

Un sector a la espera

Arranca un nuevo curso y con él las esperanzas de que este sea el definitivo, ese en el que todo salga tal y como teníamos pensado cuando nos fuimos de vacaciones. En este nuevo año académico que estrena el taxi, sus profesionales esperan que las promesas realizadas por el Gobierno a través de su ministerio de Fomento se hagan efectivas.

Y aunque hay cierto recelo en que algunas comunidades autónomas prefieran mantener la patata caliente de las VTCs en manos del Gobierno, porque no olvidemos que esto es también una cuestión política donde cada partido va al margen de los intereses de todo un colectivo, todo parece indicar que José Luis Ábalos cumplirá con lo dicho. O por lo menos eso es lo último que hemos podido saber de él tras defender abiertamente al taxi en el Congreso, donde insistió, una vez más, en la necesidad de equiparar a los sectores del taxi y las VTCs desde un punto de vista regulatorio.

Porque al final, tal y como sostuvo en su intervención, hablamos de dos sectores que coinciden en un mismo ámbito territorial pero que compiten en una clara desigualdad de condiciones. Cómo solucionar este desequilibrio será sin duda el gran reto para el curso que se inicia.

De momento habrá que esperar a ver cómo se desarrollan estos compromisos políticos, algo de lo que se hablará seguramente en la Feria del Taxi en Madrid, que este año se adelanta a septiembre, coincidiendo con la Semana Europea de la Movilidad. La cita, que también cambia de ubicación, tendrá lugar los días 15 y 16 de septiembre en el Pabellón de Cristal de la Casa de Campo. Además, se trata de una edición especial, ya que cumple 10 años.

Como siempre desde se celebró por primera vez, La Gaceta del Taxi, medio oficial, estará allí para acercarles toda la información del taxi y todas las novedades del mercado. No duden en pasar por nuestro stand para saludarnos. Les estaremos esperando.

4. Taxómetro

- Con opinión propia

6. Actualidad

- Fomento insiste en habilitar las competencias sobre las VTCs a las CC.AA y anuncia que la web de control estará lista antes de que finalice el año.



10. ESPECIAL FERIA DEL TAXI

- La Feria del Taxi regresa a Madrid en su décima edición en la ciudad



24. Primera carrera

- Canarias modifica parte de su reglamento. Hablamos con Francisco Reyes, de la CCTAT sobre los retos a los que se enfrenta el sector



28. Entrevista

- Hablamos con una víctima de los actos vandálicos en Barcelona



32. En marcha

- Las mujeres taxistas tendrán espacio propio en la Feria



36. A punto

- En vigor las matrículas azules



40. Homologados

- Los taxis autorizados en Madrid y Barcelona

42. gacetadeltaxi.com

- Tablón online



Año XXIV - Número 265 - Septiembre 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,
redaccion@gacetadeltaxi.com

Dpto Comercial: GGM
comercial@gacetadeltaxi.com

Administración: info@gacetadeltaxi.com

Imprenta: GRÁFICAS BERLÍN

Depósito Legal: M-17.622-1995



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

Un Sector Olvidado (X)

Manu Sánchez

Responsable Geet

Plataforma en defensa del servicio público del taxi

Conocemos los orígenes del de taxi (licencia A) y del auto-turismo (licencia B), y apenas hemos mencionado el nacimiento de los vehículos de alquiler (con conductor y sin conductor), máxime cuando he señalado cómo en el Reglamento del 64 reúne a estas modalidades bajo una regla general, regulándolas. Por ello, antes de dar inicio a esta exposición hablando de la aparición del vehículo de alquiler, es imprescindible que haga una referencia a nacimiento del vehículo.

Desde la creación del primero, (Karl Benz, 1886), la industria del automóvil no ha parado de innovar. Y muchas de las marcas existentes no nacieron para construir vehículos, sino como fabricantes de productos de otra índole para luego evolucionar hacia la producción de automóviles. Por ejemplo, un taller destinado a la fabricación de molinillos y otros enseres de la marca Peugeot, o una compañía dedicada a la producción y venta de máquinas de coser, incluso bicicletas, como es el caso de Opel.

En su lucha constante de reinención, estas marcas siguen aplicando hoy diversas estrategias para seguir posicionándose en el nuevo mercado, colonizando las ciudades. Para ello pretenden adquirir en gestión todos aquellos módulos propios de la administración, respecto a la planificación y ordenación de cualquier elemento externo sobre el espacio público, siempre gestionado desde los Ayuntamientos. Y nos hacen ver, mediante sus exposiciones, que son parte de la solución de las ciudades frente a la congestión viaria, la contaminación, etc.,. A través de su participación, aseguran ayudarnos a planificar y gestionar la movilidad, distribuyendo el espacio público entre los vehículos, haciendo que los desplazamientos dentro y fuera de las ciudades sean lo más confortable posible para los ciudadanos, (carsharing, motos-eléctricas, vehículos de alquiler, etc). Por ello, hoy la fuerte apuesta de la automoción, pasa por la incorporación de combustión ecológica (gas o eléctricos) que integre en el vehículo tecnología punta (coche autónomo), así como, el uso de Apps aprovechándose de la incursión de la revolución tecnología en los hábitos de la sociedad.



Pero es importante conocer cómo aparece el vehículo de alquiler, para que el Reglamento del 64 los regulase. La primera máquina propulsada a vapor fue inventada por Thomas Newcomen en 1705, posibilitando, en 1769 que se pusiera en circulación un triciclo de unas 4,5 toneladas, con ruedas de madera y llantas de hierro, cuyo motor estaba montado sobre los cigüeñales de las ruedas de un carro para transportar cañones. Su creador fue Nicholas Joseph Cugnot, que no se dio por vencido y siguió experimentando con la idea de crear un vehículo que, utilizando el empleo del vapor, pudiera circular por las calles de una población. De nuevo construyó una especie de triciclo, esta vez con ocupación para cuatro personas y que en las fases de prueba alcanzó una velocidad comercial de solo 4km/h. En 1801, Richard Trevithick desarrolla una máquina de vapor de alta presión que se convierte en la primera locomotora equipada con una máquina de vapor de doble acción. Paralelamente se construyen los primeros vehículos para el transporte individualizado de personas y dos años más tarde, aparecen los primeros taxis a vapor en Londres. Conocido como el "E uno", era capaz de transportar varios pasajeros a

una velocidad de 15km/h. Este hecho, constituye el punto culminante de una serie de vehículos pioneros, accionados mediante vapor o pólvora. (Podríamos decir con certeza que aquí, empezó la era del automóvil). Mientras esto sucedía en Europa, Estados Unidos no iba a ser menos. Oliver Evans retoma la máquina de vapor y consigue en 1804 pasearse a la vista de cerca de 20.000 espectadores por

las calles de Filadelfia hasta el río Shoykill. Pero no sería hasta 1884, en Francia, cuando se fabrica el primer vehículo de cuatro ruedas, también a vapor, construido por Dion-Boutton y bautizado "la Marquise". Años más tarde, el alemán Karl Benz registró en la Oficina de Patentes de Berlín el genuino "Mercedes". Un triciclo con un mono-cilíndrico de 958 cc y de 0´75CV refrigerado por agua, desarrollando 16km/h. En ese mismo año, 1886, el ingeniero Gottlieb Daimler construía un carro motorizado (de cuatro ruedas) propulsado por un motor de cuatro tiempos, aplicando lo aprendido cuando era técnico de la firma de Nikolaus A. Ott, verdadero inventor del motor de cuatro tiempos. A partir de aquí, aparecen las marcas que han llegado a nuestros días Opel(1899), Peugeot(1896) Renault (1898), Fiat(1899),Ford (1903), Audi (1909), BMW(1916), Volvo (1927) y otras más. (Continuará.....)

"No siempre podremos construir el futuro para nuestros jóvenes, pero podemos construir jóvenes para el futuro" Franklin D. Roosevelt

“No tenemos competencias sobre el taxi y

Fomento insiste y quiere ceder las competencias de las VTCs a las CC.AA. Al menos esa sigue siendo la intención del ministro José Luis Ábalos en su comparecencia en el Congreso el pasado 30 de agosto. Para Ábalos la clave del conflicto está en habilitar la regulación de las VTCs de acuerdo con el radio de acción de este transporte que, tal y como ha señalado, es “eminente urbano”.



José Luis Ábalos el pasado 30 de agosto en el Congreso hablando del taxi

La comparecencia, a título propio, del ministro de Fomento, José Luis Ábalos, en la comisión de Fomento del Congreso el pasado 30 de agosto levantó mucha expectación en el sector. Era la primera vez que el ministro hablaba del conflicto abierto entre taxi y vehículos de alquiler con conductor tras la huelga del sector de finales de julio.

Y lo hacía dando muchos titulares e indicando por dónde va a ir a partir de ahora la política del Gobierno socialista. Primero, volvió a insistir en la transferencia de competencias de las VTCs a las comunidades autónomas, si bien aprovechó la ocasión para matizar este aspecto. Una medida que al cierre de esta edición estaba pendiente de ser aprobada por el primer Consejo de Ministros del nuevo curso. Sobre ello, Ábalos explicó que “no se puede transferir una competencia de algo que ya se tiene”. “Lo que vamos a hacer es habilitar la regulación de una competencia que ya tienen los gobiernos au-

tonómicos para regular esas VTCs. Ese es el propósito de este Gobierno, porque esta modalidad de transporte se desarrolla básicamente en ese espacio”. En este sentido incidió en que es el radio de acción del transporte el que debe limitar el desarrollo de las competencias, y las VTCs trabajan casi en exclusiva o bien en el mismo municipio o bien en la misma comunidad autónoma, de forma similar al taxi. “No tenemos competencias sobre el taxi, porque es urbano, y no tiene sentido tenerlas sobre las VTCs”, manifestó.

Sobre todo porque, como dijo Ábalos, su ambición es principalmente urbana. “Es en este ámbito donde más ha crecido este transporte, provocando un desequilibrio enorme entre un sector tremendamente regulado contra un sector sin apenas regulación”. Se refirió en este aspecto a varios anuncios realizados tanto por las plataformas que utilizan este tipo de vehículos para dar servicio como en las manifestaciones de la patronal, “que hablan de ciudades y no de país o estado”.

También cree el ministro que el problema competencial actual radica en que dos administraciones diferentes, la nacional y la autonómica, regulan ambos sectores a pesar de encontrarse en un mismo ámbito, el urbano y por ello es importante “situar dónde está el problema”. Ese es el propósito de este Gobierno, con independencia y sin perjuicio de

La web de control, en vigor antes de que acabe el año

no tiene sentido tenerlas sobre las VTCs”

las competencias municipales, de los ayuntamientos que, destacó, “también deben ser integradas”.

El ministro también se refirió en su intervención a la plataforma o web de control de las VTCs en cuanto a la habitualidad. “Cuando llegamos no había nada y ahora ya hemos contratado la web”, aseguró antes de anunciar que antes de que finalice el año comenzará a funcionar.

Reacción del sector

Por todo ello, desde Élite Taxi Barcelona, que ha sido una de las pocas organizaciones que ha emitido un breve comunicado, ha manifestado su confianza en la “buena voluntad política” del nuevo ministro. Desde esta organización valoran “el compromiso” firme de Fomento para dotar a las comunidades

autónomas, Ayuntamientos y áreas metropolitanas de las herramientas que permitan garantizar el cumplimiento de la ley. No obstante, reconocen desde Élite Barcelona, “queda trabajo por delante especialmente

Las VTCs, “un problema de las CC.AA”

a nivel local”. Y señalan las presiones a algunos medios y formaciones políticas “por proteger a determinadas corporaciones e inversores”.

Precisamente otro de los objetivos de Ábalos y su equipo, y así dijo públicamente,

es recuperar la confianza del sector. “Cuando entramos en el ministerio comprobamos que hay, además, una crisis de confianza tremenda con los representantes públicos. Por lo que no solo nos toca acertar en la respuesta, sino también recuperar esa confianza perdida en los últimos años”.

A este respecto, Ábalos mostró su intención de reunirse con todos los sectores implicados, yendo más allá incluso de los que se encuentran dentro del propio Comité. Sobre este tema, la representatividad, el ministro aseguró que el Comité “debería replantearse su representatividad” y explicó que durante el diálogo con el sector se contó con la Federación Élite España, FETE, a pesar de no estar en dicho Comité. “Era necesario que estuvieran todas las asociaciones porque se trata de dar una solución global a un problema que afecta a todos”.



El sector dio una "tregua" al Gobierno hasta septiembre

La Generalitat, dispuesta

Una de las primeras comunidades en ofrecer a recibir, o habilitar, las competencias de las VTCs, ha sido la Generalitat de Catalunya. Así se lo ha trasladado el conseller de Territori i Sostenibilitat, Damià Calvet a miembros de la ejecutiva del STAC tras un encuentro la pasada semana. Desde el sector han aprovechado para trasladar una serie de medidas como una app para el sector, la reforma tarifaria y la modificación de la ley para evitar problemas a la hora de autorizar vehículos de hasta 9 plazas.

