

La **Gaceta** TAXI

del

La primera revista del sector

AÑO XXIV
NÚMERO 269
ENERO 2018

Madrid, a la espera de que mueva ficha la CAM

Fco López Carmona
Dtor. de Circulación Ayto Madrid

- **Autónomos con más derechos y obligaciones**
- **Golpe de la Generalitat a la "marea negra"**
- **Valencia recibe con preocupación más VTC**

Terrestrial Dietary Supplement for Dogs.



Essential

- Contains essential vitamins and minerals
- Supports overall health and well-being
- Helps maintain a healthy coat and skin
- Supports joint health and mobility
- Supports immune system function
- Supports digestive health
- Supports energy levels

www.essential.com



Essential
Dietary Supplement
for Dogs

Sin bajar la guardia

Hemos comenzado un nuevo año y el taxi mantiene inquebrantable su espíritu luchador para no dejarse avasallar por la dura competencia que supone las VTC. El pasado miércoles 9 de enero el taxi de Madrid volvía a salir a la calle y se manifestaba ante la Dirección General de Transportes de la Comunidad para exigirle al gobierno de la CAM un reglamento que regule el transporte de Vehículos, lo mismo que existe uno para el taxi desde hace tiempo. Reclaman para la competencia unas normas de funcionamiento equiparables a las que debe cumplir el sector del taxi. De no atenderse sus demandas amenazan con una huelga indefinida que va a someter este mismo mes a la opinión del colectivo en un referéndum.

Barcelona por su parte va unos pasos por delante y ya ha logrado el compromiso de la Generalitat para comenzar la redacción de ese reglamento, lo más llamativo es la exigencia del sector de establecer un tiempo de reserva en los servicios de VTC no inferior a 6 horas. De prosperar esta medida el taxi catalán podría respirar mucho más tranquilo pero ya se han producido las primeras reacciones en contra, lo que indica que no será fácil sacarla adelante.

En este avance constante de la "marea negra" le toca un segundo desembarco a Valencia que el taxi recibe con serio temor y preocupación. En este pulso de blanco sobre negro, el taxi valenciano ya ha dejado claro que tampoco bajar la guardia y exige también a su gobierno autónomo que ponga en marcha cuanto antes un reglamento de VTC lo que ya están haciendo.

Hay prisas en estas peticiones y exigencias porque todos son y somos conscientes de que el calendario para obtener las soluciones que reclama el sector del taxi en su conjunto tiene posible fecha de caducidad; y esa fecha nos lleva al mes de mayo con la celebración de elecciones autonómicas y municipales. Recién superados los comicios, los gobernantes elegidos y la clase política en general se muestra mucho menos receptiva a las peticiones ciudadanas. Ya no deben preocuparse al menos en otros 3 ó 4 años por el voto. Así son las cosas.

4. Taxómetro

- Con opinión propia

6. Primera carrera

- El taxi afronta 2019 con nuevas exigencias de regulación VTC



10. A fondo

- Entrevista Francisco López Carmona, director de Circulación Ayuntamiento Madrid



14. Reportaje

- Gran desembarco en Valencia de VTCs



18. En marcha

- El taxi de Barcelona llevará coches ECO



28. Actualidad

- Nuevas medidas y prestaciones para los autónomos



32. Actos

- ICabalgata de reyes en taxi



32. Homologados

- Los taxis autorizados en Madrid y Barcelona

34. gacetadeltaxi.com

- Tablón online



Año XXIV - Número 269 - Enero 2019

Edita: GUSPIADA, S.L.

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

Página web: www.gacetadeltaxi.com

Directora: Pilar Glez. Matorra
pymatorra@gacetadeltaxi.com

Redactora Jefe: Olga Lobo,
olga@gacetadeltaxi.com

Redacción: Javier Izquierdo,
jizquierdo@gacetadeltaxi.com

Colaboradores: Germán Ubillos,
redaccion@gacetadeltaxi.com

Dpto Comercial: GGM
comercial@gacetadeltaxi.com

Administración: info@gacetadeltaxi.com

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.

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 (XIV)

Manu Sánchez

Responsable Geet
Plataforma en defensa
del servicio público del taxi



El claro objetivo del Reglamento del 64 fue el de regular con carácter general el servicio del taxi, con o sin aparato taxímetro de ámbito estatal, y sentar las bases de las ordenanzas municipales de los vehículos de alquiler que por aquel entonces estaban en auge y que acompañaban en el mismo sentido a un aumento de vehículos en general.

Dudar a día de hoy de la naturaleza jurídica del arrendamiento de automóviles, en este caso con conductor, nos hace aconsejar y recordar a todos los legisladores y catedráticos de las ciencias jurídicas, que a través de cualquier normativa habida o de futuro desarrollo, siempre tendrán que diferenciar entre el servicio público de taxi de aquel que ofrece un servicio de transporte realizado en un vehículo de alquiler con conductor, hoy llamados VTCs, cuya caracterización no viene a cambiar absolutamente nada de los servicios ofrecidos con anterioridad, bajo la denominación de arrendamiento o alquiler de vehículos. Un "alquiler", que se conoce en nuestro idioma, para denominar un contrato sinalagmático (con obligaciones para las dos partes de la relación contractual) por el cual una de ellas entrega a la otra un objeto suyo, un servicio o una obra, a cambio de una suma de dinero, que también recibe el nombre de alquiler o renta. Es decir, con carácter general, la intervención de empresas en el alquiler de coches constituye un elemento decisivo para su calificación como contrato de adhesión, puesto que su contenido viene predeterminado por el arrendador, limitándose el arrendatario simplemente a aceptar o a rechazar el contenido del contrato.

Si el arrendamiento de vehículos necesita de un contrato mercantil para su uso, ese mismo arrendamiento de vehículo se encuentra también con la frecuente realidad de necesitar un contrato de transporte. Y es aquí donde nos encontramos con la verdadera competencia exclusiva que asume el Estado sobre los VTCs, como es "el contrato de transporte" de una empresa que alquila servicios de transportes. Un contrato de alquiler que conlleva un transporte, por el cual se consensua, es bilateral y oneroso, por lo que una persona llamada porteador o conductor, se obliga a conducir personas o cosas de un punto a otro mediante cierto precio que debe pagarle otra persona llamada cargador o viajero. Según se estipula en la LOTT en su artículo 18, "el precio de los transportes discrecionales de viajeros y mercancías y el de las actividades auxiliares y complementarias de transporte, será libremente fijado por las partes contratantes", por lo tanto nada tiene que ver con los precios del taxi que se establecen bajo tarifas intervenidas por las administraciones públicas, y que son tarifas de obligado cumplimiento por las partes intervinientes.

De ahí vienen las claras y matizadas diferencias de la naturaleza jurídica del taxi como servicio público de transportes, respecto a la naturaleza jurídica de los VTCs dentro de los transportes discrecionales. La distinción entre arrendamiento del vehículo y transporte propiamente dicho, efectuado por un vehículo de arrendamiento coincide con la distinción entre arrendamiento de cosa y de obra. En el transporte sea cual sea el resultado que se persiga en el contrato de transporte se indicará normalmente la clase de vehículo que se va a utilizar, mientras que el arrendamiento por el contrario es necesario que exista una determinación del vehículo arrendado o, al menos de su marca comercial, modelo y características, así como la determinación del tiempo de utilización del vehículo y su incidencia en el precio de transporte en el que se pacte una duración en su ejecución.



