición favorable de la opinión pública en poco tiempo mientras que al taxi le cuesta mejorar en ese aspecto...

**E.S.-** En el taxi hay que hacer una serie de cosas, y en eso también estamos trabajando con Élite Taxi y se están obteniendo unos resultados muy rápidos y muy buenos. Estoy muy contento con cómo estamos trabajando en las redes sociales porque ahí se puede capitalizar mejor el mensaje. Pero hay varios temas de verdad en los que tenemos que trabajar, y uno de ellos es que el sector del taxi debe tomar conciencia de la nueva situación que ya está presente y que se avecina en el futuro dado los cambios tecnológicos, fiscales y dada la forma en que esos cambios van a afectar fundamentalmente al sector de los vehículos de transporte. La revolución va a ser tremenda. El taxi tiene que pensar que desde ya debe cambiar de actitud. No está en aquel mercado que se ganaba con más o menos seguridad y donde no iba a tener mucha competencia. Ahora el taxi va a tener múltiples competidores, y hay que dar una imagen positiva, porque eso ha permitido el ataque de otras compañías que han mejorado aparentemente la imagen para quedarse con el mercado.

**G.T.-** ¿Debe también "vender" mejor las cosas buenas que hace?

**E.S.-** El taxi hace muchas cosas por la comunidad y la gente no se entera. Eso también es muy importante. La cantidad de cosas que están haciendo todos los días los taxistas, ya sea con niños, con personas mayores, personas con problemas físicos, etc. A eso hay que darle promoción. El taxi debe difundir que constituye un servicio de proximidad, que no es una gran multinacional que va a poner unos empleados mal pagados y trabajando 17 horas diarias y donde no hay motivación más que por sobrevivir y no por atender al consumidor.

**G.T.-** Por último, y volviendo de nuevo al aspecto judicial, recientemente se ha conocido la sentencia del TJUE sobre UberPop y ahora el Supremo en España está asimilando esa sentencia, ¿creé que, efectivamente, se va a extrapolar la sentencia europea que hablaba de UberPop a otros servicios?

**E.S.-** Más que extrapolarse, lo que se debe saber es cuál es el objeto de esa sentencia. Lo que se viene a determinar es que cuando un operador tiene un algoritmo supremo como el que tiene Uber, y ese algoritmo supremo te permite poner en contacto de una manera clara, bajo un control exhaustivo de las relaciones entre los intervinientes, a unos vehículos con unas personas que lo necesitan para ir de un lugar a otro, eso no es economía colaborativa; eso es, ni más ni menos, que un contrato de transporte que pertenece al sector de transporte. Por lo tanto, se deberá atener a las normas de regulación del sector de transporte discrecional de viajeros. Además, lo tendrán que hacer mediante un vehículo dentro de las condiciones marcadas: un VTC o un taxi. No caben más historias. Eso es lo que dice el TJUE y es una muy buena noticia para el taxi.

Javier Izquierdo

## Nuevo revés judicial a Uber

El Tribunal Supremo ha admitido dos recursos de la Generalitat de Catalunya contra la anulación de dos multas de 4.001 euros a Uber al considerar que la plataforma es una empresa de transporte y debe responder a la legislación española vigente en esta materia. De esta manera, el Supremo coincide con el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, que falló el pasado 20 de diciembre que esta plataforma no es un simple intermediario.

Las dos multas fueron interpuestas por la administración catalana al considerar que la compañía había cometido dos infracciones muy graves de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres (LOTT): contratar servicios como transportista o facturar a nombre propio servicios de transporte discrecional de viajeros de hasta nueve plazos sin ser titulares de la pertinente autorización de transporte. Uber recurrió ambas multas, alegando que debía serle aplicada la regulación autonómica de transporte -propia del taxi- y no la estatal y los juzgados catalanes le dieron la razón.

Ahora sin embargo el Supremo ha ordenado devolver las actuaciones a los dos juzgados que las anularon, para que dicten una nueva resolución sin negar que la actividad desarrollada por Uber debe estar sujeta a una autorización de transporte tal y como marca la LOTT. El TS toma como referencia la declaración del TJUE donde se recalcó que un servicio de intermediación que tiene por objeto conectar mediante una aplicación para teléfonos inteligentes a conductores con potenciales clientes "está indisolublemente vinculado a un servicio de transporte y, por lo tanto, ha de calificarse de servicio en el ámbito de transportes".