El conseller, que ha manifestado su intención de que ambos sectores queden claramente diferenciados y opten por la regulación "tal y como marca el ROTT, de 1/30". Para ello tienen pensado establecer sistemas consensuados para que esta proporción continúe siendo efectiva. Además, ha explicado que pondrán en marcha el registro de control de las VTCs después de que Fomento haya retirado la cautelar.

Pero no ha sido la única. El Gobierno de Aragón, Baleares, Canarias o Extremadura son algunas otras de las comunidades donde verían con buenos ojos encargarse de la gestión directa de las VTCs, así como

algunos ayuntamientos. El madrileño y el de Barcelona ya llevan casi un año ofreciéndose en este sentido.

Tal y como explicó Ábalos, no se trata de una imposición, en referencia a aquellas comunidades que, como la de Madrid o la de Galicia han visto en esta decisión que el Gobierno no quiere asumir sus responsabilidad. Más bien todo lo contrario. "No se trata de de traspasar los problemas, sino de asumir, de acuerdo con la Constitución, las competencias que tiene cada administra-

ción. Además, aquellas comunidades que no quieran afrontar su problema, porque es un problema que tienen ellas en su ámbito territorial, se pueden acoger a la ley estatal que marca igualmente el 1/30".

Habrà que esperar a que salga publicado el nuevo Decreto Ley en el Boletín Oficial del Estado para conocer qué comunidades autónomas asumen esas competencias y deciden gestionar directamente las VTCs y el problema que, como insiste Ábalos, se está generando en sus ciudades.

Un conflicto desigual

El ministro de Fomento aprovechó su comparecencia en el Congreso para desglosar algunas cifras del conflicto que enfrenta al sector del taxi y de las VTCs. "No se cumple ni de lejos la normativa", aseguró en referencia a la ratio 1/30. "Las sentencias judiciales de los últimos años han alterado ese 1/30 y a nivel nacional estamos hablando de 1/6, reduciéndose al 1/3 en algunas ciudades".

Además, Ábalos recordó que actualmente hay pendientes de resolución otros procedimientos judiciales. "estamos hablando de que pueden entrar otras 9.000 autorizaciones que provocarían un mayor desequilibrio y nos situaría, a nivel nacional, en una ratio de 1/3, y mucho más reducida en ciudades grandes o en áreas de concentra-

ción turística".

Por ello apeló a todos los partidos políticos para llegar a un acuerdo. "Las medidas que se han tomado hasta ahora son insuficientes y es necesario abordar el problema desde una perspectiva global".

"Desde el Gobierno socialista somos favorables a limitar las VTCs y creemos que hay que respetar el 1/30, pero para ello necesitamos rectificar la desigualdad entre ambos sectores".

El ministro cree que, además del desequilibrio en cifras, también se produce una disparidad notable entre ambos modelos de negocio. "Se trata de una competencia desigual, porque el taxi está fuertemente regulado, mientras que las VTCs no".

"Hay una crisis de confianza tremenda con los políticos"

TALLERES CASTILLO

EL CONCESIONARIO CITROËN

DE TAXIS 7 ESTRELLAS



Para ti que eres un experto en hacer carreras sin mover los pies, en subir y bajar la bandera tantas veces como sea necesario y que sabes, lo que es pasarte el día entero mirando por los espejos. Sólo para ti, por ser un profesional del taxi, en el Concesionario Oficial Citroën Talleres Castillo te ofrecemos un servicio integral adaptado a tus necesidades, porque trabajamos día a día para ser especialistas en tu negocio.

CITROËN prefiere **TOTAL** *VTi 115 con transformación a GLP.

CONSUMO MIXTO (L/100 KM) / EMISIÓN CO₂ (G/KM): CITROËN C-ELYSÉE: Con transformación a GLP: 8,6-140.

citroen.es

T. CASTILLO

LEZAMA, 6 - TEL.: 91 358 02 03
SINESIO DELGADO, 40 - TEL.: 91 323 49 89

Afrontemos nuevos retos

Llega a Madrid una nueva edición de la Feria del Taxi en unos de los momentos más decisivos de la historia de este sector. Esta edición cobra una importancia verdaderamente brutal, pues cuando más atacado está siendo nuestro sector, aparece como un oasis en el desierto, ofreciendo al mundo un músculo renovado del taxi. Se lanzará el claro mensaje de que el taxi sigue en permanente evolución y que ni siquiera los más arriesgados inversores de VTCs, ni las plataformas que venían a barrernos, podrán detener a un sector que nació hace más de 100 años para no morir jamás, eso sí, sobreponiéndose a continuas batallas por su supervivencia.

Ahora más que nunca debemos asistir a la Feria como testigos de cómo nuestro sector se prepara para afrontar los retos que nos esperan en el futuro, pues estos serán difíciles y necesitaremos las mejores herramientas para afrontarlos con las suficientes garantías de éxito.

Y por supuesto, aunque muchos de quienes acudamos seremos profesionales del sector pido un ejercicio de empatía, viendo cada producto, cada posibilidad que dicha feria nos ofrecerá, desde los ojos de nuestros clientes. Debemos ponernos en su lugar para valorar qué producto sería el idóneo para ser mucho más eficaces en nuestro servicio y más atractivos para quienes son nuestra razón de ser. Si cada uno de nosotros pensamos de vez en cuando cómo lo harían nuestros clientes, sin duda cerraremos el círculo de ofrecer la mayor calidad, a la vez que lideraremos el ranking de la eficacia. Alcanzaremos la excelencia.

Pero también esta edición de la Feria será testigo de una situación

inédita en nuestro gremio, pues se está produciendo un hecho por el que todos los taxistas presentes y pasados han suspirado con escaso éxito: la total unidad de todo el taxi de nuestro país. Muchas son las fuerzas externas (y alguna interna) que harán todo lo posible por destruirla, pues la amenaza de un sector formado por más de cien mil personas es una amenaza demasiado a tener en cuenta por aquellos que nada bueno nos desean, pero debo decirles que tenemos una firme convicción en nuestra fuerza estando unidos y confío en que nada ni nadie consiga dividir lo que tanto trabajo ha costado unir.

Por lo tanto, muy pocas ocasiones tendremos de visitar una Feria del Taxi en un momento tan delicado para nuestro gremio. Pero, en contrapartida, con un sector tan fuerte por su unidad, lo cual hace de esta, una edición imposible de resistirse a visitar. Nos vemos allí... todos juntos.



Miguel Ángel Leal,
presidente de Fedetaxi

El taxi en la nueva movilidad urbana

Son ya más de cien años que el taxi forma parte de la movilidad en las ciudades, y la evolución ha sido constante a través de los tiempos con un denominador común; la regulación como mecanismo protector del colectivo y por supuesto de los usuarios.

Los nuevos diseños de las ciudades (smart cities), los planes de calidad del aire y los nuevos agentes que se han incorporado a la movilidad en las grandes ciudades han hecho que nos vayamos adaptando, y con buenos resultados a la situación actual, y lo que es más esperanzador, al futuro inminente y los cambios que se avecinan.

Es el momento de que las Administraciones se posicionen claramente si quieren unas ciudades para los ciudadanos, los vecinos, los turistas, o si por el contrario se va a seguir dando preferencia y privilegios al vehículo particular, en algunos casos ya se están dando pasos en la primera línea.

El plan A de calidad del aire y cambio climático contempla medidas de restricción de acceso a la zona central de Madrid para el vehículo privado, y debe de dar preferencia clara al transporte colectivo, y al servicio público del taxi.

El Área central O emisiones contempla una zona que agrupa a cuatro áreas de prioridad residencial, donde peatones, ciclistas y transporte público deben de ser los únicos que dispongan de un acceso directo y exclusivo.

Combinando esta medida con otras complementarias como son: una gran red de aparcamientos disuasorios en la corona metropolitana, ampliación de infraestructuras del transporte público con la creación de más kilómetros de carril bus-taxi, y la puesta en marcha de carriles BUS-TAXI-VAO-ECO. Y en referencia específica para

el colectivo del taxi, incrementando las partidas de incentivos para sustituir la flota de vehículos por otros de bajas emisiones, incorporando al taxi como servicio público en el desarrollo de aplicaciones e integrando las nuevas tecnologías para optimizar los tiempos de trabajo y minimizar los viajes en vacío.

Uno de los grandes errores de nuestro colectivo ha sido que no hemos sabido “vender” nuestro servicio. El taxi de Madrid hoy en día está a la altura de uno de los mejores taxis a nivel mundial, adaptado a las últimas tecnologías, con una flota de calidad, adaptado al medio ambiente, con unos criterios de acceso a la profesión que garantizan un servicio de calidad y profesionalidad que debe de ser una señal de identidad.

Los grandes cambios en las ciudades nos deben de afectar, sí, pero en positivo, estamos preparados y en constante evolución y desarrollo. Sí a las políticas medioambientales, sí a la restricción de acceso a las ciudades, sí en diseñar unas ciudades para los ciudadanos, pero por supuesto, contando con el taxi, el mejor servicio público, cómodo, económico, con garantías y por supuesto profesional.



Julio Sanz,
Presidente de ANTAXI

En la buena dirección

Con más de 100 años de historia, el taxi ha estado presente y lo estará como mejor forma de movilidad, pues su gran flota garantiza la mejor distribución por el territorio nacional. Sus conductores eran, son y serán los más profesionales. Sin olvidar que mejorar el servicio día a día es responsabilidad de cada uno de nosotros. Actualmente el taxi, tecnológicamente hablando, para nada ha quedado atrás, los servicios que oferta la VTC, pocos valores nuevos introducen a la movilidad, salvo un robot al volante que cumple las órdenes a rajatabla. No obstante fallamos en la forma de ofertarnos al usuario como marca, y no se trata de tecnología, se trata de la falta de perspectiva que muestran los dirigentes de todas las radio emisoras, sin darse cuenta que dificultamos al usuario la tarea de consumir taxi, pues desde el propio sector se oferta cientos de números de teléfono en una misma región. Parece incomprensible no darse cuenta de esto último, pues si tanto miran a nuestros competidores y en otros aspectos los dirigentes se obsesionan por competir con ellos a través de fórmulas erróneas, deben entender que el único valor que aportan es ofrecer la misma aplicación de solicitud de servicios en Madrid, Barcelona, Argentina y Uzbekistán.

Esto no debería suponer ninguna barrera para el sector del taxi, pues miles de profesionales ya prestan servicio a cientos de radio emisoras y aplicaciones pero no disponemos del complemento llamado formato universal, donde la "U" de Uber lamentablemente ya es reconocida en 400 países. No por haber inventado nada sino

por facilitar la vida a sus clientes. No obstante, el sector camina en buena dirección y sigue manteniendo una presión importante a los grupos políticos que son los que deben de garantizar una regulación para todo tipo de transporte, sin olvidar que toda regulación protege al usuario, regulación de la que carece la VTC. A mis compañeros, solo recordarles el gran esfuerzo que desde Élite se está realizando en la búsqueda de todo lo necesario para garantizar un futuro al sector, el cual consideramos la mejor forma de movilidad de cada una de las ciudades y así lo seguimos demostrando. Por otro lado la responsabilidad de dar el mejor servicio al usuario y la fuerza de la presión necesaria para combatir a los lobbies que están detrás de estas aplicaciones, reside dentro de cada uno de vosotros.

Sé que todos estaréis a la altura.



Sergio Vega,
Presidente de FETE

El futuro próximo

Agradezco a La Gaceta del Taxi la oportunidad que me ofrece para describir mi opinión personal sobre el futuro próximo de nuestro sector.

El servicio de taxi de Madrid puede competir perfectamente con otro tipo de transporte alternativo, bastará con aplicar ciertas medidas correctoras en la pre contratación, ejecución y control del servicio.

Todos los consumidores quieren saber el coste final del producto cuando solicitan un servicio. Si la Ordenanza Municipal se modifica permitiendo integrar la calculadora de la app TxMad propiedad del Ayuntamiento en otras app de reservas de taxi o bien vinculando el Smartphone de cada taxista a esta calculadora, podremos ofrecer la posibilidad de establecer "precio fijo o cerrado" brindando una garantía al usuario final.

También veo necesario eliminar los suplementos de IFEMA, estaciones de autobuses, ferrocarriles y de entrada al Aeropuerto Adolfo Suárez, para ofrecer la mayor transparencia posible. El servicio de taxi compartido o de pago individual podrá abrir un nicho de mercado inexistente en la actualidad. Bien es cierto que debería ser acotado a ciertos recorridos preestablecidos, donde se puedan registrar los usuarios en el horario deseado.