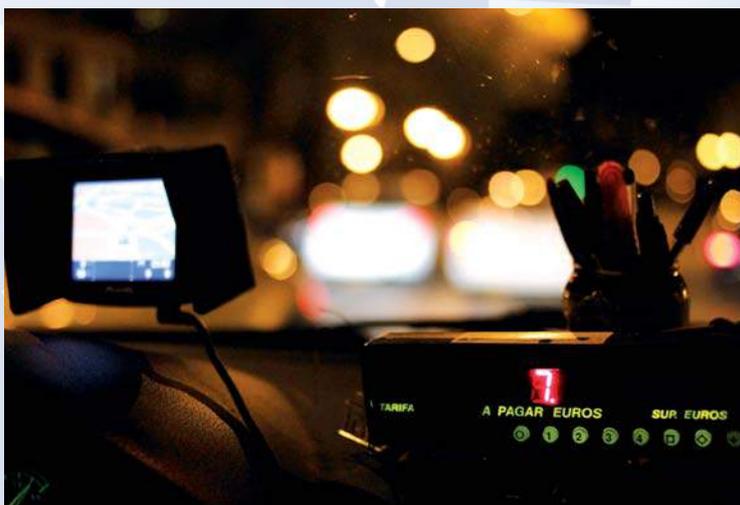
La naturaleza del arrendamiento de automóviles, o de vehículos de alquiler, se trata de un complejo de relaciones personales que tienen su fundamento en una declaración de voluntades encaminada a un fin, en suma, de un negocio jurídico de tipo contractual. Como todo contrato, el arrendamiento de automóviles tiene como base el acuerdo de voluntades y el consentimiento de las partes. Por ello, esa conexión entre contrato de alquiler y contrato de transporte son las condiciones principales del arrendamiento de vehículos con persona conductora que sólo podrán circular si existe justificación de que están prestando un servicio previamente contratado. Es decir, el vehículo, salvo que se encuentre en la zona donde se ubica la empresa (domicilio fiscal), no puede estar circulando -ni permanecer estacionado- por las calles de una ciudad en espera de una solicitud o de captación vía telemática y menos aún en la búsqueda de clientes en la calle, ya que deberá de haberse cumplimentado el contrato de manera previa, antes de que se inicie la prestación del servicio contratado, siendo el origen de la contratación las oficinas o lugar fiscal de la empresa. La documentación acreditativa de la contratación deberá llevarse a bordo del vehículo: bien una copia del mismo, bien la hoja de ruta que

evite las constantes confusiones o prácticas habituales que vienen realizándose por estas empresas. A efectos de control administrativo, la empresa titular de las autorizaciones de alquiler de vehículos con persona conductora deberá cumplimentar una hoja de ruta por cada servicio, que deberá ser conservada durante el plazo de un año a partir de la fecha de celebración del contrato. Con respecto a la hoja de ruta, en cada una se hará constar: nombre y DNI o código de identificación fiscal de la perso-

na arrendadora y la persona arrendataria; lugar y fecha de celebración del contrato; lugar, fecha y hora en que se iniciara el servicio; lugar y fecha en que haya de concluir el servicio (el lugar puede omitirse cuando el contrato señale expresamente que tal lugar será libremente determinado por la persona cliente durante la prestación del servicio); matrícula del vehículo; y otros aspectos determinados, en su caso, por la Administración o que libremente pacten las partes. Cuando la copia acreditativa del contrato contenga los mismos datos exigibles para la hoja de ruta, no será preciso cumplimentar ésta.

Por consiguiente, la celebración de los contratos de transportes no son exclusividad de los VTCs sino que cualquier empresa llámese de mercancías o de viajeros, está obligada a extender el correspondiente contrato en

las dependencias de la empresa, antes de la prestación del servicio, siendo obligatorio que se firme un contrato de arrendamiento entre la empresa y la persona usuaria. La documentación que acredite este contrato debe de llevarse a bordo del vehículo, ya sea con una copia del mismo o con la hoja de ruta del servicio. Y por último, se entiende que el vehículo inicia el servicio desde su lugar fiscal con la hoja de ruta o contrato firmado por ambas partes procediendo. El cliente



conservará una copia del contrato, por si fuera necesario presentar algún tipo de reclamación ante las oficinas de consumo.

Y de todo esto es lo que se diferencia de los servicios públicos de taxi.

“Muchos de los fracasos en la vida son de personas que no se dieron cuenta de lo cerca que estaban del éxito cuando abandonaron” Thomas A. Edison

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



Búscanos en **Gaceta**^{TAXI}.com

Más de 1,7 millones de visitas en 2017

Líderes absolutos desde siempre

Las asociaciones celebrarán un

El conflicto del taxi con las VTC atraviesa dos fases temporales distintas en Madrid y Barcelona. Mientras que en la capital los taxistas volvieron a salir a la calle el pasado 9 de enero para manifestarse contra la pasividad de la Comunidad a la hora de regular las VTC y amenazan con una huelga indefinida, en Catalunya, la Generalitat podría aprobar en las próximas semanas dos decretos que establezcan la precontratación obligatoria con un número mínimo de horas para estos servicios.



Los taxistas madrileños exigen a la CAM que regule las VTCs

La Comunidad de Madrid, tal y como manifestó su consejera de Transportes, Rosalía Gonzalo, no ve necesario a día de hoy establecer una regulación para los vehículos de alquiler con conductor (VTC). Así se lo transmitió a los taxistas, a los que emplazó en la última reunión celebrada el pasado 8 de enero a crear una nueva mesa de trabajo para evaluar la situación.

Un día después del citado encuentro, un millar de taxistas salió a la calle para recordar a la administración regional madrileña que necesitan una regulación urgente, o de lo contrario, llevarán a cabo medidas contundentes como pudiera ser una huelga indefinida.

Esa manifestación del día 9 de enero, que se inició a las 11.00 horas en la Dirección General de Transportes de la Comunidad de Madrid (calle Orense 60) y finalizó en torno a las 14.00 horas en la Consejería de Transportes (calle Maudes 17), fue convocada por la Federación Profesional del Taxi, la Asociación Gremial de Madrid y la Asociación Madrileña del Taxi.

Los taxistas exigieron de nuevo a la Co-

munidad que asuma de una vez por todas las competencias sobre VTC que le han sido otorgadas por el Real Decreto Ley 13/2018 convalidado en el Congreso de los Diputados el pasado mes de octubre. De lo contrario, las asociaciones celebrarán un referéndum donde se preguntará a todos los profesionales sobre la idoneidad o no de llevar a cabo un paro indefinido, pudiendo hacerlo coincidir con la celebración de la Feria Internacional de Turismo (Fitur) que se celebrará entre el 23 y 27 de enero.

Julio Sanz, presidente de la Federación Profesional, reconoció a La Gaceta del Taxi que el sector rechaza de pleno la idea de la Comunidad de crear una nueva mesa de trabajo para analizar la problemática. "No puede ser que en la situación crítica en la que estamos se nos plantee una nueva mesa de trabajo. Nosotros ya tenemos evaluado el problema", señaló Sanz, quien recalcó que "si no hay una respuesta inmediata de la CAM, el sector tiene que estar preparado para acciones mucho más contundentes y se está hablando de la posibilidad de mantener una huelga indefinida".

En la misma línea y con Fitur en el horizonte se encuentra la posición de la Plataforma Caracol. Esta organización decidió sumarse a la manifestación a última hora y planteó la posibilidad de llevar a cabo una asamblea el próximo 19 de enero con dicha huelga indefinida como tema a tratar. Estas asociaciones, junto con Gremial y AMT, son cons-

Se necesita con urgencia una regulación

referéndum sobre la huelga

cientes de que, dada la trascendencia que podría tener un paro, es necesario celebrar una consulta previa con el sector. "Cualquier medida debe ser lo suficientemente contundente para presionar a la Comunidad de Madrid en este periodo preelectoral en el que estamos", indicó Sanz.