# Persiste el problema del taxi en el aeropuerto sevillano


*El taxi del aeropuerto hispalense lleva años recibiendo crítica*

Hace justo un año, en el número 246 de La Gaceta del Taxi, en febrero de 2017, se publicó un amplio reportaje sobre la situación del taxi en el aeropuerto de Sevilla. En aquel momento, algunos taxistas sevillanos denunciaban que no podían trabajar libremente en el aeródromo por miedo a que sus coches fueran saboteados o recibieran daños importantes.

Esa situación parece no haber remitido y sigue habiendo un grupo de taxistas que presuntamente impiden a los demás prestar servicio en el aeropuerto. Sin embargo, desde el momento en el que los vehículos de alquiler con conductor (VTC) empezaron a ser víctimas de los mismos ataques que durante años recibieron los taxistas, se han empezado a tomar ciertas medidas para intentar acabar con esta situación.

De hecho, es ahora el propio delegado de Movilidad, Juan Carlos Cabrera, el que reivindica cada acción que los agentes de inspección llevan a cabo para evitar perjuicios a los clientes en el aeródromo.

"Es triste que ahora se les meta mano, cuando ha aparecido Cabify denunciando, y que durante 17 años no se haya hecho nada", nos confiesa un taxista de Sevilla que lleva años exigiendo una solución a este problema. Solución que en un principio pasó por la implantación de un sistema de turnos rotatorios en el aeropuerto. Así lo plantearon algunos taxistas y se avaló por una sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía.Tras muchos años de insistencia por parte de algunos taxistas, especialmente por parte de la asociación Foro Taxi Libre, los turnos fueron reiteradamente rechazados por los distintos equipos de gobierno y por el Instituto del Taxi.

## Investigación abierta

Aunque no hay pruebas suficientemente concluyentes, buena parte de los taxistas consultados apuntan a la Asociación Hispalense Solidaridad del Taxi como la entidad que, supuestamente, ostenta el monopolio en el servicio del taxi del aeropuerto. Sin embargo, los últimos meses no están siendo fáciles para la organización y todo viene a raíz de una serie de denuncias presentadas por plataformas de vehículos de alquiler con conductor (VTC). Estas empresas denunciaron que sus coches y sus conductores habían sufrido ataques por parte de algunos taxistas en el aeropuerto.

**La directiva de Solidaridad se negó a declarar**

Desde el Juzgado de Instrucción número 8 de Sevilla, liderado por la jueza Reyes Flores, se inició una investigación en la que han sido imputados una treintena de taxistas por la presunta comisión de diversos delitos. Entre los imputados está la directiva de Solidaridad, con su presidente Enrique Filgueras a la cabeza.

La Policía Nacional llegó a registrar la sede de Solidaridad del taxi en el mes de junio de 2017 y un taxista de la organización fue detenido por llevar un punzón, jeringuillas y huevos en su coche. El registro duró varias horas y los agentes requisaron varios discos duros y diverso material informático.

Posteriormente, la jueza llamó a declarar a la directiva de Solidaridad y todos sus miembros se acogieron al derecho a no declarar. También fue llamado a prestar declaración el responsable del bar que Solidaridad tenía en el aeropuerto. Un local alquilado por AENA que, según comunicó recientemente, no estaba cedido para tal fin. Por este motivo la empresa interpuso una demanda para que se acabase la relación contractual con esta organización de taxistas.

La actitud de AENA también ha sido calificada como "llamativa" por parte de los taxistas de Sevilla consultados por este medio, que consideran "curioso" que a lo largo de los años en los que mantuvieron su relación contractual no supieran qué se hacía con ese local.

En las últimas semanas también se ha podido saber que la Policía, durante los registros efectuados, habría encontrado un supuesto calendario paralelo y supuestas irregularidades en los ingresos publicitarios de los taxistas de esa organización.

Con el objetivo de aclarar todos estos ingresos y ver si se han producido irregularidades, la magistrada ha ordenado a la Policía que analice los movimientos bancarios

*El resto de profesionales también ha denunciando agresiones*

realizados por la asociación Solidaridad del Taxi, por su presidente Enrique Filgueras y por el taxista que regentaba ese local de la entidad situado en el mismo aeropuerto de San Pablo.