El control del cumplimiento de la Ordenanza Municipal en cuanto a vestimenta, decoro, limpieza y estado del vehículo es responsabilidad del Ayuntamiento de Madrid, pero considero que sería muy productivo establecer un canal de comunicación para que los taxistas podamos comunicar fácilmente las incidencias observadas. Somos los taxistas los primeros interesados en que la valoración por parte del cliente en este aspecto sea óptima, por lo tanto estamos obligados a contribuir a

la correcta prestación del servicio.

Los calendarios de descanso se deben modificar por calendarios de atención al cliente, es decir, no podemos dejar de prestar servicio a nuestros usuarios en momentos de alta demanda, cuando otros medios alternativos de transporte aprovechan de esta situación agradeciendo que dejemos sin servicio a nuestros clientes y lucrándose gracias a ello.

La atención global a los usuarios pasa también por atenderles cuando están fuera del APC, por lo que o bien se amplía a toda la Comunidad de Madrid o se permite la recogida mediante pre-contratación.

No nos debe dar miedo la competencia, el taxi de Madrid presta un servicio excelente en cuanto a inmediatez, tarifas reguladas, garantía, etc. Podemos mejorar en ciertos aspectos y adaptarnos a los tiempos que vivimos sin aferrarnos al tópico "Virgencita, que me quede como estoy".

Aplicar las correcciones y mejoras en el servicio redundará en una mayor confianza del usuario, que es a quien nos debemos y da sentido a nuestra profesión. ¡Ánimo, mejoremos para un mejor futuro!



Andrés Veiga,
Presidente ARTE



Los primeros auriculares certificados por la DGT para uso como manos libres mientras conduces

LG lanza en España un dispositivo de gran éxito en Estados Unidos, especialmente entre taxistas de ciudades como Nueva York. Sus prestaciones lo convierten en el manos libres ideal para conducir sin perder ninguna llamada, incluso fuera del taxi durante las largas esperas en terminales de aeropuertos o estaciones. Su discreto altavoz externo permite atender llamadas sin molestar al pasajero y sin usar el auricular. Los auriculares LG ToneUltra son los únicos con certificación de la Dirección General de Tráfico (DGT) para ser utilizados como dispositivo manos libres mientras conduces.

Inalámbricos y ergonómicos

Su conexión Bluetooth 4.1 permite conectar dos móviles simultáneamente, y ofrece mejor calidad de sonido. Resultan muy cómodos al no necesitar conectarlo al teléfono mediante un cable. Su diseño ergonómico y elegante, con auriculares retráctiles y peso inferior a

50 gramos, permite llevarlo sin ni siquiera notarlo. Incorpora una batería de 210mAh, con hasta 540 horas de autonomía en reposo (más de tres semanas), 16 horas en conversación y 10,5 de reproducción musical.

Funciones 'manos libres' avanzadas

Incluye funcionalidades que lo convierten en el manos libres ideal.

La tecnología HFP1.6 (Hands Free Profile) proporciona sonido de alta definición y permite escuchar mediante mensaje de voz el nombre o número de la persona que está llamando, así como el estado de la batería.

A2DP (Advanced Audio Distribution), permite a los auriculares leer tus mensajes de texto.

La función AVRCP (Control Remoto Audio Audio/Vídeo) y sus cuatro botones independientes, permite controlar el volumen, y responder/colgar las llamadas directamente desde los auriculares, sin necesidad de coger el móvil.

Sonido profesional

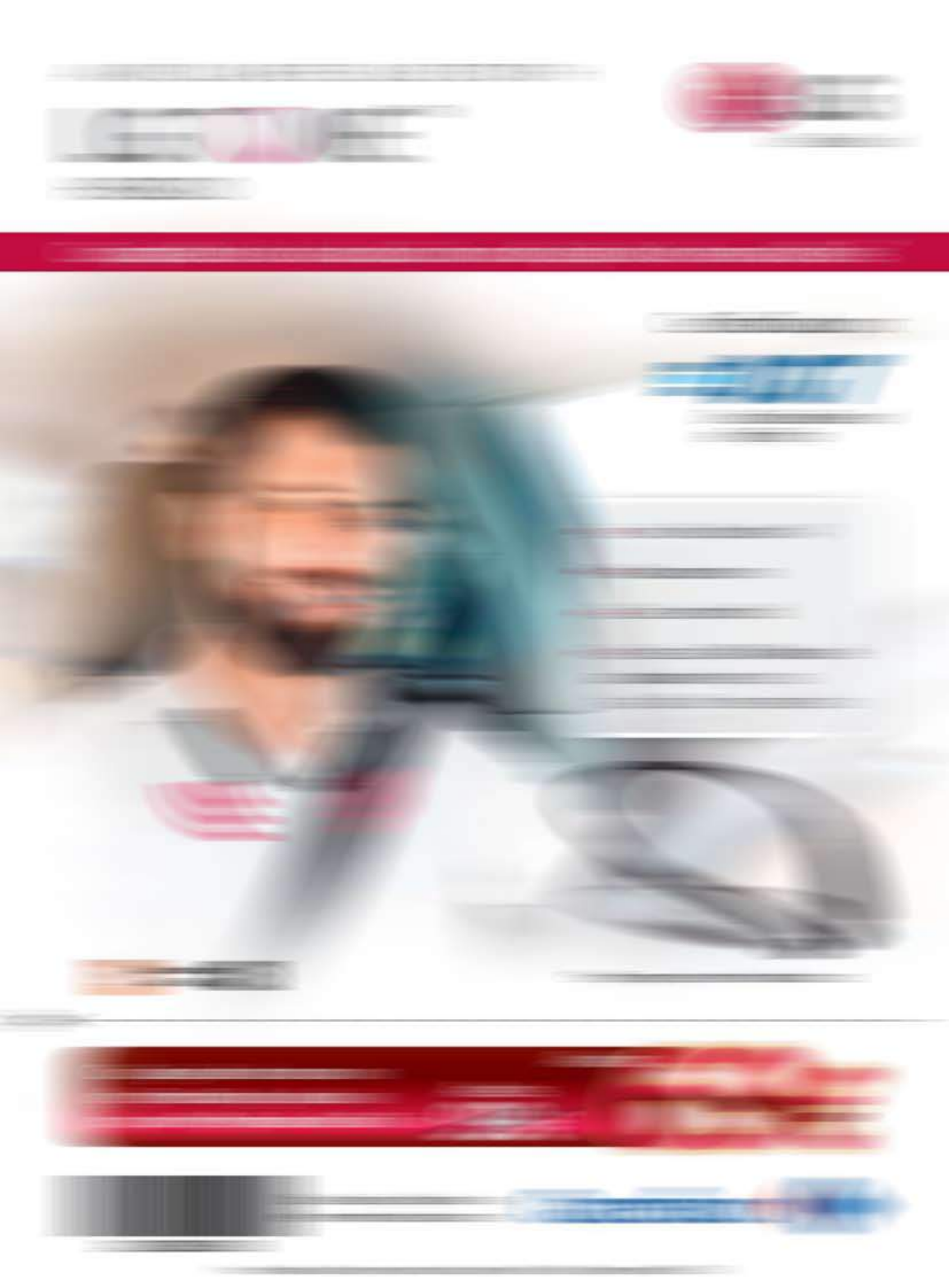
Incorporan auriculares JBL de 10,4 mm con cancelación de ruido ambiente para disfrutar del mejor sonido en entornos ruidosos.

Incluyen tecnología multicapa, que amortigua y reduce los movimientos mecánicos del altavoz debido a la vibración.

La versión Bluetooth 4.1 con la que cuentan los ToneUltra es compatible con el codec de audio apt-X, utilizado por radiodifusores y estudios de sonido profesionales, mantiene un sonido de alta calidad similar al reproducido desde un CD.



- Cuentan con altavoz externo y dos micrófonos de alta calidad para atender llamadas llevándolos sobre el cuello.
- Son muy cómodos de usar porque se conectan sin cables, tienen un diseño ergonómico y pesan apenas 50 gramos
- Ofrecen una calidad de sonido inigualable gracias a la tecnología de JBL y la cancelación de ruido ambiente.



Una vida más simple gracias a la tecnología



En una época en la que vivimos a un ritmo frenético, a veces, es difícil encontrar tiempo para nosotros mismos. La tecnología puede ayudarnos a sacar mucho más provecho a nuestros días. Así, por ejemplo, disponer de una buena herramienta para programar la jornada laboral es una ventaja muy apreciada por los taxistas, que ya ofrece mytaxi a sus mytaxistas.

Aunque son muchas las opciones que proporciona esta aplicación a los profesionales, sin duda, una que ha cambiado la manera de trabajar es la posibilidad de hacer reservas anticipadas. Así, los taxistas pueden planificar sus siguientes jornadas de trabajo de forma muy organizada, compatibilizando su vida personal, familiar y profesional sin ningún problema. Son ellos mismos los que se organizan como quieren y disfrutan de la enorme flexibilidad que les permite la App.

Pero aplicar las ventajas que supone la revolución tecnológica al sector tradicional de taxi va más allá del hecho de mejorar cómo se gestiona el tiempo. El taxista sabe que con mytaxi puede conocer de antemano a qué cliente va a llevar o puede ofrecer a sus pasajeros diferentes formas de pago rápidas y ágiles, vía App o a través de PayPal, lo que supone reducir el dinero en efectivo y, por lo tanto, mejorar su propia seguridad.

Además, el sistema de calificación de cinco estrellas, muy valorado entre los usuarios, también gusta a los profesionales, porque ven recompensado su servicio y porque les obliga a dar siempre la calidad máxima.

Un sector a la última

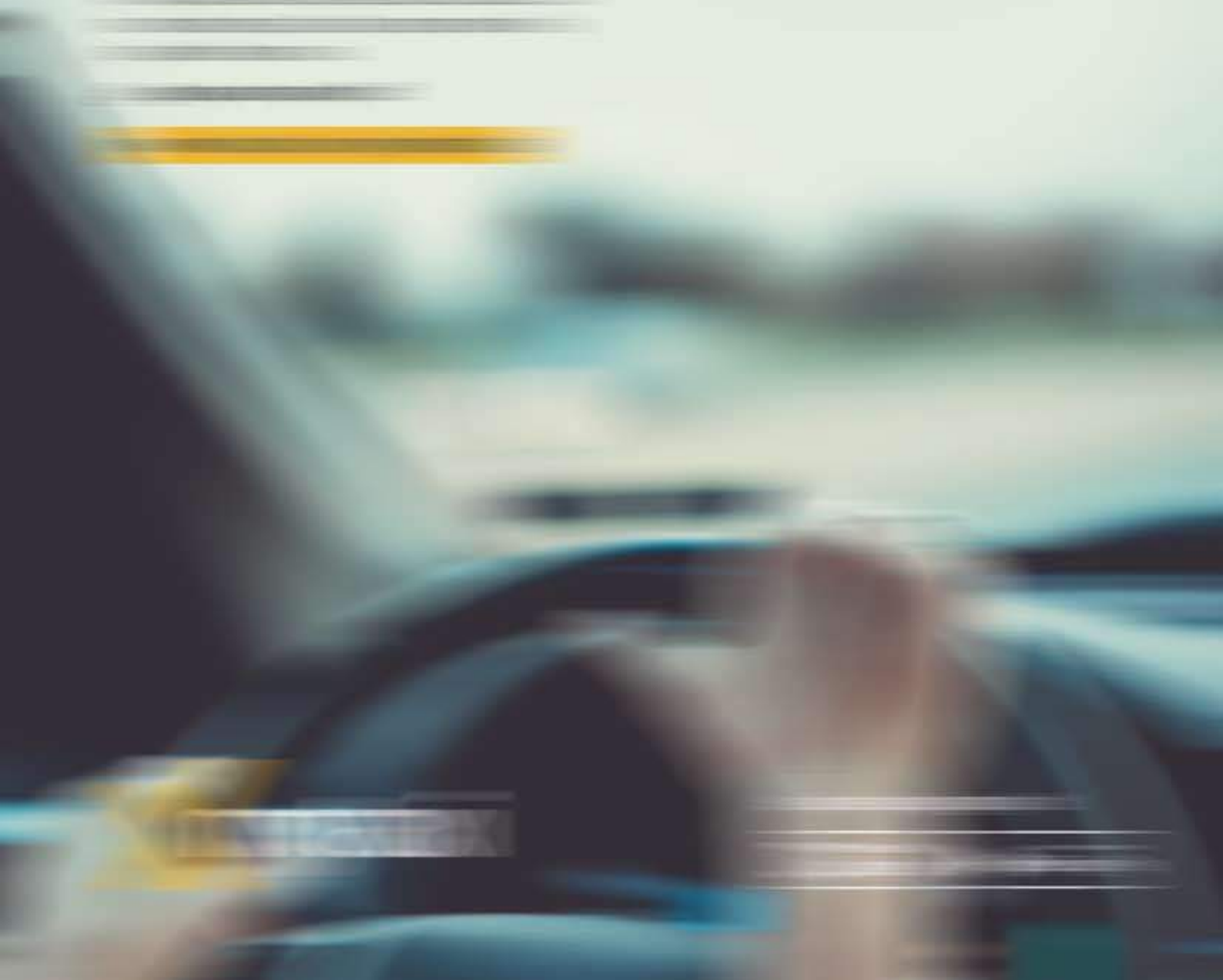
El sector del taxi se está esforzando mucho en los últimos años por adaptarse a los nuevos tiempos y responder a las demandas del mercado actual. Por eso, ha hecho una clara apuesta por la tecnología, tanto a nivel interno -sus taxímetros han sufrido una clara evolución en la última década- como externo -con las aplicaciones para pedir móvil, que han hecho mucho más sencilla la forma de pedir un taxi de forma telemática-. Además, ha simplificado el sistema de trabajo para quienes optan por una alternativa a la radioemisora tradicional.