El taxi quiere que a la VTC en la Ley de Transportes

Los taxistas reclaman que se incluya a la VTC en la Ley de Coordinación de Transportes de la Comunidad de Madrid para que se pueda desarrollar un reglamento que regule su actividad y se incluyan elementos como un número de horas obligatorias en la precontratación o la vuelta a la base. Los profesionales insisten en que tras el Real Decreto Ley aprobado por Fomento, la Comunidad tiene competencias, y piden que habilite también a los ayuntamientos a que puedan regular este tipo de vehículos en suelo urbano.

Esta regulación a nivel autonómico cobra mayor importancia para los taxistas si se tiene en consideración que el Ayuntamiento de Madrid está preparando una ordenanza de las VTC para que puedan regularlas en todos los aspectos que el nuevo RDL de Fomento les habilita. "Esto podría generar un problema para el resto de municipios de la Comunidad de Madrid", explica José Miguel Fúnez, miembro de la Junta de FPT.

En cualquier caso, la situación con las VTC en Madrid cada día es más problemática para el taxi. A falta de que Fomento al cierre de la edición publique el número de licencias en el mes de enero, en Madrid hay 6.376 autorizaciones VTC, más las 2.700 que, en teoría, aún quedan por concederse. Pero es que los taxistas también apuntan a la problemática que supone que, cada día, estén operando en la capital vehículos de alquiler con licencia expedida en otras comunidades autónomas.

Élite no quiere exigir al verdugo del taxi

A la manifestación del pasado 9 de enero no acudió la asociación Élite Taxi Madrid, ya que considera un error "acudir a pedir nada a la Comunidad de Madrid cuando el Ayunta-

miento ya ha manifestado su intención de regular por medio de una ordenanza las VTC". "En la última reunión con la CAM pudimos ver la cara del señor Sardinero, pero no nos sorprende ni nos hace cambiar de opinión", explicó Sergio Vega, presidente de Élite. "No quiero que estos señores regulen las VTC porque no quiero ni imaginar lo que puede salir de ahí".

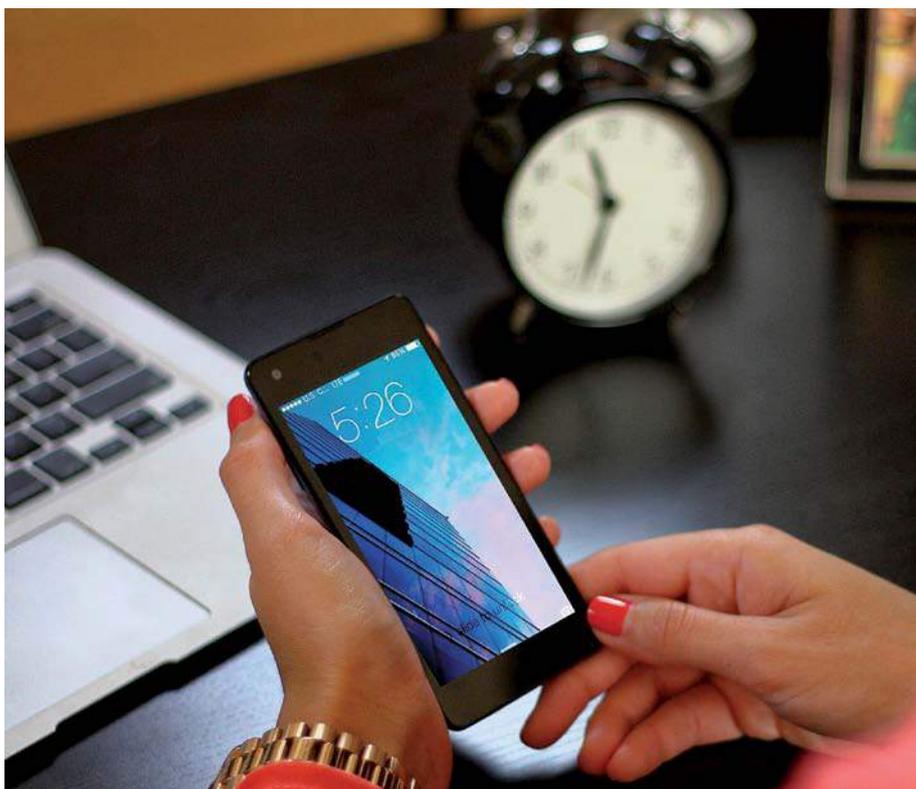
Desde Élite están convencidos de que el Ayuntamiento de Madrid tiene plenas competencias para regular las VTC y "el taxi no puede pegarse un tiro en el pie e ir a la Comunidad de Madrid". "Hay una administración que ha iniciado el trámite y es a esa a la que debemos exigir el máximo sin tener que ir a los verdugos del taxi a pedir nada", concluye Vega, recalcando que a su asociación "no le importa quién haya convocado la protesta".



El paro podría coincidir con la celebración de Fitur



En Catalunya las VTC deberán solicitarse con horas de antelación



La Generalitat prepara dos decretos de VTCs

Mientras que en Madrid la Comunidad no parece interesada, al menos por el momento, en regular las VTC, la Generalitat de Catalunya ha comenzado el año dando importantes pasos adelante en esta materia.

El Govern de la Generalitat está preparando, y así se lo ha transmitido al sector del taxi, dos nuevos decretos que pretenden modificar la Ley Catalana de transportes e incluir limitaciones importantes a la actividad de las VTC. Una vez entren en vigor dichos decretos -esperan ser aprobados antes de final de enero-, los usuarios solo podrán reservar un servicio de VTC con 6 o 12 horas de antelación.

En concreto, uno de los decretos servirá para habilitar a todos los ayuntamientos de Catalunya a regular las VTC, mientras que

el otro habilitará al Área Metropolitana de Barcelona (AMB).

Según ha podido saber este medio, tanto el AMB, presidido por Ada Colau, como la Generalitat, están ultimando conjuntamente la estrategia a seguir y así se lo manifestaron a los taxistas en una reunión que mantuvieron con la administración autonómica el pasado 7 de enero. Una vez que el AMB tenga competencias, pondrá en marcha un reglamento de explotación de las VTC.

El nuevo reglamento podría ser aprobado en abril

El establecimiento de una precontratación con un número mínimo de horas es una medida impulsada desde la Conselleria de Transportes de la Generalitat, y servirá para satisfacer una de las dos líneas rojas planteadas por las asociaciones y emisoras del taxi de Catalunya. El otro requisito que los taxistas habían pedido a la Generalitat era la vuelta a la base obligatoria para las VTC después de cada servicio. Dicho requisito parece que tardará puesto que es necesario un proceso de reglamentación que se dilatará en el tiempo.

“La Generalitat en las reuniones que hemos mantenido durante estos últimos meses se ha comprometido a poner la precontratación en la ley catalana”, explica Alberto Álvarez, portavoz de Élite Taxi Barcelona. “Los juristas dicen que lo pueden hacer porque la competencia sobre la precontratación viene directamente delegada por el RDL 13/2018 de Fomento y las comunidades autónomas simplemente tienen que definirla”, afirma Álvarez, quien está convencido de que si finalmente se establece la precontratación “las VTC están totalmente muertas en Cataluña”.

Para definir esa precontratación es necesario establecer un número de horas y a falta de saber el número exacto, todo apunta a que serán entre seis y doce. Una vez que salga el decreto que modifica la ley catalana de transportes y fija la precontratación, será el AMB el que haga un reglamento que se apoyará precisamente en esa ley modificada. En ese nuevo reglamento, a cuyo contenido básico ha tenido acceso La Gaceta del Taxi, se fijarán las horas en base a la ley catalana y se establecerán mecanismos de control desde la solicitud telemática del servicio al momento de la prestación.