Por último, en el marco de esta investigación también se están intentando aclarar qué ha sido de las denuncias de clientes del taxi en el aeropuerto que se presentaron y que, supuestamente, no habían sido cursadas por el Instituto del Taxi de Sevilla. Según se ha podido conocer en las últimas semanas, 60 boletines de denuncias del año 2001 desaparecieron y la Policía advirtió ya en el año 2003 que el Instituto del Taxi, presidido en aquel entonces por el ahora concejal Juan Carlos Cabrera, no las estaba cursando.

## Alternativas al monopolio

En el contexto de esta investigación en la que prácticamente cada semana aparece una novedad, la jueza considera que este grupo de taxistas ha podido cometer delitos de amenazas, daños, coacciones y pertenencia a organización criminal. A pesar de que la presión judicial y policial cada vez es más grande, una parte del taxi de Sevilla reitera que la situación en el aeropuerto no ha cambiado y para poder trabajar sin problemas hay que pertenecer a Solidaridad del Taxi.

Dado que el sistema de turnos fue rechazado y que aún no parece haberse puesto una solución para que cualquier taxi pueda atender la demanda en el aeropuerto de Sevilla, desde la organización Foro Taxi Libre propusieron a la administración que aceptase la emisión boletines de coche concertado entre los titulares de licencia.

De esta forma, y siempre de acuerdo a la vigente Ordenanza Municipal, se emitirían recibos oficiales que contienen el número de licencia, lugar de recogida y traslado dentro del término urbano de Sevilla. Con ese boletín de coche concertado correctamente rellenado, el taxista podrá recoger en cualquier punto del recinto del aeropuerto poniendo siempre a disposición de la Policía Local el documento rellenado correctamente. Desde Foro Taxi consideran que acotar un lugar fijo para los coches concertados en Sevilla es "facilitar los comportamientos violentos que se están produciendo".

Javier Izquierdo

**"Durante 17 años no se ha hecho nada"**

## Polémica con las tasas

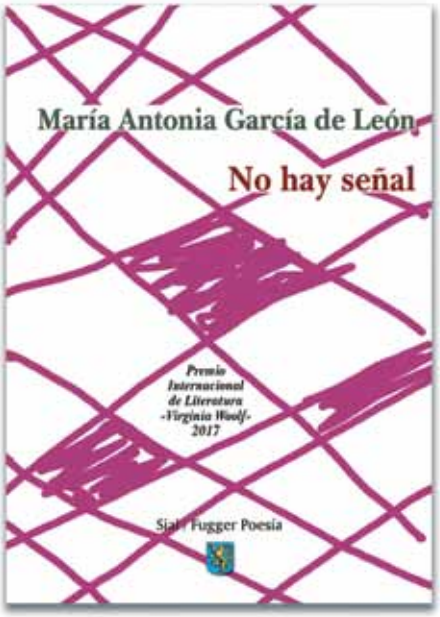
El del aeropuerto no es el único motivo de polémica dentro del taxi sevillano. Actualmente, los profesionales hispalenses pagan cada tres meses 130 euros en concepto de tasa por ocupación de las paradas de taxi. El gobierno local ha anunciado ahora que espera reducir en un 77% esa tasa y ha prometido aprobar esta medida provisionalmente en el Pleno del Ayuntamiento lo antes posible. En virtud de esa rebaja, los taxistas de la capital hispalense que tenga un único turno de trabajo pasarían a pagar 32 euros cada tres meses. Los que tengan la licencia a doble turno pasarían a pagar 64 euros en lugar de los 260 que pagan en la actualidad. Este anuncio de la delegación de Movilidad que dirige Juan Carlos Cabrera llega apenas tres días después de las quejas que lanzaron las organizaciones de taxistas que, tras reunirse con el grupo municipal de Izquierda Unida, pidieron junto a la edil Eva María Oliva que se reduzcan esas tasas de parada. Sin embargo, otras entidades como la asociación Foro Taxi Libre siguen pidiendo la desaparición total de la tasa dado que, según consideran, "no hay motivo alguno para que se cobre a los taxistas por el suelo que ocupan en la parada". Este grupo de taxistas ha llevado a los tribunales estas tasas de las que denuncian, además, que cada año se cambie su concepto.