Y esta tecnología, la de las aplicaciones como mytaxi, hace la vida mucho más fácil, tanto a los pasajeros como a los taxistas. Por eso, los profesionales pueden afirmar que están realmente preparados para atender las demandas más exigentes del mercado, ofreciendo siempre la máxima calidad.

1. **Introduction**
2. **Methodology**
3. **Results**
4. **Discussion**
5. **Conclusion**



6. **References**
7. **Appendix**
8. **Notes**
9. **Tables**
10. **Figures**
11. **Supplementary Materials**
12. **Additional Information**
13. **Correspondence**
14. **Conflict of Interest**
15. **Author Contributions**
16. **Disclaimer**
17. **Copyright**
18. **Open Access**
19. **Keywords**
20. **Subject Areas**



Las ciudades inteligentes se humanizan



Adaptarse tanto a los que habitan en las ciudades como a los que se encuentran de paso, ese es uno de los grandes retos de las ciudades del futuro para ser innovadoras. Por ello, sin haberse todavía implantado el concepto Smart City en nuestras urbes, ha aparecido un nuevo término que trata de ir más allá de las cosas para centrarse en las personas.

Hablamos de la Smart Human City, un nuevo escenario con el que se pretende evitar generar o ampliar las diferencias entre los ciudadanos, un sistema complejo y dinámico cuyo objetivo más importante es el bienestar de todos sus ciudadanos.

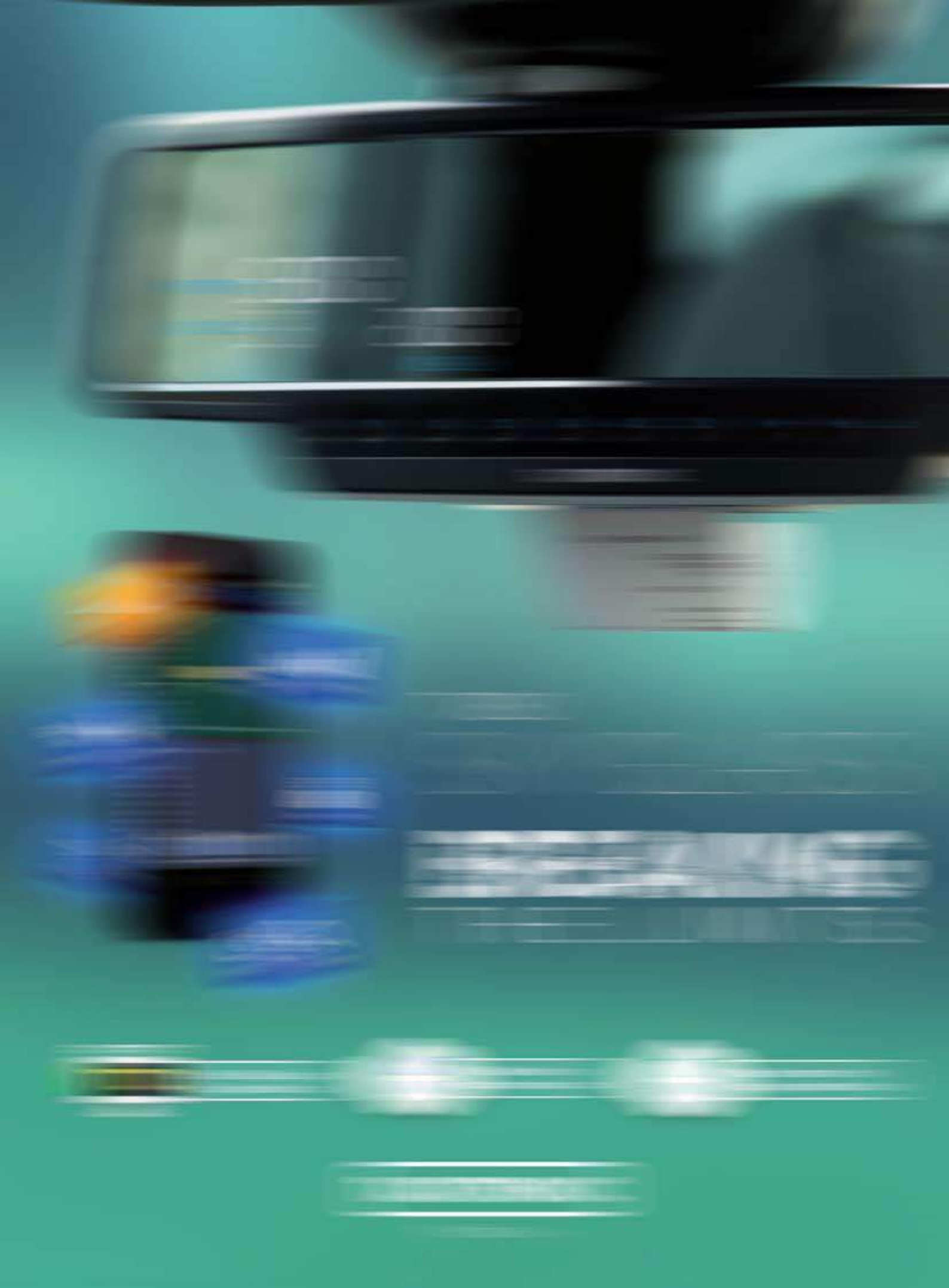
Para ello se debe crear un área urbana con una infraestructura adecuada, redes y plataformas inteligentes que ayude a escuchar y entender lo que está sucediendo en la ciudad y por lo tanto capaz de tomar mejores decisiones y canalizar la entrega de información y servicios adecuados a sus habitantes.

La Smart Human City propone un nuevo paradigma de estrategia urbana considerando a la ciudad como un sistema complejo y dinámico cuyo objetivo más importante es el bienestar de todos sus ciudadanos basándose en la igualdad y la flexibilidad en el acceso y uso de los servicios prestados, bien a través de sistemas tradicionales, bien a través de las TIC.

Para lograrlo es importante que este nuevo espacio aporte los mismos servicios a los habitantes de cualquier municipio, independientemente del número de habitantes que tenga, a través de los enlaces diseñados con las ciudades de referencia o cabeceras de comarcas. El desarrollo sostenible de las comunidades tiene que tener en cuenta los aspectos medioambientales y sociales globales para que, a largo plazo, no se comprometa ni se degrade la vida en el planeta o la calidad de vida de la especie humana.

Conectados también al taxi

Hacer la vida más fácil a clientes y conductores. Ese sería uno de los principales beneficios de los taxis conectados que han estado probándose en los últimos meses en Tokio. Y es que la movilidad es uno de los pilares para las ciudades inteligentes. A través de estos taxis se recogen en tiempo real los datos masivos (big data) generados a partir de la información facilitada por de vídeo de la conducción y los datos del vehículo, recopilados por el dispositivo de registro de la conducción instalado en los taxis y cuyos datos se transmiten para ser analizados y determinar los requisitos de las redes de comunicación para los taxis conectados.



Hasta un ahorro del 50% en combustible con el Caddy de GNC



El Caddy TGI está impulsado por gas natural comprimido (GNC), y logra un ahorro de hasta el 50% sobre otros combustibles. Es, por tanto, la mejor herramienta para el colectivo del taxi no solo por el menor gasto al llenar el depósito, sino porque su combustión sin residuo no contamina ni el aceite ni las bujías, permitiendo aumentar la vida útil del motor y del sistema de escape y el silenciador ya que sus gases de escape son menos corrosivos. A esto hay que añadirle que el coste total de propiedad es menor que el de las motorizaciones TDI y TSI de Caddy y el valor residual muy similar al de estas mismas motorizaciones.

Recargar los tanques de GNC del Caddy TGI supone hasta un 50% de ahorro sobre una versión de gasolina, y de hasta un 30% sobre la versión diésel. En el caso del Caddy (5 plazas), la capacidad de sus cuatro tanques de GNC es de 26 kilogramos, lo que supone un coste de aproximadamente 25 euros por cada recarga completa. Para el Caddy Maxi (7 plazas), que incorpora un quinto tanque elevando su capacidad a 34 kilogramos, el precio sería de menos de 35 euros.

Autonomía para muchos kilómetros sin repostar

En cuanto a la autonomía, la tecnología híbrida de gas natural comprimido y gasolina del Caddy TGI ofrece la posibilidad de trabajar más allá de zonas cercanas a una estación de recarga de gas natural comprimido.

El eficiente motor 1.4 TGI de 110 CV (81 kW), ofrece

una autonomía total de 810 kilómetros, de los cuales 610 se realizan con gas. En el caso del Caddy TGI Maxi la autonomía llega a los 940 kilómetros totales, de los cuales 760 kilómetros solo con gas.

En ambos casos, cuando su reserva de gas llega al límite su depósito de gasolina de 13 litros garantiza que el trabajo continúa con absoluta normalidad. El sistema Start/Stop también contribuye a ajustar el consumo en ciudad.

Completo equipamiento

A todas estas prestaciones se añaden a las habituales características del Caddy en cuanto a versatilidad, habitabilidad y relación calidad/precio. El modelo también cuenta con un importante equipamiento de serie, en el que destaca el apartado de la seguridad, con sistemas de ayuda a la conducción como el Front Assist con función City Emergency Brake y el sistema de frenada anticollisiones múltiples, entre otros.

Más respetuoso con el medio ambiente

Además de las ventajas económicas y de autonomía, el Caddy TGI es un vehículo respetuoso con el medio ambiente y que gracias a su etiqueta ECO puede circular sin limitaciones en aquellas localidades en las que están entrando en vigor restricciones de tráfico a ciertos vehículos, contribuyendo así a la mejora de la calidad del aire en las ciudades.



Movilidad eficiente, un compromiso de todos



Cada vez más concienciados de la importancia de cuidar nuestro entorno, usuarios y conductores apuestan por la movilidad eficiente en todos sus aspectos. Para ello es necesario también contar con las herramientas adecuadas que nos permitan hacer de este un viaje sostenible, con vehículos ecológicos y de emisiones cero que son cada vez más valorados por los profesionales de la automoción.

Dentro de la ajustada oferta de alternativas para el taxi, una que gana adeptos es la que ofrece el GLP. Con una amplia variedad de vehículos que llevan este tipo de motorizaciones híbridas (gasolina/ gas licuado del petróleo), el GLP se ha convertido en una apuesta segura dentro y fuera del sector. En términos globales, y según datos de la Asociación Española de Operadores de GLP, este combustible se ha convertido en el carburante alternativo más utilizado en el mundo, con más de 25 millones de vehículos. En Europa, lo usan 15 millones de vehículos y en España, más de 50.000.

Por su reducido coste frente a otras alternativas, por litro, en gasolinera, es aproximadamente la mitad que el de la gasolina y también por el ahorro en mantenimiento, pero sobre todo por sus innegables beneficios medioambientales. Un vehículo de GLP, contamina

mucho menos que los carburantes tradicionales, un 15% menos de CO₂ y entre un 70 y un 90% menos de óxidos de nitrógeno. Además, cuentan con el distintivo ECO de la DGT, lo que les permite circular sin restricciones por las ciudades cuando se activan los niveles 3 y 4 del protocolo por alta contaminación de Madrid.

La complicidad del taxi

La necesidad de una mayor implicación de todos los actores de la movilidad, desde administraciones públicas hasta los propios conductores requiere, no obstante, de un acompañamiento económico en forma de ayudas. Por eso es importante reconocer el compromiso de algunos gobiernos, autonómicos y locales, a la hora de conceder subvenciones para este tipo de vehículos alternativos.

Porque si el taxi siempre ha intentado estar a la última en tecnología, adaptándose a los cambios, también hay que destacar que ha sido de los primeros en apostar por estos vehículos alternativos para desarrollar su trabajo. Conscientes de las horas que pasan al volante y de la huella medioambiental que dejan, su compromiso con las ciudades en las que vivimos es, sin duda, innegable.