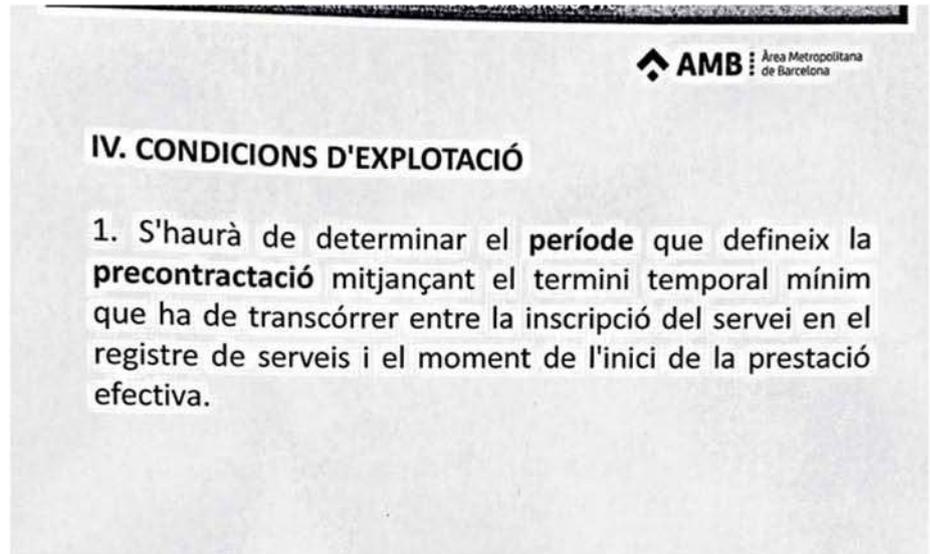
Una vez recibidas las competencias, los planes del AMB son inmediatos y dará de plazo hasta el 25 de enero para presentar propuestas a la tramitación del nuevo reglamento. Posteriormente, el Consejo metropolitano, con fecha límite del 26 de febrero, aprobará inicialmente el nuevo reglamento.

Una vez aprobado se iniciará un periodo de información pública que transcurrirá durante el mes de febrero y la aprobación definitiva del nuevo reglamento se llevará a cabo durante el mes de abril de 2019.

Evitar problemas judiciales

Es importante recordar que el AMB ya aprobó a comienzos del pasado verano un reglamento de VTC que fue tumbado judicialmente y cuyas medidas cautelares no han sido levantadas por el Tribunal Superior de Justicia de Catalunya (TSJC). Ahora, en el documento fechado en enero explican con detalle en qué consistirá un nuevo reglamento de las condiciones de explotación de las VTC.

En el texto, el AMB reconoce que el Real Decreto 13/2018 del Ministerio de Fomento habilita a las comunidades autónomas y entidades locales a establecer las condiciones de explotación de las VTC en aquellos servicios que tengan su origen y destino en sus respectivos ámbitos territoriales. La propia entidad presidida por Colau informa de que han mantenido reuniones con la Generalitat para definir las condiciones de prestación de servicio de las VTC. En dichas reuniones se habría tratado la transposición del RDL 13/2018 a la normativa catalana y la idoneidad de habilitar al AMB para que pueda establecer las condiciones de explotación de las VTC. "Existe un compromiso de la Generalitat de aprobar lo más rápido posible un Decreto ley traspasando a la legislación catalana las nuevas normas en materia de VTC y reconociendo la competencia de las



Captura del documento del AMB referido a la precontratación

administraciones locales y el AMB para regular las actividades de las VTC", reza el documento.

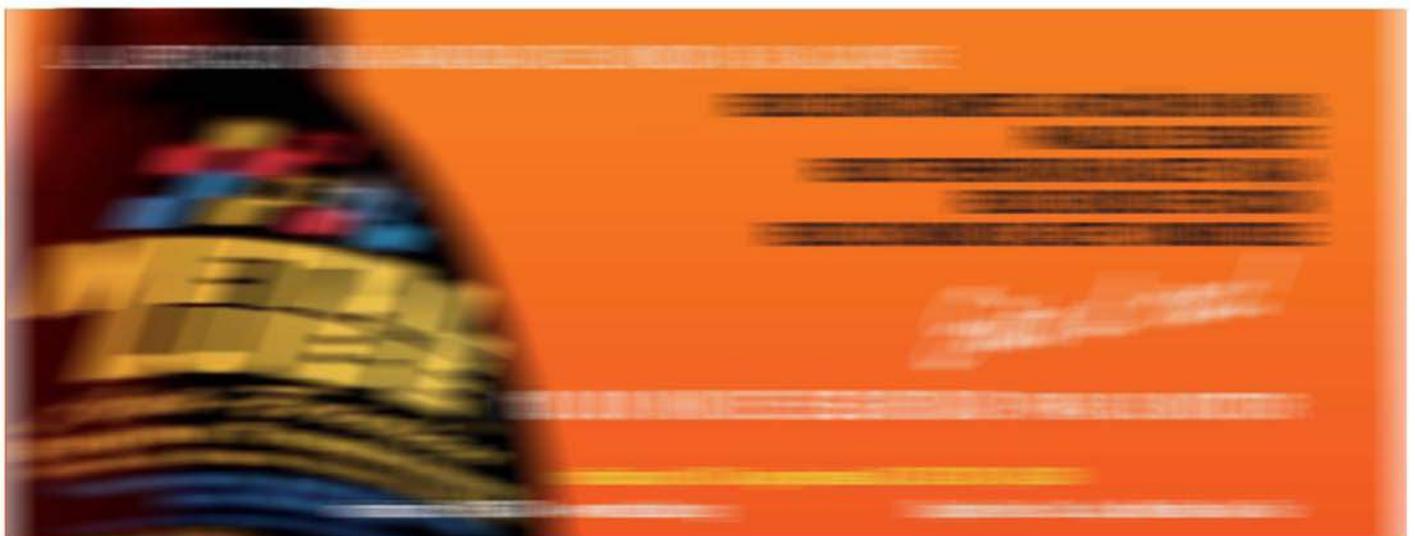
Esto justificaría que el propio AMB ejercitara sus competencias en materia de transporte urbano en relación con las condiciones de prestación de servicios de las VTC mediante la aprobación de este reglamento. Durante la vigencia del reglamento, explica el AMB, los titulares de autorización que quieran realizar servicios urbanos deberán cumplir con los requisitos que el AMB establezca en el momento. El IMET asumiría la gestión de control como organismo autónomo del AMB y se regulará el registro de VTC. Eso significa que cada vehículo deberá disponer de los aparatos necesarios para

conectarse al registro de vehículos.

El propio AMB explica que se habrá de determinar el periodo que define la contratación mediante un tiempo mínimo que ha de transcurrir entre la inscripción del servicio en el registro y el momento de inicio de prestación efectiva. En este punto el reglamento desarrollaría la precontratación definida ya mediante decreto en la ley catalana.

Por último, en virtud de estas modificaciones, el AMB quedará facultado para regular condiciones referentes a la seguridad vial, a la lucha contra la contaminación y al cumplimiento de obligaciones en materia de contratación laboral y seguridad social de los conductores asalariados.

Javier Izquierdo



“Estamos a la espera de que la CAM



Fco. José López Carmona, Director de Vigilancia y Circulación Ayto Madrid

El Ayuntamiento de Madrid tiene intención de regular los vehículos de alquiler con conductor (VTC) mediante el desarrollo de una ordenanza específica para este tipo de servicios. Tras finalizar el pasado 11 de enero el periodo de consulta y una vez escuchadas las voces de los diferentes actores afectados, el Consistorio elaborará en breve un primer borrador del texto.

Francisco José López Carmona, Director de Gestión y Vigilancia de la Circulación del Ayuntamiento de Madrid, explica en esta entrevista a La Gaceta del Taxi la situación en la que se encuentra esa ordenanza, al tiempo que analiza diferentes temas de actualidad del sector del taxi como el resultado de los refuerzos en Navidad o la implantación del nuevo régimen tarifario.