*Germán Ubillos.*
*Premio Nacional de Teatro*

# El nuevo poemario de María Antonia

Leer a María Antonia García de León es siempre más que un placer una profunda fuente de enseñanzas. No voy a nombrar aquí su extensa preparación y sus méritos académicos que son innumerables, como Profesora de Sociología de la Universidad Complutense; de sus ensayos publicados sobre "Género y Poder"; ganadora de importantes premios; miembro de la "Directiva del Pen Club", y cuya obra -traducida al inglés -, de la cual he escrito en más de una ocasión, (véase mi comentario más que critica que publicara este diario y titulado "Desde mi Torre de Adobe en La Habana"), ésta última entrega que acaba de aparecer con el título de "No hay señal" y "Premio Internacional de Literatura Virginia Woolf – 2017", es algo tan admirable como sus últimas entregas.

En este libro, queridos lectores, hace alarde María Antonia de algo muy terrible y digo terrible porque se trata del mundo interior de una mujer excepcional, vital hasta la médula pero al mismo tiempo observadora de sí misma. Algo así como el doble viaje a través de la vida que todos conocemos y experimentamos, pero con dos añadidos: Observa




lo que casi nadie hace, y en segundo lugar lo analiza, disecciona y saca conclusiones acerca de sí misma y por ende del mundo terrible y maravilloso que nos ha tocado vivir.

Acuciada por "el tiempo", en un flash back de recuerdos de la infancia, de su adolescencia y del presente y el porvenir ignoto y sin embargo fatalmente previsible, narra su amor por la vida, el placer y el dolor que le provoca ese existir hasta cimas increíbles que hacen que el lector se admire, se asombre y se estremezca a la vez.

Por supuesto que da descanso a los lectores, como el mejor Spielberg en sus mejores filmes, pero claro si a la perfección formal del texto en los poemas, se une la cultura excepcional y variadísima de la autora, sus conocimientos del mundo y de muy diferentes países, y esa sensibilidad a flor de piel, con la inspiración con frecuencia doliente y otras enardecida, hacen que este libro de poemas titulado "NO HAY SEÑAL" haya sido galardonado justificadamente con el "Premio Internacional de Literatura Virginia Woolf 2017", otorgado por un nutrido Jurado de Personalidades, por el libro en sí y por el conjunto de su obra.

Y nada más. Aquí tenéis editado por "Sial/ Fugger Poesía" una obra maestra que os va a sacar sin duda de tantas vulgaridades como vemos a diario.

**Poemas al ritmo de las estaciones, de los días y del amor**

**DEL AMOR EN OTOÑO**
Otoño anticipado,
«unter den linden»,
la esperanza es la virtud.
El ying y el yang,
tú y yo,
entre hojas rojigualdas.
En Otoño,
florecerán
nuestros haikus.

**DEL AMOR EN ENTRETIEMPO**
Septiembre incierto,
belleza fugitiva,
máxima transformación.
Engañoso sol
sobre el cadáver del verano:
Septiembre, contraste feliz.
La belleza extraña
de lo que fue y de lo que no es.
Todo lo hago nuevo.

**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.C. | C.V. | Euros |
|---|---|---|---|
| C-Elysee Exclusive GLP | 1.587 | 115 | 11.500 |
| C-Elysse Seduction GLP | 1.587 | 115 | |

*PRECIOS DESDE

**MOSANCAR.** TEL. 91 428 10 60
C/ General Ricardos, 152. Madrid

### DACIA

| Marcas y Modelo | C.C. | C.V. | Euros |
|---|---|---|---|
| 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.C. | C.V. | Euros |
|---|---|---|---|
| Tipo station Wagon GLP | 1.400 | 120 | 14.540* |
| Tipo Sedán GLP | 1.400 | 120 | 13.080 |
| Talento diesel / Eurotaxi | 1.600 | 125 | 25.630 |
| Dobló diesel/ Eurotaxi | 1.600 | 120 | 23.520 |
| Dobló GNC | 1.400 | 120 | 15.700 |

*Precios desde.