Inmovilismo e innovación Diez años de ferias del taxi de Madrid

Diez años y seis ferias. Ha pasado una década desde aquella primera Feria del Taxi de Madrid de 2008 y parece que ha pasado media vida por todas las cosas que han sucedido en ese tiempo. El taxi siempre ha proyectado la imagen de un sector anclado en el pasado, inmóvil, acomodado a su actividad cotidiana como si tuviera miedo a la renovación o bien por sentirse a gusto en su rol urbano sin amenazas que inquietaran su posición en la movilidad madrileña. En cambio, si repasáramos la historia más reciente, esa percepción se desmoronaría como un castillo de arena en pleno oleaje.

Aquí van algunos apuntes. Quién no recuerda aquellos postes en las paradas donde el taxista recibía las peticiones de los clientes a través de una centralita telefónica. El invento mejoró en la siguiente década con la aparición de los primeros coches equipados con radioteléfono. Luego llegaron más avances como los pagos con tarjeta y el móvil o la petición de servicios a través del teléfono móvil, novedades introducidas por la cooperativa Radio Teléfono Taxi. Sin olvidar otras importantes mejoras como la aparición del eurotaxi, la implantación de la tecnología GPS-GPRS o el cambio de vehículos por modelos de bajas emisiones. Novedades que se han podido contemplar en las ferias madrileñas desde 2008 donde las nuevas tecnologías aplicadas a la gestión de flotas han sido las novedades más revolucionarias.

Entonces, ¿de dónde viene la idea del tradicional inmovilismo del sector? Seguramente porque toda renovación debe ir acompañada de ideas, reflexiones y diálogo y a esta industria le ha faltado autocrítica y le han sobrado las etiquetas de la representatividad. Tan importantes son las mejoras tecnológicas y adminis-



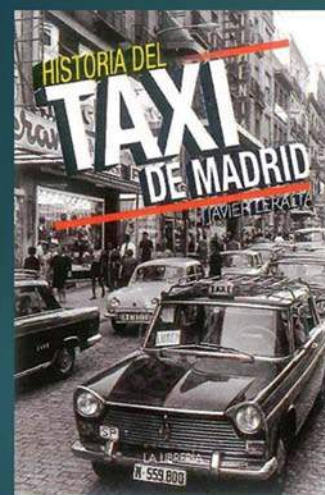
Javier Leralta.
Periodista, escritor e historiador del taxi

trativas como el desarrollo de los planes de actuación donde intervenga activamente la sociedad civil a la que, supuestamente, se presta el denominado servicio público del taxi, es decir: administraciones, consumidores, expertos, universidades, industria de la automoción, medios de comunicación, colectivos vulnerables, en definitiva, la sociedad en su conjunto.

La rápida expansión de la competencia ha tenido varios efectos beneficiosos para el sector como los debates de ideas, la gestión de la humildad, la disolución de la endogamia en la toma de decisiones y el descubrimiento de la unidad como la mejor arma para alcanzar grandes cosas.

HISTORIA DEL TAXI DE MADRID EN LA FERIA

Javier Leralta presentará su último libro, *Historia del Taxi de Madrid* el sábado 15 de septiembre a las 19 horas coincidiendo con la Feria del Taxi de Madrid. Leralta, periodista y escritor especializado en temas de viajes, tráfico y movilidad urbana, siente especial predilección por la historia y por el taxi. Este es su segundo libro sobre el taxi de Madrid. La primera fue publicada en 1996. En esta segunda entrega avanza en el tiempo incluyendo las últimas décadas.



Una década de La Gaceta del Taxi en la Feria



Porque creemos en el taxi, siempre hemos estado a su lado. En los buenos momentos, pero también en los regulares y especialmente en los difíciles. Son 23 años de historia de La Gaceta del Taxi y 11 presentes en todas las ediciones de la Feria del Taxi. Como este sector, nosotros nunca nos rendimos, y siempre estamos al pie de la información. Y por ello, desde su primera edición en Barcelona y su posterior alternancia con Madrid, La Gaceta del Taxi ha sido fiel a su cita anual con el sector.

Ha sido una década en la que hemos visto cómo el taxi evolucionaba y se convertía en una pieza clave dentro de la movilidad urbana. A pesar de que no siempre ha sido un camino fácil, este sector, y los profesionales que lo conforman, han estado a la altura de las circunstancias.

Consciente de su importancia dentro de la movilidad urbana, ha ido modernizándose con el paso de los años para dar siempre lo mejor de sí mismo. Es cierto que le queda camino por recorrer, pero está dispuesto a hacerlo. Y nosotros, como la primera revista del sector, queremos acompañar a todos los profesionales en esta nueva aventura y ver hasta donde llega. Os esperamos.



“El futuro del transporte y del taxi

Implantar una tarifa plana al aeropuerto y eliminar la restricción de la antigüedad de los vehículos son algunas de las novedades que podemos encontrar en el nuevo Reglamento de Canarias, aprobado el pasado mes de agosto. Son, además, dos medidas que tal y como ha explicado el presidente de la Confederación Canaria de Trabajadores Autónomos del Taxi, CCTAT, Francisco Reyes, ayudarán al taxi a competir. Para Reyes este es un primer paso en la dirección correcta, la intermodalidad en el transporte.



Francisco Reyes, presidente de CCTAT y ATAT

Actualizar la normativa y dotar al taxi de herramientas suficientes para hacerlo más competitivo, además de fomentar la intermodalidad en el transporte, son algunos de los objetivos del nuevo reglamento aprobado por el gobierno de Canarias que ha contado con el respaldo total del taxi.

No obstante, han sido las dos asociaciones autonómicas mayoritarias Fedetax y CCTA, quienes han participado en su elaboración, incluyendo aquellas cuestiones que consideraban necesarias modificar cuanto antes. En el tintero, tal y como nos explica uno de los ponentes, Francisco Reyes, presidente de la Confederación, quedan otros aspectos que requerirán una modificación legislativa próximamente. Todo ello para conseguir que el taxi canario, y los miles de profesionales que lo conforman, puedan sobrevivir en un mercado cada vez más competitivo.

Gaceta del Taxi.- ¿Cómo se consigue que el taxi sea más competitivo en el entorno en el que nos encontramos?

Francisco Reyes.- En todas las reuniones y jornadas que se están celebrando en los últimos años, tanto a nivel insular como nacional, se constata que el futuro del transporte y del taxi pasa por la intermodalidad. Para no pisarnos unos a otros y ser rentables y eficientes, el taxi también tiene que apostar por ello.

Porque al final de lo que se trata es de que el usuario, cuando se cumplen con todos estos requisitos, deja el vehículo privado en casa porque es mucho más cómodo moverse en transporte público, taxi incluido, que en coche. Que el centro de la ciudad tenga menos coches privados ayuda a mejorar el medioambiente, reduce los niveles de ruidos, elimina el tráfico y la congestión.

G.T.- ¿Cómo se alcanza dicha intermodalidad?

F.R.- Ampliando el concepto de taxi a la demanda, por ejemplo. Es decir, que los taxis puedan prestar el servicio donde poner una guagua [autobús] no sea rentable. Hay momentos en los que no sale rentable tener un autobús operando. Pues ahí debería poder entrar el taxi, realizando ese servicio. De esta manera se beneficia el usuario, el taxista, y la empresa que se encarga al transporte regular de viajeros, que elimina el alto coste que significa tener este tipo de vehículos para prestar un servicio deficitario.

Otra fórmula sería prestando transporte sanitario no urgente, como se hace en la Comunidad de Madrid, para aquellas personas que tengan movilidad pero que necesiten un transporte para rehabilitación o cualquier cuestión sanitaria que no requiera de un transporte medicalizado. Es evidente que el coste de las ambulancias es muy elevado en este sentido y por ese motivo creemos que los taxis podrían facilitar este servicio.

G.T.- Para conseguirlo, han comenzado a modificar las normativas del sector, empezando por el Reglamento. Como ponentes de la medida, ¿qué cuestiones destacaría de la modificación del reglamento?

F.R.- Destacaría todo, porque todo es importante, y tal vez la más importante y la que más atención mediática ha recibido es la tarifa plana. Canarias tiene 88 municipios y esta normativa les da la potestad legal a los ayuntamientos para que en colaboración o de acuerdo con las asociaciones del sector puedan es-

Con el nuevo Reglamento será realidad la tarifa plana al aeropuerto

pasa por la intermodalidad”

tablecer tarifas planas desde esos municipios al aeropuerto y viceversa.

De esta manera queremos contrarrestar el efecto de gente que está incluso trabajando por debajo de los precios y también poder competir con los turoperadores que en origen cobran una cantidad y no quieren que se ponga el taxímetro, porque da el importe exacto de lo que cuesta el servicio y ellos no quieren que los clientes sepan el sobrecoste que aplican a las tarifas. Razón por la que contratan directamente con las VTCs. Al poner la tarifa plana nos da la potestad de publicitar esas tarifas a nivel autonómico, pero también a nivel nacional e internacional, a través de las redes sociales y páginas web, informando a los posibles usuarios del coste real de un servicio de aeropuerto en taxi.

Queremos que sepan con exactitud cuánto cuesta un taxi al aeropuerto y de esta manera



El Reglamento fue aprobado el pasado mes de agosto (Imagen de archivo)



*El taxi ecológico,
apuesta del sector
para competir*

poder competir en los lugares de origen de muchos de nuestros clientes a los que ahora se les cobra de más.

G.T.- ¿Por qué se ha decidido eliminar la antigüedad de los vehículos, marcada en 12 años?

F.R.- Desde 2012, todos los vehículos destinados al servicio como taxi que se matricularan solo podían estar en activo 12 años. Qué sucedía, que se estaba llenando el sector, también como consecuencia de la propia crisis, de vehículos de gama baja. Y viendo por donde van todos los agentes de movilidad, creemos que el sector debe tener la posibilidad de invertir en vehículos más eficientes y ecológicos. Porque, aunque la asociación de hoteleros a nivel nacional nos considera los taxistas más amables de España, lo que queremos con este cambio es que se puedan poner vehículos más eficientes, híbridos y eléctricos, que suponen una inversión mucho mayor. El hecho de hacer un desembolso más grande y tener que renovar sí o sí a los 12 años, provocaba que mucha gente no quisiera hacerlo, pero eliminando esta obligación serán muchos los que se animen. Esto no quiere decir que los coches vayan a estar 12 años en funcionamiento, porque por el número de kilómetros que se retiran del servicio mucho antes. Pero si algún compañero no puede por cualquier cuestión renovar, que lo tenga el tiempo que considera necesario sin necesidad de tener una espada de Damocles constante sobre sus cabezas.

G.T.- En este sentido, ¿cree que las medidas que se están tomando desde las administraciones públicas para conseguir una flota más eficiente son suficientes?

F.R.- La renovación de la flota por vehículos eficientes debe incentivarse de muchas maneras. Esta solo es una de ellas. Por ejemplo, en el municipio grancanario de Arucas se puso hace apenas unos meses el primer taxi eléctrico, y hay previstos dos eléctricos más. Es verdad que el Gobierno canario va a dar un importante respaldo a

este tipo de vehículos con el decreto ley por el que se pretende eliminar el IGIC para este tipo de modelos ecológicos, híbridos ya sean gasolina eléctricos o gasolina gas, así como los eléctricos puros e incluso para aquellos vehículos que se puedan comprar solo de gasolina y convertirse con una transformación, que la mano de obra y la transformación como tal tampoco esté gravada por el impuesto. Y hay que agradecer a todas las formaciones políticas por su apoyo a esta medida, que ha sido aprobada por unanimidad. Pero yo demandaría un poco más, porque no todas las administraciones están igual de comprometidas. Por ejemplo, el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria tiene

“Tenemos que ampliar mercado para garantizar el futuro del taxi”

previsto sacar una partida, pero hasta ahora no hay nada. Y en cuanto al Cabildo Insular de Gran Canaria, si lo comparamos con el de Tenerife, se ve claramente la implicación de uno y otro. Mientras que en nuestra provincia tenemos 34 puntos de recarga, Tenerife tiene 77. Y, además, se han equivocado a la hora de promover las ayudas, con condiciones draconianas que poca gente va a asumir, como dar de baja en la DGT el vehículo que van a sustituir.

G.T.- Retomando el Reglamento, ¿qué otras cuestiones se han ajustado?

F.R.- Hasta ahora no se había contemplado la donación de padres a hijos de licencias como excepción al derecho de tanteo y retracto del ayuntamiento, sino que en este caso simplemente si se quiere donar el puesto de trabajo se hace de forma directa sin necesidad de elaborar un precontrato, condiciones económicas...etc. Algo que sí debe hacer salvo en otros casos.

También recoge el RD 55/2017 de 3 de febrero que supone una modificación de la ley 2/2015 de la desindexación de la economía española que señala que no se pueden subir las tarifas de cualquier servicio público, como es el del taxi, vinculándolo al IPC.