Gaceta del Taxi.- El pasado mes de diciembre el Ayuntamiento de Madrid lanzó una consulta pública sobre la idoneidad de establecer una regulación para los vehículos de alquiler con conductor. ¿En qué situación nos encontramos ahora mismo?

Fco. José López Carmona.- Abrimos una consulta pública que terminó el 11 de enero en la que, a través de la plataforma Decide Madrid, el Ayuntamiento formulaba una se-

rie de preguntas y cualquier persona podía exponer su punto de vista sobre la necesidad o no de regular estos servicios. Durante el mes de diciembre hemos mantenido también un conjunto de reuniones con organizaciones y administraciones que entendemos que pueden tener interés sobre esta regulación, empezando con el propio sector de las VTC y continuando con otros sectores del transporte como el taxi. Nos reunimos con otras administraciones públicas, invitamos al Estado, a la Comunidad de Madrid, a organismos públicos que son gestores de grandes infraestructuras como estaciones y aeropuertos e invitamos también a la Comisión Nacional del Mercado y la Competencia. La Comunidad de Madrid no ha acudido a esas reuniones.

G.T.- ¿Cuáles serán los siguientes pasos previos a su aprobación definitiva?

FLC.- Una vez terminado el periodo de

consulta se realizará una valoración de las opiniones recabadas por todos estos actores. Con esto y con los estudios técnicos correspondientes, el Ayuntamiento elaborará un texto provisional y nuestra idea es debatir con estos actores los primeros borradores antes de llevarlos a Junta de Gobierno. Después viene la aprobación provisional por Junta de Gobierno, luego un periodo de información pública de un mes, donde se formulan y se corrigen alegaciones, para que el texto vuelva de nuevo a Junta de Gobierno y sea aprobado otra vez allí, y en última instancia, remitirlo al Pleno Municipal.

G.T.- ¿En qué consistiría formalmente ese texto?

FLC.- En una ordenanza específica para este tipo de vehículos. No será una modificación de nada existente sino la creación de un texto específico para las VTC.

G.T.- ¿Qué responde el Ayuntamiento a una parte del sector del taxi que considera que ya la administración local podría regular las VTC sin tanto paso previo?

FLC.- El Ayuntamiento, tras la aprobación del RDL 13/2018 del Ministerio de Fomento, puede regular por motivos relacionados con sus competencias de tráfico, de ocupación del espacio público o de calidad del aire, los horarios y calendarios de las VTC. Esa modificación, para que pueda hacerse con seguridad jurídica y no nos encontremos con una situación que lleve a contribuir a un mayor desorden en la gestión de este complejo asunto, requiere que se haga a través de una norma con rango de ordenanza y para elaborar una ordenanza requiere del proceso de tramitación que explicaba antes. Pero quiero decir que en la Ordenanza de Movilidad Sostenible ya se han regulado ciertos aspectos de las VTC como condiciones de circulación y, en materia medioambiental, les ha puesto requisitos similares a la normativa del taxi.

G.T.- Sin embargo en esa comparación de regulación de un sector y otro el taxi siempre está más regulado. Un ejemplo es que desde el año pasado, el taxista profesional que quiere renovar un vehículo, lo hace por un modelo ECO o Cero emisiones, ¿qué requisitos medioambientales tienen las VTC al respecto y que margen de acción tiene el Ayuntamiento?

“Queremos crear una ordenanza específica de VTC”

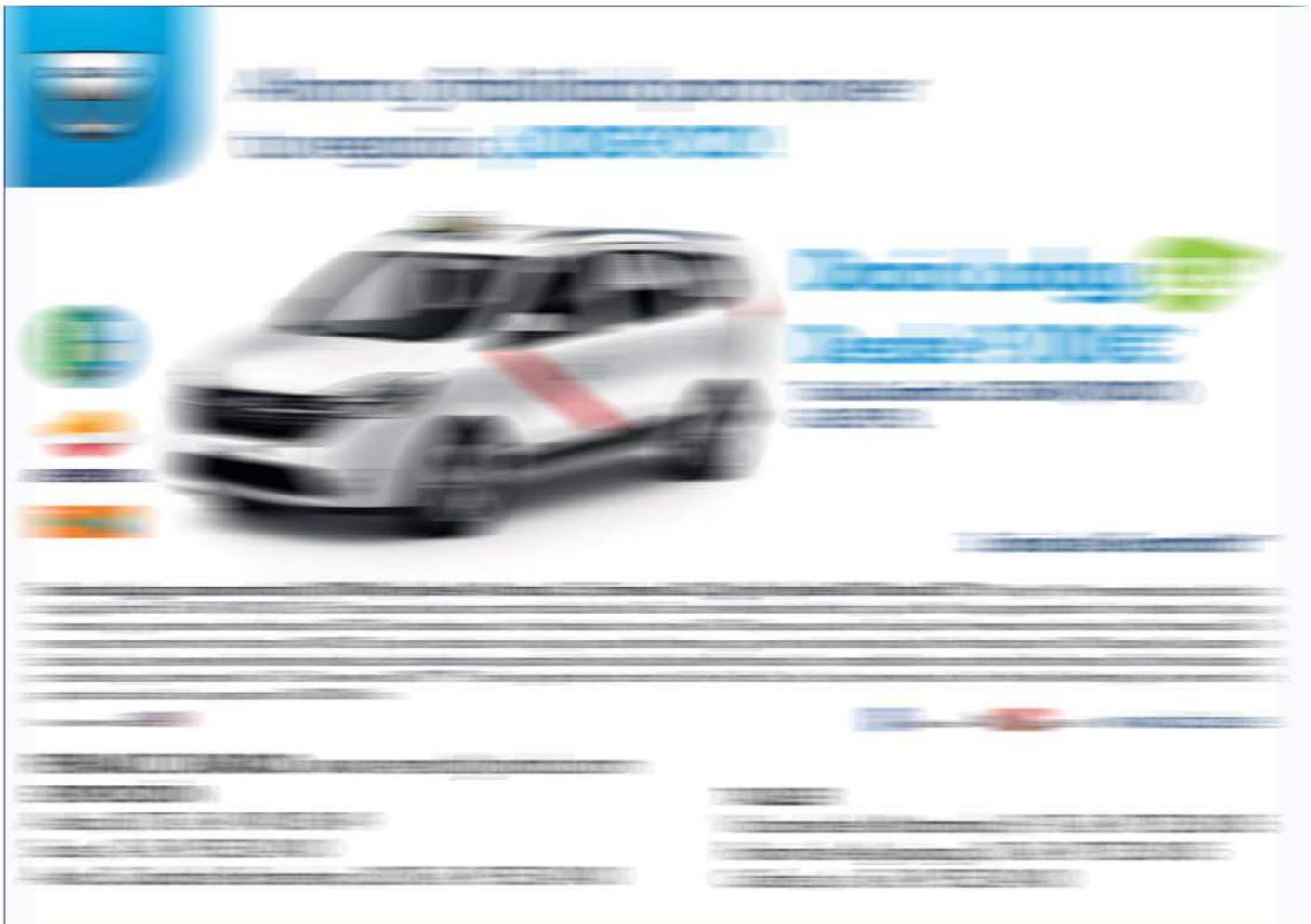
revele sus intenciones con las VTC”

FLC.- El Ayuntamiento no tiene competencias hasta que la Comunidad Autónoma no asuma sus posibilidades de regulación otorgadas por el RDL para los servicios urbanos. Estamos esperando que se produzca un movimiento de la Comunidad de Madrid en esa materia, que la CAM diga cuál es su intención en materia de regulación de los servicios urbanos de VTC y hasta qué punto va a habilitar a los ayuntamientos a que podamos realmente intervenir con la licencia urbana, que es la demanda que ha planteado el propio Pleno de Madrid. No podemos regular en materia de vehículos de las VTC hasta que la Comunidad de Madrid nos de competencias similares a las del taxi. Pero sí podemos, desde el punto de vista de circulación, regular cuáles son las condiciones para circular por Madrid. En ese sentido, la Ordenanza de Movilidad Sostenible ya ha es-

tablecido una obligación. No podemos poner limitación a que un titular de VTC adquiera el vehículo que le parezca oportuno, pero para circular por Madrid, si son vehículos que se han obtenido tras la entrada en vigor de la ordenanza, tienen que ser vehículos ECO o CERO, igual que sucede con el taxi. En el taxi controlamos la sustitución del vehículo pero con las VTC, hasta que la CAM no nos de competencia específica, la restricción es solo de circulación.