**MOTOR VILLAGE.** Tel. 917 482 232- 675968406
Av. Aragón 330 - C/ Ciruela, 10. El Carralero
Madrid y Majadahonda

### FORD

| Marcas y Modelo | C.C. | C.V. | Euros |
|---|---|---|---|
| Mondeo Híbrido/ automatic | 2.000 | 187 | 27.600* |
| Tourneo Customs titanium/Eurotaxi | 2.000 | 170 | 30.600* |
| Tourneo Connect trend /Eurotaxi | 1.500 | 120 | 18.500* |
| Transit Connect /Eurotaxi | 1.500 | 100 | 17.100* |

*Precios desde. IVA y preinstalación para taxi incluidos.

**AUTOFERBAR.** Tel. 638 132 669
C/ del Juncal, 3. SS. de los Reyes. Madrid

### MERCEDES

| Marcas y Modelo | C.C. | C.V. | Euros |
|---|---|---|---|
| V220 / Eurotaxi | 2.000 | 120 | - |
| Vito Tourer / Eurotaxi | 2.000 | 120 | - |

*El precio no incluye equipamiento para taxi.

### NISSAN

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

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

### RENAULT

| Marcas y Modelo | C.C. | C.V. | Euros |
|---|---|---|---|
| Kangoo TPMR dCI 5P / Eurotaxi | 1.461 | 110 | 16.090* |
| Trafic Passenger combi dCi / Eurotaxi | 1.600 | 120 | 25.000 |

*No incluidos gastos de preparación taxi, ni IVA.

### SEAT

| Marcas y Modelo | C.C. | C.V. | Euros |
|---|---|---|---|
| León TGI Reference DSG | 1.4 | 110 | 19.100 |
| León TGI Style DSG | 1.4 | 110 | 19.990 |

**SEALCO SEAT.** Tel. 91 621 19 68 - 615 937 053
Av. S. Martín de Valdeiglesias 13. Alcorcón

### SSANGYONG

| Marcas y Modelo | C.C. | C.V. | Euros |
|---|---|---|---|
| XLV GLP/gasolina | 2.200 | 178 | 17.990 |

### TESLA

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

Precios desde, restado el IVA y las ayudas institucionales.

**TESLA STORE.** Tel. 910 38 21 34
C/Serrano 3. Madrid

### TOYOTA

| Marcas y Modelo | C.C. | C.V. | 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.C. | C.V. | Euros |
|---|---|---|---|
| Caddy Maxi 2.0 TDi / Eurotaxi | 1.968 | 102 | 19.430 |
| Caddy Maxi 2.0 TDi DSG/ Eurotaxi | 1.968 | 102 | 20.990 |
| Caddy Maxi 1.4 TGI GNC/DSG | 1.400 | 110 | 25.970 |
| Caddy Maxi 1.4 TGI GNC /6 veloc | 1.400 | 110 | 24.130 |

Precios con IVA. No incluida preparación ni transformación Eurotaxi.

**F.TOMÉ.** Tel. 91 747 82 00 - 628 118 569
C/ Tauro 27. Madrid. ftome.com

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

## BARCELONA

### CITROËN

| Marcas y Modelo | C.C. | C.V. | 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

| Marcas y Modelo | C.C. | C.V. | Euros |
|---|---|---|---|
| Lodgy DCi laureate | 1.461 | 110 | 11.890 |
| Lodgy DCi GLP | 1.461 | 110 | 11.024 |
| Logan GLP MVC | 1.461 | 90 | 12.300 |

### FIAT

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

.

### NISSAN

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

### SEAT

| Marcas y Modelo | C.C. | C.V. | Euros |
|---|---|---|---|
| Alhambra TDI Ref | 2.0 | 150 | 28.300 |
| Alhambra TDI Style | 2.0 | 150 | 29.700 |
| Alhambra TDI Style DSG | 2.0 | 150 | 31.200 |
| León ST TDI Ref | 2.0 | 110 | 18.000 |
| León ST TDI Style | 2.0 | 110 | 19.000 |
| León ST GNC DGS Ref | 1.4 | 110 | 18.900 |
| León ST GNC DGS Style | 1.4 | 110 | 20.400 |
| Toledo TDI Ref | 1.6 | 115 | 16.000 |
| Toledo TDI Ref Plus | 1.6 | 115 | 17.000 |
| Toledo TDI Style | 1.6 | 115 | 18.000 |

### SKODA

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

### VOLKSWAGEN

| Marcas y Modelo | C.C. | C.V. | 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%..