Ahora habrá que realizar un estudio económico que demuestre que los precios se han alertado significativamente con esa subida del IPC, justificándose así un aumento de las tarifas. Y esto es una ley nacional, que nos afecta a todos.

G.T.- Hemos hecho un amplio repaso a los cambios y modificaciones, pero ¿qué se ha quedado fuera y debería también actualizarse?

F.R.- Lo que se ha quedado fuera es porque es necesario modificar la ley, que requiere ya un trámite parlamentario. Y aunque sería largo de explicar, por ejemplo, queremos eliminar la posibilidad de que un titular de licencia tenga más de una. Actualmente es algo que solo puede hacerse en municipios de más de 200.000 habitantes y con más de 1.000 licencias, siendo la única ciudad que cumple con ese requisito Las Palmas de Gran Canaria. Y aunque apenas debe haber 4 o 5 personas que acumulen más licencias, los taxistas nos han hecho llegar que no les gusta esta situación.

También queremos que se identifiquen los vehículos de alquiler con conductor con distintivos similares a los que llevan en Madrid y otras comunidades autónomas. Además de las matrículas azules, esta iniciativa facilitaría más su detección.

Por otro lado, tenemos que revisar la forma de trabajo de algunas radioemisoras que siguen operando con la radio en abierto, es decir, que una persona llama y la llamada la reciben todos los taxistas, estén libre u ocupados. Hoy en día esto está prohibido por la ley de protección de datos. Con este tipo de cuestiones, junto con otras medidas que van en la misma línea, pretendemos adecuar la normativa a los tiempos que vivimos y a la nueva realidad social en la que nos encontramos, teniendo en cuenta por donde van todos los agentes de movilidad y por donde nos dicen que debemos ir para adaptarnos a un mercado cada vez más competitivo y complejo tecnológicamente hablando.

Para eso es necesario, por ejemplo, poder trabajar con terceros, operar con turoperadores o empresas que trabajen a través de las emisoras y que sean estas las que reparten el trabajo. Tenemos que ampliar nichos de mercado para garantizar el futuro del taxi.



[Blurred text block, likely a list or introductory paragraph]



[Blurred text block]

[Blurred text block]

[Blurred text block]



[Blurred text block]



[Large blurred text block at the bottom of the page]



“Nos enfrentamos a un enemigo invisible y poderosísimo”

Durante la noche del 8 al 9 de agosto, un taxista de Barcelona -quien no quiso dar su nombre por temor a posibles represalias- recibió un importante ataque en sus dos taxis. Esa misma noche, otros compañeros denunciaron que también habían recibido actos vandálicos en sus vehículos. Sin embargo, no fueron pocos los medios de comunicación que informaron de que había sido el propio sector del taxi quien se había auto realizado los ataques para desprestigiar a las VTC.



Así quedó el interior del vehículo tras el ataque

Pedro García es el nombre ficticio que desde la Gaceta del Taxi utilizamos en esta entrevista para reflejar las palabras de un taxista de Barcelona que durante la noche del 8 al 9 de agosto recibió dos ataques de carácter vandálico sobre sus dos taxis.

Esa misma noche, otros compañeros aprovecharon para denunciar que también habían sido víctimas de este tipo de acciones, que implican, sobre todo, la rotura de las lunas y golpes importantes en la parte exterior de los vehículos.

A pesar de las denuncias, Pedro García no dudó en criticar de forma considerable la “manipulación” de algunos medios de comunicación que se han “atrevido a concluir” que ha sido el propio sector del taxi el que ha realizado los ataques a sus propios vehículos. “Tenemos una guerra muy difícil de combatir porque hay un poder mediático, económico y político de niveles increíbles”, explica este taxista, quien repasa para La Gaceta del Taxi lo sucedido la noche de los ataques y los días anteriores cuando el taxi se echó a la calle para reclamar sus derechos.

Gaceta del Taxi.- ¿Cuándo se dio cuenta de que había recibido ataques en sus vehículos?

Pedro García.- Normalmente los coches los tengo guardados en el garaje, lo que pasó es que la noche del miércoles 8 al jueves 9 de agosto tuve trabajo hasta tarde, los estuve limpiando y dejé mis dos taxis en la calle. A las 6.00 de la mañana vinieron a recoger los coches los conductores y se encontraron con las lunas rotas, las puertas de uno de los coches pateadas y porque se vio que no les dio tiempo a nada más porque escucharían algo y saldrían corriendo. En cuanto me avisaron me acerqué a ver cómo estaban los vehículos, llamé a los Mossos d’Esquadra para que vinieran, pero me dijeron que no podían venir porque no tenían patrullas para enviar por el mes en el que estábamos. La policía me indicó que me dirigiera yo mismo a la comisaría

“Se está filtrando que nosotros nos hemos dañado los taxis”



WORLDWIDE

THE WORLDWIDE NETWORK OF THE WORLD'S LEADING UNIVERSITIES

FOR MORE INFORMATION VISIT WWW.WORLDWIDE-UNIVERSITIES.COM



AMERICAN
UNIVERSITY

UNIVERSITY OF
MICHIGAN

YALE UNIVERSITY

FOR MORE INFORMATION VISIT WWW.WORLDWIDE-UNIVERSITIES.COM

© 2008 WORLDWIDE-UNIVERSITIES.COM



El taxi sufrió graves desperfectos mientras estaba estacionado en la calle

a hacer el atestado. Insistí en que enviaran a alguna patrulla porque esto es un hecho vandálico pero no quisieron acercarse así que fui yo a la comisaría a poner la denuncia y allí miraron los daños e hicieron parte de los mismos.

G.T.- ¿Cuándo se enteró de que algunos compañeros de Barcelona también habían sufrido daños en sus coches?

P.G.- Ante los ataques y viendo que esa misma noche le había sucedido igual a otros compañeros, me llamaron varios periodistas y ya se corrió la voz. Algunos taxistas me enviaron también fotografías que demostraban que había sido un ataque bastante extenso, pero no sé si habían sido exactamente esa misma noche. En cualquier caso, hay que quedarse con la perversión informativa que está filtrando que nosotros nos hemos dañado los propios coches. Es una cosa de locos porque cómo voy a perder yo días de trabajo de los conductores, no tiene sentido. El resumen de lo visto en algunos medios es que yo me he dañado mis propios coches para perder dinero.

“No me fío nada de los políticos”

G.T.- ¿Alguna vez anteriormente había recibido algún tipo de ataque en sus taxis?

P.G.- Jamás. Es más, siempre que ha habido algún robo o algún ataque se ha producido sobre una fila de 20 o 30 coches y no solo sobre taxis como ha sido en este caso en el que sólo han dañado a mis dos taxis. No puedo acusar directamente a nadie, pero queda la sospecha de que esto puede responder a una venganza por las protestas del sector del taxi. Ya le digo que nunca había recibido un ataque de este tipo.

G.T.- ¿Le robaron algo del interior del vehículo una vez que las lunas estaban rotas?

P.G.- Nada. No cogieron nada del interior de los taxis. Aún así, yo les dije a los Mossos que hay unas cámaras justo en la calle don-

de estaban aparcados mis coches, que son de una fábrica. Pero los Mossos me dijeron que no podían utilizar esas cámaras que sólo estaban para vigilar la fábrica.

G.T.- En cualquier caso, lo que sí que parece evidente es que el clima de tensión cada vez es más alto, ¿verdad?

P.G.- Efectivamente hay mucha tensión, hay recelo. Y en esto hay una cosa muy significativa que también tiene que ver con lo que le dije antes de los intereses y es que se está hablando de qué pobrecillas las familias que van a dejar de trabajar y que pertenecen al sector de las VTC. Pero yo me pregunto, ¿y las pobrecillas familias que tengo yo por ejemplo a cargo? Es que conmigo trabajan seis personas con sus respectivas familias y como siga así la cosa voy a tener que prescindir de algunos de ellas. La facturación está bajando como consecuencia de estos vehículos y tendría que despedir a alguno de mis conductores, ¿eso no le da pena a nadie?

Si no se pone solución a esto mucha gente del sector del taxi va a perder su empleo. Y si resulta que con el reglamento de Colau se queda sin empleo algún conductor de las plataformas de VTC, yo estaría encantado de poder darle trabajo. Lo que pretenden las plataformas es eliminar el sector del taxi por completo y hay que mirar la perspectiva de la gente no solo de estas empresas.

G.T.- ¿Creé que puede hacer algo el taxi para cambiar esa imagen que pueda tener la gente y que entienda que detrás hay miles y miles de personas que viven de él?

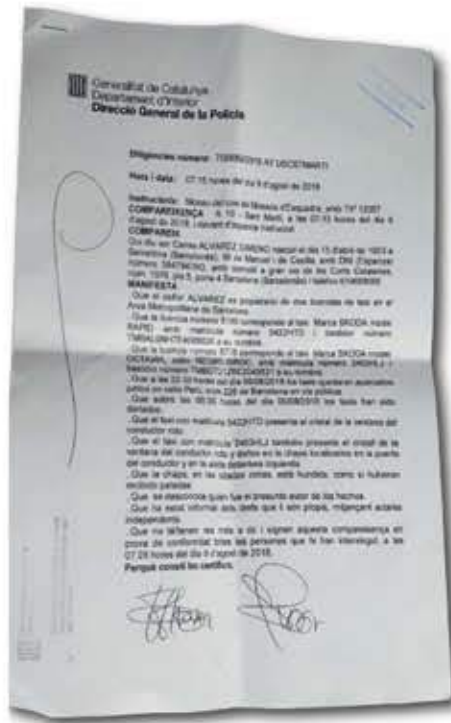
P.G.- Al menos en mi caso, en los más de veinte años que llevo en el sector, lo único que he hecho ha sido siempre servir a la ciudadanía y tratar de que los usuarios estén contentos. Es muy necesario, básicamente primordial, conseguir una app al estilo de la que tienen ellos. Es básico para que la gente se sienta cómoda a la hora de prestar el servicio. Luego hay que mejorar otra serie de cuestiones pero una app al estilo de la que tienen ellos considero que es primordial.

Aún así nosotros tenemos la desventaja de que detrás de estas empresas hay importantes fondos de inversión que pueden soportar pérdidas que el taxi no puede. Por eso me da gracia cuando se dice que nosotros somos un monopolio. Pero, ¿qué monopolio está encorsetado por tarifas que ponen las administraciones? Ellos quieren un monopolio real a libre precio y eso es lo que debemos hacer ver a la gente.

Calma tensa en el sector

G.T.- También le quería preguntar, aunque ya ha pasado un tiempo, ¿cómo vivió la huelga que llevó a cabo el sector del taxi tras conocerse que se suspendía el reglamento Colau en Barcelona?

P.G.- El sector del taxi sintió una enorme desilusión con la suspensión del reglamento aprobado por el AMB. Eso fue el detonante de todo. Los taxistas tenían esperanzas pero al ser tumbado por el TSJC, generó una bomba espontánea entre todos los compañeros. Por la calle se fue hablando, corrió como una gota de aceite. A mí me pilló de vacaciones y regresé a Barcelona para estar presente en la huelga. Ahora veremos porque el arte de la política no consiste en decir la verdad, sino en decir lo que conviene. Por eso le digo que estoy expectante pero no me fío nada de los políticos. Ahora se puede decir que hay una calma tensa y a partir del mes de septiembre.



Denuncia de los hechos ante los Mossos

“Si no hay solución mucha gente perderá su empleo”

G.T.- Al menos la imagen de un sector unido sí que ha quedado para el recuerdo. Que no se ve muchas veces...

P.G.- Fue extraordinario sentir el apoyo del sector de todas partes de España, en especial de los taxistas madrileños. Para nosotros que “impulsamos” todo el lío, ver como los compañeros se solidarizaban de esa manera nos generó un orgullo enorme. Fue una inyección de adrenalina magnífica y por eso creo que el gobierno decidió reunirnos. Pero nos enfrentamos con un enemigo invisible y poderosísimo. Hay muchas personas que han pegado un “pelotazo” con las VTC, con una clara idea especulativa y no de prestar un servicio de transporte. Por eso considero que se tiene que regular las VTC y que pongan en funcionamiento los vehículos.

Las mujeres taxistas tendrán su espacio propio en la Feria

El Foro de la Mujer Taxista contará por primera vez con un espacio propio en la X edición de la Feria del Taxi de Madrid que se celebrará los días 15 y 16 de septiembre de 2018. En su stand, este grupo de mujeres taxistas tratará de hacer ver a sus compañeras de profesión las actividades que realizan a lo largo del año, orientadas a hacer más llevadero y divertido un trabajo mayoritariamente masculino.