G.T.- Centrándonos en el sector del taxi, durante estas Navidades, ha habido una parte del mismo que se ha mostrado muy crítico con los refuerzos del servicio al entender que no eran necesarios y que han afectado a su recaudación. ¿Qué tiene que decir el Ayuntamiento al respecto sabiendo que hay otra parte que sí que está a favor de los refuerzos?

FLC.- Creo que hay un debate importante dentro del taxi sobre cuál debe ser el nivel de servicio, horario, calendario, etc. Hay asociaciones que llevan un tiempo pidiendo la liberalización total del servicio y hay otra parte del sector pide que se mantenga sustancialmente la regulación actual. Nuestra posición es que siempre tiene que haber disponible un servicio de taxi porque es imprescindible para la movilidad de la ciudad, pero también entendemos que las licencias tengan un rendimiento económico que aseguren que un taxista pueda vivir dignamente. Creemos que se debe mantener una línea de regulación sin perjuicio de que, en función de la evolución positiva del mercado, se pueda ir a un modelo de mayor libertad para prestar el servicio o si fuera negativa, hacia una restricción. Esta Navidad hemos aplicado un criterio similar al de años anteriores, que se ha





"El taxi es un servicio imprescindible para la movilidad"

producido también en un momento en el que con Madrid Central era difícil prever si se iba a producir un incremento muy fuerte de las demandas ante una restricción del vehículo privado. Nos hemos comprometido con las asociaciones en hacer un análisis específico para ver si era razonable un refuerzo de este calado.

G.T.- Después de varios años de congelación, el taxi sube ligeramente las tarifas aunque, por otro lado, se eliminan prácticamente la totalidad de los suplementos. ¿Qué valoración hace de este cambio en el régimen tarifario para 2019?

FLC.- A lo largo de este mandato no se habían modificado las tarifas de taxi. El Ayuntamiento había hecho varias propuestas moderadas y ninguna se había tenido en consideración. Cuando uno modifica las tarifas del taxi puede hacerlo de manera puntual o de manera estructural, y en esta ocasión se ha querido hacer una modificación importante, que va más allá de una subida en tarifas 1 y 2, porque hace varios años que no había y, por ejemplo, el IPC del transporte en la Comunidad ha subido el 5%. En ese aspecto esa subida nos parece razonable.

Pero buscábamos una mayor claridad

para el cliente y los suplementos van en contra de esa claridad. Hay muchas incidencias con la aplicación no adecuada de suplementos y hemos entendido, tanto la CAM como el Ayuntamiento, que era útil eliminar los suplementos, especialmente entendiendo que muchos no tenían mucho sentido. Se han eliminado todos con la única excepción de los días 24 y 31 de diciembre.

G.T.- Pero sí se mantiene de alguna forma el suplemento en las estaciones de tren y autobuses...

FLC.- En algunos casos, se ha aceptado como razonable que ese coste de suplemento, que estaba para compensar el tiempo de espera y para asegurar que haya taxis para recibir a los ciudadanos, no desaparezca del todo y se integre en la bajada de bandera. Pero no se ha incrementado el importe excepto para los viajes que son más cortos.

"Propusimos el precio cerrado para los servicios precontratados"

Creo que es un tema que no supone una subida especial, hay mayor claridad tarifaria porque el cliente no ve que el taxista empieza a tocar el taxímetro. El usuario busca sencillez y por eso propusimos, aunque no se ha aceptado, el precio cerrado para los servicios precontratados. Es uno de los elementos que emplean con más fuerza las VTC, el hecho de que el cliente sepa cuando se sienta en el vehículo lo que le va a costar el servicio. Entendemos que el taxi pueda hacer también servicios precontratados cerrados haciendo un cálculo prospectivo del sistema tarifario vigente.

G.T.- ¿Qué primera valoración hace de Madrid Central tras sus primeras semanas?

FLC.- Hacemos una valoración muy positiva de Madrid Central, que ha tenido efectos verdaderamente inmediatos en circulación de la ciudad. Estamos convencidos en que va a tener un efecto positivo sobre la salud de las personas. Hay un cambio importante en los parámetros de uso de vehículo privado en esa zona. Todos los medios de transporte sostenible salen beneficiados y el sector del taxi es uno de ellos, sobre todo porque el enemigo fundamental del taxi es el uso intensivo del vehículo privado.

El taxi valenciano arranca el



El taxi valenciano no descarta las movilizaciones

Con la llegada de 2019 los taxistas valencianos tendrán que hacer frente a un competidor en el mercado que hasta ahora no había desembarcado en sus calles. Hablamos de la empresa norteamericana Uber, que empezará a operar de forma inminente en la capital valenciana con 200 autorizaciones VTC.

El volumen de licencias con las que la compañía estadounidense comenzará a prestar servicio es más que considerable si tenemos en cuenta que, según datos de Fomento, en Valencia habría hasta ahora poco más de un centenar de licencias operativas, con 244 en toda la comunidad.

Fernando del Molino, presidente de la Confederación de Autónomos del Taxi de la Comunitat Valenciana, se muestra bastante preocupado por la llegada a la capital de este tipo de empresas pero, sin embargo, apunta a la administración regional y local como vía para que por fin las VTC tengan una regulación en suelo urbano, siguiendo el mandato del decreto aprobado por el Ministerio de Fomento que fue convalidado en el Congreso de los Diputados el pasado mes de octubre.

“Durante las primeras semanas del año tenemos programadas varias reuniones, y la primera será con el grupo político de Ciudadanos en el Ayuntamiento de Valencia”, explica Del Molino, quien afirma que desde su organización están centrándose en buscar apoyos.

La ordenanza de movilidad, una oportunidad

El representante de los taxistas considera que la modificación inminente de la Ordenanza Municipal de Movilidad puede suponer una oportunidad muy buena para “intentar limitar todo lo que se pueda el trabajo de las plataformas de VTC en el ámbito urbano”. Precisamente la regulación urbana de las VTC era lo que perseguía el decreto de Ábalos, y por eso espera Del Molino que desde la administración local empiecen a regular las VTC. “Quedará por ver si se atreven o no”, asegura.

Desde el taxi esperan que con motivo de la modificación de esta ordenanza se puedan cambiar aspectos y regular de algún modo la actividad que desempeñan las VTC en las ciudades. “El taxi en Valencia -recuerda Del Molino- está regulado por normativa autonómica porque tenemos un área de prestación y el Ayuntamiento cedió sus competencias a la Conselleria de Transportes, pero las VTC, con el decreto, ya pueden ser reguladas en ciertos aspectos por los entes locales”.