Imagen del último encuentro del Foro en Granada

Hace ahora algo más de seis años surgió a través de las redes sociales un grupo de mujeres taxistas que tenía como fin principal que éstas compartieran sus experiencias dentro del sector del taxi y creasen lazos de amistad a partir de su trabajo en común. Rápidamente apareció la posibilidad de organizar una cena entre algunas de las integrantes de este grupo con el objetivo de reunirse y pasarlo lo mejor posible.

La primera de esas cenas se celebró en Oviedo y en enero de 2019 este grupo de mujeres taxistas celebrará en Bilbao su séptima cena anual. A estos encuentros acuden taxistas de diversas partes de España con el objetivo claro de reforzarse dentro del sector. Durante el fin de semana de la cena, además de acudir al restaurante fijado, las taxistas hacen visitas turísticas cerca del lugar escogido, y también son recibidas por las entidades del taxi del municipio.

Pero además este año por primera vez estarán presentes en la Feria del Taxi, evento que se celebra en Madrid por décima ocasión los próximos 15 y 16 de septiembre.

Allí acudirán con un stand propio, siendo la primera vez que un grupo formado exclusivamente por mujeres taxistas cuenta con su propio espacio.

“Es la primera vez que se lleva a cabo un proyecto así”, explica a La Gaceta del Taxi Carmen, una de las integrantes del foro, más conocida dentro del grupo como “Karmencita”. “Será un stand exclusivo de mujeres para mujeres taxistas”, afirma.

El Foro de la Mujer Taxista, que ante todo busca reivindicar el papel de la mujer en el taxi, tiene claro que deben evitar introducir la política entre medias, y para ello necesitan que el sector del taxi las conozca. “Queremos aprovechar el evento para darnos a conocer y que la gente venga a vernos, porque cuando hablamos de nuestro foro muchas se muestran sorprendidas y a la vez interesadas en unirse. Por eso es importante acudir a la Feria”, explica Karmencita.

“Hay muchas mujeres que están solas, no tienen compañeras en sus lugares de trabajo y por eso es importante que conozcan nuestro foro”, afirma la portavoz, recalcando la importancia de hacer ver a taxistas muje-



Logo del Foro, que ha cumplido seis años este 2018

res de toda España que pueden contar con un grupo en el que compartir sensibilidades y aficiones además de un mismo trabajo.

Insiste Karmencita en que “los dos principales objetivos son, por un lado, reivindicar el papel de la mujer en el taxi y, por el otro, buscar la unión entre las mujeres taxistas para llevar el trabajo de la forma más llevadera posible”. “Queremos reivindicar que somos taxistas, pero también buscamos juntarnos para compartir inquietudes”, sostiene la portavoz del Foro.

Esas inquietudes que pueden surgir dentro del sector femenino se hace más necesario compartirlas cuando el número de compañeras es muy reducido. “El porcentaje de mujeres en el sector del taxi es muy pequeño, somos una minoría y está bien que las pocas que seamos estemos juntas”, incide Karmencita, quien recuerda que apenas el 5% de los taxistas de España son mujeres.

Apoys del taxi

Para asegurar la presencia del Foro en la Feria del Taxi y para la realización de otras actividades que desempeñan a lo largo del año, este grupo femenino de taxistas ha recibido el apoyo de entidades y también de taxistas a nivel particular. Uno de ellos ha sido Matias, un taxista madrileño que, tal y como explica la portavoz, “ha ayudado mucho con una aportación económica muy grande”.

Este grupo también ha recibido la ayuda de entidades del sector como MyTaxi o Radio Taxi Independiente, así como la empresa de capillas Montero. Al cierre de esta edición

el Foro de la Mujer Taxista estaba esperando la confirmación de la ayuda de parte de una importante asociación de taxis madrileña.

“Somos minoría y tenemos que estar juntas”

Actividad del grupo en la Feria

Con el apoyo recibido, las mujeres pertenecientes al Foro podrán acudir para informar y atender con las máximas garantías a todas las compañeras que quieran informarse. Está confirmada la presencia de compañeras procedentes de Valencia, Zaragoza, Barcelona o Bilbao, que acudirán para echar una mano en todo lo que se pueda en las labores de promoción.

Además, durante los días de la Feria, está preparada una mesa redonda donde se hablará y debatirá sobre el papel de la mujer en el taxi. Junto a este debate, se mantendrá en

la sala de conferencias una exposición de la presencia histórica y actual de la mujer en el sector.

Experiencia como mujer taxista

Un sector en el que, aunque sean minoría, existen muchas mujeres con una amplia experiencia en el desempeño de su labor de taxistas. Una de ellas es precisamente Carmen, con nada menos que 11 años al volante. “Procedo de una familia de taxistas. Cuando lo dejó mi padre me puse yo a trabajar con el taxi, pero es que mi hermana tiene otro, el marido de mi hermana también, mi marido es taxista y tengo otro cuñado en el sector”. De esta forma, esta taxista explica, orgullosa, que pertenece a “una familia de taxistas”.

Preguntada sobre si es más complicado ejercer esta profesión siendo mujer, Karmencita muestra sus dudas. “No sé si puedo considerar más complicado ser taxista siendo mujer, de hecho, muchos clientes cuando ven que eres una mujer les agrada, tal vez por lo sorpresivo que sea”, explica. “Aunque tampoco puedo negar que he tenido y he sufrido situaciones lamentables, casos de clientes que te dicen que ellos no va con mujeres. Queda algo de machismo pero en general la gente es respetuosa y los compañeros aún más”, añade la taxista.

“Somos pocas pero cada vez nos hacemos notar más”, explica esta taxista que, además de llevar a cabo iniciativas dentro del Foro de la Mujer Taxista, también ha colaborado en Madrid con otros proyectos en favor del sector. Uno de ellos fue la puesta en marcha de una campaña junto a un compañero para fomentar el uso del taxi entre los ciudadanos. La iniciativa consistía en unos imanes que se fijaban en el lateral del coche y animaba a los clientes a moverse en taxi.

“Queremos darnos a conocer”

No te puedes perder...

La Feria del Taxi, como en otras ocasiones, ha organizado una serie de charlas y mesas redondas para debatir sobre diferentes cuestiones relativas al sector. Desde medioambiente, nuevas tecnología, eficiencia y normativa, pasando por aspectos más sociales. Precisamente uno de estos coloquios versará sobre el papel de la mujer en el sector del taxi. Será el día 15 de septiembre, a las 16:30, en el meeting room que la Feria ha dispuesto para estos debates.

THE NEW
UNIVERSITY
OF THE SOUTH
WESTERN
AUSTRALIA

1987



UNIVERSITY
OF THE SOUTH
WESTERN
AUSTRALIA

Las matrículas azules llegan al taxi y a las VTCs

Desde el pasado 1 de agosto, los taxis y los vehículos de alquiler con conductor deberán llevar las matrículas traseras de color azul. Eso sí, para quienes ya tengan su taxi adquirido, se ha concedido un año de plazo para adecuarse a la norma. Desde Fedetaxi, principal percusor de esta medida, se ha valorado favorablemente la puesta en marcha de una herramienta "muy importante" para combatir el intrusismo.



En un año todos los taxis y VTCs llevarán matrículas azules en la parte posterior

Con polémica en el sector, Fedetaxi se ha posicionado a favor por la puesta en marcha de esta medida, mientras que Antaxi y FETE se han mostrado más escépticos sobre su utilidad real, las matrículas azules ya son una realidad.

Eso sí, se ha concedido un año de margen para quienes ya tengan el vehículo adquirido, mientras que serán obligatorias para quienes adquieran un taxi, o VTC, nuevos. De momento A Coruña ha sido la primera ciudad en tener un taxi con matrícula azul en la parte posterior del vehículo.

El BOE da un año de plazo para que se adecuen las matrículas

Su propietario, Rafael García, ha explicado a medios locales que tuvo que encargar la placa en Murcia, porque allí no hay.

Como novedad con respecto a la propuesta inicial, las matrículas azules, que fueron aprobadas por la Comisión sobre

Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados, en su sesión de 29 de noviembre de 2016, solo se llevarán en la parte trasera. España se suma así a otros países, como Bélgica, Holanda o Grecia, que también han apostado por la identificación de ambos sectores, taxis y VTCs, con el uso de placas diferenciadas. Una decisión que desde Fedetaxi han calificado de "muy importante" para combatir el intrusismo. "A partir de ahora los vehículos ilegales lo tendrán mucho más difícil para circular y se expondrán a sanciones mucho mayores.", han señalado desde esta organización, la que más ha peleado dentro y fuera del ámbito político por esta medida.

Por eso han celebrado que, casi dos años después de su aprobación en el Congreso, el transporte el transporte público de viajeros de vehículos de hasta nueve plazas cuente con una herramienta más a la hora de controlar principalmente a las VTCs. Pero también a los piratas e intrusos que realizan de forma completamente ilegal el traslado de pasajeros de un punto a otro.

La mencionada Proposición no de Ley solicita el cambio del color de las placas de matrícula de los vehículos automóviles destinados al servicio de taxi y de alquiler con conductor de hasta nueve plazas, sin determinar si han de ser las delanteras y las traseras. No obstante, considera que para obtener la identificación de estos vehículos es suficiente con que la placa de matrícula trasera sea de color azul, por lo que se mantiene el color blanco en la placa de matrícula delantera. Tampoco se modifica la numeración de sus placas de matrícula, que sigue siendo la misma que la actual.



Taxis de Bélgica, Holanda o Grecia también lucen estas matrículas

Mediante esta orden se da además cumplimiento a la citada Proposición no de Ley modificando que, para facilitar su visibilidad, los caracteres consignados en matrículas traseras azules se cambien del color negro al blanco.

A Coruña ya tiene un taxi con la nueva matriculación

Los políticos, a favor

Esta PNL, llevada a la Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible por Podemos en 2016, contó con los votos a favor de todo el arco político. Desde el PSOE, en aquel momento en la oposición, hasta Esquerra

Republicana, para quien era "urgente" tomar medidas concretas. Opinión que compartían también en Ciudadanos. También votó a favor el Partido Popular.

Frente a esta aparente unanimidad, siempre con matices, de los partidos políticos, destacaba la división que la medida generaba dentro del propio sector. Antaxi, por ejemplo, criticaba la medida en enero de este mismo año, calificándola de "postureo político". Para esta organización es necesaria mayor vigilancia frente al intrusismo "con cuerpos especializados y sanciones más duras". Además, consideran "innecesaria" una herramienta que podría llevar a la confusión a los usuarios.

Por su parte, la Federación Élite Taxi España, FETE, también presentó alegaciones contra la medida alegando que choca frontalmente con la voluntad de la ley de diferenciar claramente taxis y VTCs.

La Generalitat Valenciana obligada a conceder 200 VTCs

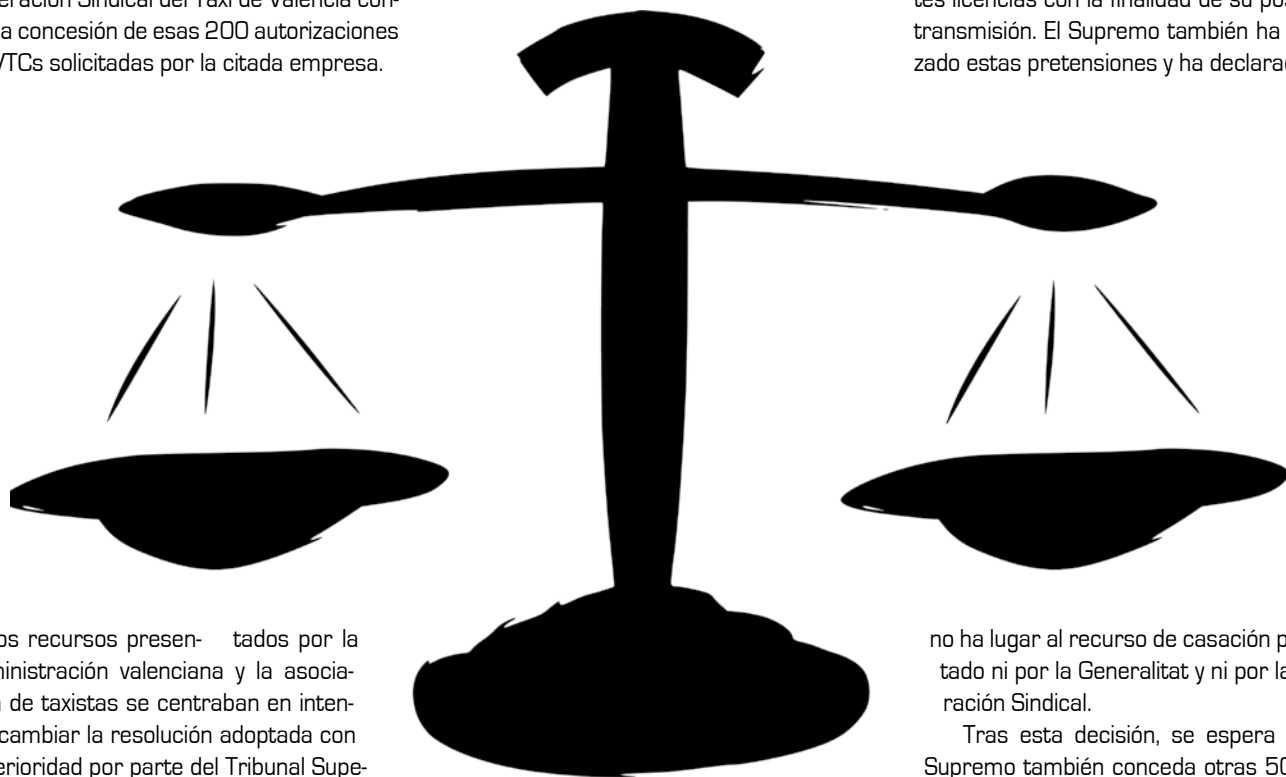
Pese a su negativa inicial, finalmente la Generalitat Valenciana se verá obligada a conceder un total de 200 autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor (VTC) que en febrero de 2013 solicitó la empresa Ares Capital.

El Tribunal Supremo ha desestimado los recursos de casación presentados tanto por la Generalitat Valenciana como por la Federación Sindical del Taxi de Valencia contra la concesión de esas 200 autorizaciones de VTCs solicitadas por la citada empresa.

por la fecha de solicitud de autorizaciones, se estaba vulnerando el principio de proporcionalidad de 1 VTC por cada 30 taxis fijado en la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre (LOTT) de julio de 2013.

Sin embargo, el Supremo no ha admitido este recurso porque recuerda que la solicitud de las 200 VTC, fechada en febrero de

la Federación Sindical del Taxi de Valencia se centraba en la idea de evitar una masiva solicitud de autorizaciones de VTC formulada por una única empresa, lo que, al parecer de sus abogados, excedía aparentemente los límites normales del ejercicio del derecho a obtener un título habilitante. La Federación Sindical del Taxi advirtió en su escrito que Ares Capital ya solicitó y obtuvo precedentes licencias con la finalidad de su posterior transmisión. El Supremo también ha rechazado estas pretensiones y ha declarado que



Los recursos presentados por la administración valenciana y la asociación de taxistas se centraban en intentar cambiar la resolución adoptada con anterioridad por parte del Tribunal Superior de Justicia de Valencia. El TSJV entendía que la denegación de la solicitud de 200 VTCs que en un principio hizo la Dirección de Transportes no se ajustaba a derecho y que, por lo tanto, Ares Capital podía disponer de ellas.

En el escrito de recurso presentado por la Generalitat, la administración entendía que

2013, se hizo antes incluso de que entrase en vigor la LOTT de julio de 2013, por lo que aún sería aplicable la Ley Ómnibus que liberalizó el sector de VTC en 2009. Aún así, el TS advierte que si se hubieran solicitado tras la entrada en vigor de la LOTT de 2013, también se habrían concedido, pues la limitación se hace efectiva con el desarrollo reglamentario que vino dado por el RD 1057/2015 de 21 de noviembre por el que se modificó el Reglamento de la Ley (ROTT).

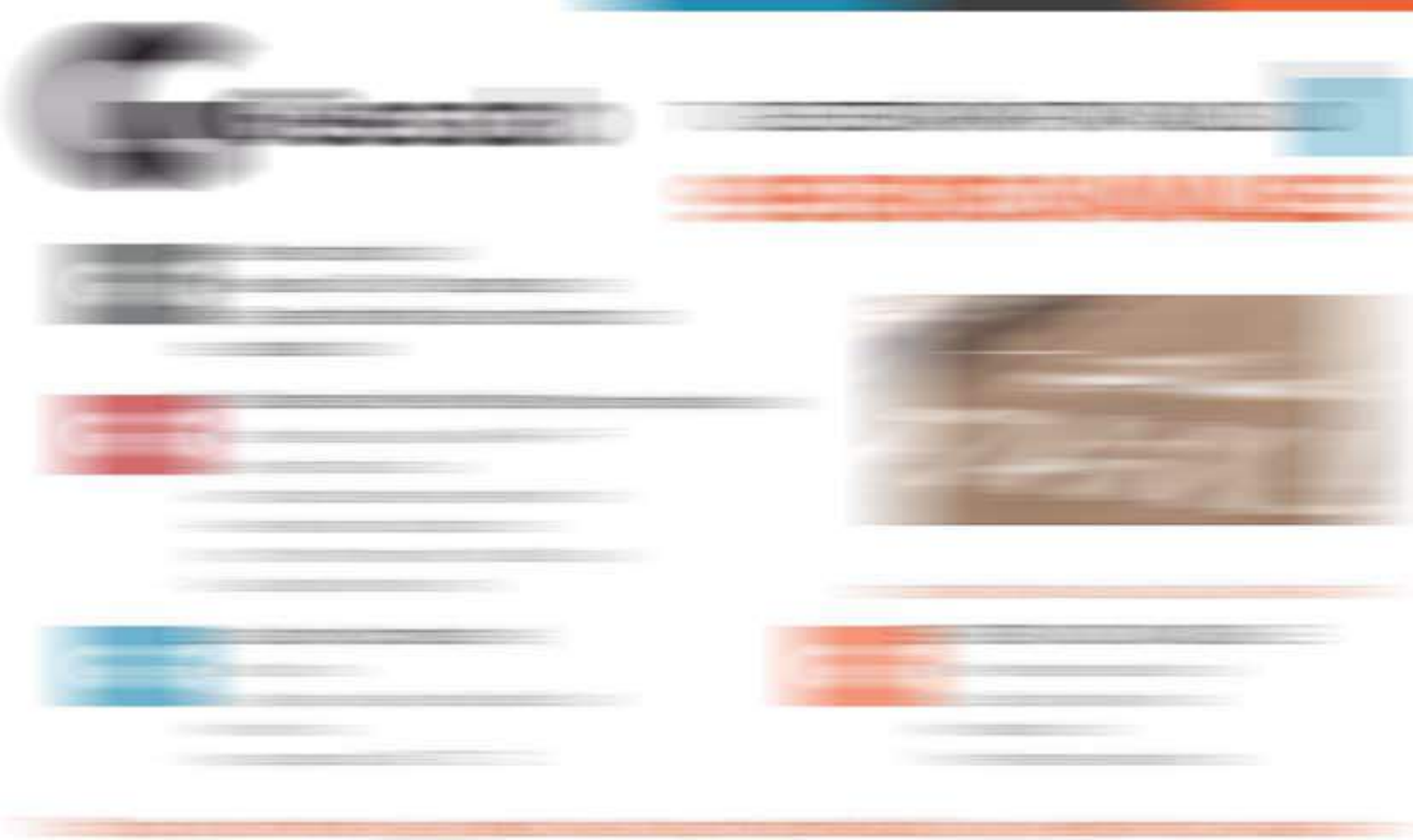
Por otro lado, el recurso presentado por

no ha lugar al recurso de casación presentado ni por la Generalitat y ni por la Federación Sindical.

Tras esta decisión, se espera que el Supremo también conceda otras 50 autorizaciones de VTC que también fueron solicitadas por Ares Capital en Valencia. La Federación Sindical también presentó un recurso de casación y su defensa se basó en que la ley no contempla que un solo interesado pueda ser titular de más autorizaciones de las que materialmente pueda trabajar.

Fernando del Molino, presidente de la Federación Sindical, confiaba y así lo expresó a La Gaceta del Taxi, que recurriendo por la vía de la solicitud masiva de VTC, se podría evitar un desembarco de estos vehículos que "reventase el sector del taxi". Finalmente no ha sido así, por lo que el goteo de VTC en Valencia parece que de momento no encuentra freno.

Se espera que el Supremo conceda otras 50 autorizaciones



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

MADRID

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



CITROËN

C-Elysee Feel GLP	1.587	115	11.515*
C-Elysee Shine GLP	1.587	115	12.000*
C4 Picasso Space Tourer GLP man	1.200	130	18.100
C4 Picasso Space Tourer GLP/autom	1.200	130	20.100

*PRECIOS DESDE

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

T. CASTILLO. TEL. 91 358 02 03 - 91 323 49 89
C/ Lezama 6 - C/ Sinesio Delgado 40. Madrid



DACIA

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

*No incluido gastos de preparación taxi.

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



FIAT

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

*Precios desde.

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



FORD

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.



LEXUS

IS300h	2.500	223	34.750*
--------	-------	-----	---------

* (provisional aprox)



MERCEDES

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

El precio no incluye equipamiento para taxi.

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



NISSAN

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

Estos precios incluyen los descuentos de las ayudas en vigor.



RENAULT

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

*No incluidos gastos de preparación taxi, ni IVA.



SEAT

León TGI Reference DSG	1.4	110	19.100
León TGI Style DSG	1.4	110	19.990



SSANGYONG

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



TESLA

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

Precios desde, restado el IVA y las ayudas institucionales.



TOYOTA

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

COMAUTO SUR. Telf. 91 498 71 70
Avda. Carlos Sainz, 11 - Leganés



VOLKSWAGEN


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

Precios con IVA. No incluida preparación ni transformación Eurotaxi.


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


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

BARCELONA

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
 CITROËN			
C-Elysee Exclusive GLP	1.587	115	12.200
C-Elysee Exclusive HDI Blue	1.560	100	11.890
C-4 Picasso HDI Blue	1.560	120	18.150
C4 Picasso GLP	1.587	130	18.100
C4 Picasso GNC	1.587	130	18.100
GC4 Picasso /GLP	1.587	130	18.250
GC4 Picasso /GNC	1.587	130	18.250


IVA incluido.


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

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


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

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


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

 LEXUS			
IS300h	2.500	223	35.800 *


* [provisional aprox]


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


Estos precios incluyen los descuentos de las ayudas en vigor.

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

Iva y matriculación incluidos.

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


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

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

*Incluido IVA y preparación taxi


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

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

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

Precios desde, restado el IVA y las ayudas institucionales.

 TOYOTA			
Prius + Eco	1.800	136	24.300

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

*Precios con iva 4%.

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

Necesito conductor para trabajar taxi solo. Coche automático. T. 626917071

Se ofrece conductor, limpio y responsable. Ofrezco fijo. Necesito licencia par con libranza lunes o viernes para trabajarlo solo. Victor. T. 673985303. Email: Lorenita.six@hotmail.com

BARCELONA Busco trabajado como conductor de taxi para el turno de mañana. Con experiencia de 6 meses. Tariq Mahmood. T. 631037788. Email: mahmoodtariq507@gmail.com

Necesito taxista para Madrid. Para conducirlo él solo, sin turnos. Sin emisora. Se requiere documentación y referencias. Juan Catalá Rodríguez. T. 610693229. Email: julen10@hotmail.es

Vendo licencia Taxi librando miércoles impar. Coche recién comprado Citroën Elysee de GLP. 140.000€. Sonia. T. 629080154. Email: soniamorala@hotmail.com

Se necesita conductor turno completo, zona Aluche/Carabanchel, coche nuevo. Seriedad. Ricardo Herrero. T. 609744084. Email: rrr7359@gmail.com

BARCELONA Me ofrezco como conductor para el turno de mañana. 8 años de experiencia en el sector. Antonio Sánchez Rodríguez. T. 652867385. Email: arturosanchezalmao6@gmail.com

Se necesita conductor zona de Hortaleza, turno de 12 horas, para trabajarlo solo, buenas condiciones. No fumador. Alfonso Aguilera. T. 626054814. Email: Aguilerahi73@gmail.com



Necesito conductor taxi. A porcentaje del 50%. Madrid, zona Alcorcón o alrededores. Jesús. T. 665143619. Email: jesushp52@gmail.com

BARCELONA Busco conductor para turno de mañana. Interesados contactar con Vicente. T. 695662100. Email: vimotaxi@gmail.com

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

Se necesita conductor turno 11 horas, zona sur. Maite Mateos Domingo. T. 615387163. Email: lista27_4@hotmail.com

BARCELONA Necesito conductor para el turno de noche. Riera Blanca. T. 619702887. Email: Josvarsa@hotmail.com

Necesito conductor a jornada completa. Enrique. T. 649129967. Email: enrquitocoslada@gmail.com

Se necesita conductor taxi con cartilla municipal turno 8 hora tarde/noche y fines de semana completos al 50%, zona Moratalaz. Antonio José. T. 655453723. Email: Antoniotaxi8334@gmail.com

BARCELONA Se precisa asalariado para trabajar taxi. Turno indiferente. Experiencia mínima un año. Bart Honrubia. T. 639721111. Email: bh8474@gmail.com

PREMIADOS METAL LUBE



Ramón Sánchez Rodríguez
Licencia 02574
4 años en el sector



José Daniel Sánchez
Licencia 15.673
12 años al volante



Marco Aurelio Guzmán
Licencia 07984
12 años como taxista