Uber iniciará sus servicios en Valencia con 200 coches

La vía de la administración, pese a ser la puede dar mejores resultados a corto o medio plazo, no es la única para evitar que la llegada de empresas como Uber acabe afectando de manera irreversible en los bolsillos de los taxistas. La asociación valenciana aún confía en que por la vía judicial se pueda evitar el desembarco masivo de VTC en Valencia. “Tenemos conocimiento de que van a salir las 200 VTC con las que quiere empezar a trabajar Uber en Valencia”, explica Del Molino, que también asegura “que hay por lo menos 100 que van a salir también, pero ahora mismo tenemos varios recursos de casación admitidos por el Supremo”. Dichos recursos a los que se refiere están motivados por los abogados de los taxistas en la ilegalidad que supone pedir solicitudes masivas de VTC.

“Tenemos fe en que el Supremo no permita que salgan las VTC recurridas por peticiones masivas”, explica el representante de los taxistas. “Nuestros abogados entienden que no se están solicitando esas autorizaciones para trabajarlas sino para especular”. Con respecto a este asunto, unos meses atrás el Supremo no dio la razón a los taxistas en un recurso presentado contra la solicitud masiva de VTC. Sin embargo, y pese a perder un recurso con anterioridad, ahora, explica Del Molino, el Supremo ha vuelto a admitir tres recursos más por peticiones masivas y por ese motivo no descarta “que todas las VTC

año con un nuevo competidor



Fernando del Molino, pte de la Confederación de Autónomos del Taxi de Comunitat Valenciana

que vengan detrás finalmente no salgan”.

Es un hecho muy importante a tener en cuenta puesto que, según explica el propio representante de los taxistas en Valencia, aún quedarían entre 1.000 y 1.200 autorizaciones VTC que se solicitaron entre julio de 2013 cuando se modificó la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres (LOTT) y noviembre de 2015 cuando se cerró dicha modificación con el Reglamento de la mencionada ley (ROTT).

Pero es que en Valencia el problema de las VTC, al igual que en muchas otras zonas costeras del territorio nacional, es que durante la temporada alta van a trabajar VTC de zonas de interior, especialmente de Madrid, lo que incrementa aún más el volumen de este tipo de vehículos en las calles. “En verano hay VTC de Madrid que están aquí todo el verano, algunas estaban aquí incluso en el mes de octubre. Eso lo sabemos porque tenemos un listado de autorizaciones y desgraciadamente las denuncias se pierden en el limbo de la documentación”, explica Del Molino, quien sin embargo no espera que con la web de control anunciada por Fomento se pueda controlar del todo esa situación. “Ellos son muy efectivos y si al final tienen

que recurrir a prácticas como contrataciones falsas, lo harán”.

Sin renunciar a movilizaciones

Agotadas la vía judicial y administrativa, entran en juego las “negociaciones” políticas para los taxistas de Valencia de cara a que se regulen las VTC. Según Del Molino, existe “un compromiso de la Consellera de tomar medidas para limitar las VTC o para regularlas”. “Estamos esperando la actuación que lleve a cabo tanto la administración local como regional y si vemos que no hay progreso o que no obtenemos respuesta a nuestras peticiones empezaremos a plantearnos movilizaciones”, subraya Del Molino.

“El problema es que todo va muy lento y nadie quiere poner el cascabel al gato, nadie quiere mojarse y es más sencillo esperar”, explica el portavoz, quien deja claro que el taxi no puede esperar ya que eso supone “que las VTC salgan en masa a trabajar”.

Con respecto a la administración local, Del Molino considera que están “un poco verdes”. “Nos dicen que están en contra de las multinacionales pero que no tienen competencias”, afirma. “Sin embargo -continúa- nosotros les replicamos que tras el RDL sí que tienen competencias, pero no avanzamos”, explica el presidente de la entidad valenciana que sí que encuentra bastante esperanza en las fechas claves que se avecinan en el

“Es el momento de presionar a las administraciones”



Aún pueden otorgarse más de 1.000 VTC en Valencia

ámbito político. “En tres meses se inicia la campaña de elecciones autonómicas y municipales y las promesas electorales de quien no se haya mojado en este tiempo luego no nos van a valer de nada”, indica.

La expansión sigue adelante

El desembarco de esta empresa disruptiva de VTC en la capital del Turia es solo un paso más en su expansión por todo el territorio nacional. Tras instalarse en un primer lugar en Madrid y Barcelona, el pasado mes de julio iniciaron sus servicios en Málaga y durante el mes de septiembre arrancaron en ciudades como Sevilla o Granada, con la consiguiente polémica por la utilización de zonas restringidas al tráfico.

Antes de conocerse que empezaría a operar en Valencia, Uber también anunció sus intenciones de prestar servicio en el País Vasco, en concreto en San Sebastián y Bilbao. Sin embargo, en la comunidad vasca dicha compañía estaría encontrando mayores problemas ya que la intención de la administración, al menos por el momento, es apoyar al sector del taxi y sus planes pasan por la creación de una regulación conjunta de ambos sectores para que no haya desigualdades en términos competenciales.

Al hilo de esto, y dado que se trata de un problema que afecta de manera similar a muchas ciudades, el propio Del Molino se cuestiona la idoneidad o no de llevar a cabo un paro nacional como el del pasado verano. “Lo que conseguimos con la huelga es que en septiembre se reconoció por fin que el transporte que hacen es urbano y que hay que regularlos”, explica el representante valenciano, quien, por otro lado, reconoce que la moratoria de cuatro años al taxista “le mata”.

“Salvo lo de los cuatro años”, explica Del Molino, “el resto de lo que se plasmó en el RDL sí que nos gusta. Conseguimos que se reconociera que no pueden hacer transporte urbano como les de la gana y ahora son los responsables de ese transporte urbano los que tienen que poner las cartas sobre la mesa para solucionar el problema”, explica el representante.

“No hemos conseguido todo, pero dimos un paso importante y probablemente haya que volver a la huelga, pero estamos en un momento en el que hay que ejercer presión sobre los responsables autonómicos”, finaliza Del Molino.

Las VTC hacen su “agosto” en la Costa del Sol

La expansión de plataformas como Uber (anteriormente lo hizo Cabify) por diferentes partes de España se ha vivido de forma similar. Antes de conocerse la llegada a Valencia, Uber anunció que iniciaría sus servicios en Málaga y diferentes municipios de la Costa del Sol.

“Vienen con un despliegue publicitario bastante fuerte, con una campaña de marketing enorme, pero a nivel de conductores tienen una rotación gigantesca porque las condiciones que ofrecen a los trabajadores son precarias”. Son palabras de Jesús Báez, quien durante las protestas del mes de julio fue nombrado coordinador del Grupo de Movilización del Taxi en Málaga.

Báez insiste en que precisamente esas condiciones precarias, unido a las facturaciones que exigen a los chóferes, provoca que estos conductores incurran aún más en prácticas ilegales. “No pueden llegar a los mínimos de facturación que se les exige y por eso en la Feria de Málaga hemos visto captación a mano alzada, estacionamiento en lugares no permitidos, cobros en efectivo, etc.”.

Toda vez que se van a cumplir seis meses desde la llegada de esta compañía a Málaga, Báez tiene claro que la principal consecuencia es “la sobreexplotación del mercado”. “En Málaga en época como la Feria o las Navidades calculamos que hay una VTC por cada dos taxis”, explica.

Cuestionado sobre el número de coches con los que puede estar operando Uber actualmente en Málaga, el coordinador no se atreve a dar una cifra exacta. “Ellos tienen una movilidad geográfica que a nosotros no se nos permite y no existe control alguno”. Para Báez, el problema no está tanto en el número elevado de vehículos como en el modo en el que prestan el servicio. “Hasta que no se cree una regulación de las entidades locales que pueda controlar las VTC no servirá nada de lo que se haga. Cualquier mercadillo de barrio tiene más control sobre sus puestos y sobre sus licencias que las VTC”.

Por último, los taxistas esperan que ahora, una vez que se constituya la Junta de Andalucía, se pueda empezar a regular las VTC. “En el último pleno del Ayuntamiento conseguimos un compromiso por unanimidad de todos los partidos y no vamos a consentir más excusas y menos que se escuden en las próximas elecciones, no entenderemos más dilaciones o se acutará en consecuencia con movilizaciones”, asegura Báez.



El aeropuerto de Málaga, lugar de importante captación de VTC

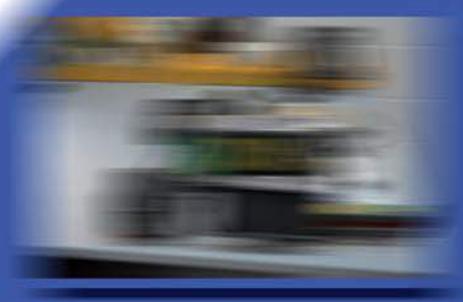
AMTROS ITALIA

- AMTROS ITALIA
- AMTROS ITALIA
- AMTROS ITALIA
- AMTROS ITALIA
- AMTROS ITALIA



- AMTROS ITALIA

AMTROS ITALIA



Barcelona no cede y sólo autori

El Ayuntamiento de Barcelona continuará con su plan de no autorizar vehículos diésel para la prestación del servicio de taxi, a pesar de la moratoria que habían solicitado las asociaciones representativas del sector de la Ciudad Condal. De esta manera, se mantiene la medida aprobada por el Pleno del Consell Metropolità que entraba en vigor el 1 de enero de 2019, y salvo los eurotaxis, el resto de coches deberán ir propulsados con alternativas menos contaminantes.



Los taxistas se quejan de falta de modelos en Barcelona

El Pleno del Consell Metropolità de Barcelona aprobó una medida por la que, a partir del 1 de enero de 2019, no se autorizan modelos de vehículos diésel para la prestación del servicio del taxi, con excepción de los coches adaptados al transporte de personas con movilidad reducida.

Los taxistas, por lo general, vieron con buenos ojos esta medida dado el momento actual en el que nos encontramos de concienciación por el medioambiente, ya que suponía una oportunidad para mostrar a los usuarios que el sector apuesta por alternativas menos contaminantes.

Sin embargo, el taxi se encontró con un problema conforme se iba acabando 2018 y era la falta de oferta de vehículos para prestar servicio. Esto, a su vez, desembocaba en otro inconveniente, y es que los pocos vehículos autorizados estaban muy demandados

y los plazos de entrega para los profesionales se dilataban mucho en el tiempo.

Por todo esto, las asociaciones solicitaron a mediados de diciembre una moratoria de un año para la aplicación de la medida, con la posibilidad de prorrogarlo otro año más en función del abanico de posibilidades que tenga el sector para poder cambiar el coche que no sea diésel.

Sin respuesta del Ayuntamiento

Sin embargo, una vez entrado el nuevo año y con la medida del Consell en vigor, el Ayuntamiento de Barcelona no dio respuesta a la petición del sector del taxi de prorrogar al menos 12 meses más esta prohibición para autorizar vehículos diésel a excepción de los adaptados al transporte de personas con movilidad reducida.

El taxi quiso recordar el gran esfuerzo que está realizando el sector en Barcelona y su Área Metropolitana al presentar una de las flotas más respetuosas con el medioambiente, dado que un 36% de los vehículos ya no tienen motorización diésel.

“Creemos que no hay suficiente oferta y las casas no dan más de sí”, explica Luis Berbel, presidente del Sindicato del Taxi de Catalunya (STAC), quién lamentaba no haber

El 40% de la flota ya es ECO o CERO emisiones

¿Zará taxis ECO o CERO

recibido una respuesta a tiempo del IMET sobre esta petición de moratoria.

El representante del STAC quiso hacer hincapié en los plazos tan largos que están dando las marcas para la entrega de los coches ya que “puede generar un problema a los compañeros que tengan cualquier inconveniente con sus vehículos”.

“Creemos que se han de motivar más a las casas comerciales para que pongan a disposición de los taxistas vehículos a gas, híbridos u otras alternativas menos contaminantes”, matiza Berbel, quien no está de acuerdo con el argumento esgrimido por la administración barcelonesa que asegura que hay modelos más que suficientes para atender la demanda. “Se están cambiando entre 3.000 y 3.500 vehículos al año y no, no hay modelos suficientes”, concluye.

19 Por todos estos motivos, Berbel creía oportuno el año de moratoria y analizar a finales de 2019 si era conveniente o no renovarlo. “Barcelona es precisamente una de las ciudades más avanzadas en este asunto. El 40% de los taxis funcionan con energía alternativa”, explica. “También los taxistas necesitamos puntos para suministrar este tipo de energías y no entendemos que se nos castigue con no poder poner en funcionamiento un coche diésel”.

El presidente del STAC también critica la falta de ayudas administrativas para que los taxistas den el paso a un coche menos contaminante que suele tener un precio más elevado en el mercado. “El sector está haciendo el esfuerzo de su propio bolsillo porque apenas hay subvenciones y que se imponga esta obligación consideramos que es excesivo”.

Diez años de prestación de servicio

Luis López, presidente de la Agrupación Taxi Companys (ATC) también lamenta que la administración local no haya escuchado la petición del taxi en este sentido. “Junto a la medida de los coches no contaminantes se ha instalado el hecho de que a los 10 años los taxistas tengan que cambiar de vehículo”, explica López, quien afirma que estos dos hechos juntos han provocado que “haya un volumen importante de compañeros que están buscando un vehículo para cambiarlo”.

Según el representante de ATC, ahora

Los eurotaxis si podrán utilizar vehículo diésel Euro6

mismo habría unos 400 taxistas buscando cambiar de vehículo, una cifra que, según él, irá a más cada mes conforme los taxis de los profesionales vayan alcanzando la fecha de los diez años.

“Adaptarse a la nueva normativa es difícil, más aún si tenemos en cuenta que no pueden ser motores diésel”, indica López. “Supone un problema a la hora de encontrar un vehículo porque encima el mercado está saturado y el coche tardan meses en entregártelo”.

Por esa razón entienden desde ATC que era oportuno solicitar esta moratoria que permitiría a los taxistas acceder al vehículo diésel. “Entendíamos que el diésel debía ser de la norma Euro6, que es menos contaminante y está permitida para los vehículos adaptados a personas con movilidad reducida”, explica López.

Por otro lado, Alberto Álvarez, portavoz de Élite Taxi Barcelona, matiza que el Instituto Metropolitano del Taxi permite que puedan utilizar el coche, aunque sea diésel, si el profesional está a la espera de que le entreguen el nuevo “siempre que lo justifiquemos”.

“No hay modelos, la variedad es muy limi-

tada”, afirma Álvarez quien critica el hecho de que estén obligando al taxista a comprar modelos que “en muchos casos no se adaptan a lo que queremos”.

“Si me quiero comprar un coche de alta gama y garantías no puedo y hay taxistas que verdaderamente quieren invertir en coches de calidad y están muy limitados”, lamenta el representante de Élite quien compara la situación que se da en otras ciudades europeas. “En París quizás el coche de menor gama es uno de los buenos de aquí, y eso es lo que demandan muchos taxistas, ofrecer a los clientes vehículos de calidad”.

Comparación con las VTC

Por último, el taxi también se fija en las poquísimas exigencias que tienen sus competidores con respecto al medioambiente por parte de la administración. En este punto, Alberto Álvarez tiene claro que el taxi debe luchar porque en el reglamento que está elaborando el AMB para estos vehículos “se especifiquen sus características técnicas” y que, de este modo, se les pueda obligar a respetar unas normas no contaminantes.

“Ahora están ofreciendo coches que para nada son de alta gama y si ves con perspectiva lo que debería ser la VTC, consideramos que es lamentable”, explica Luis Berbel. “Es un problema que no tengan limitación y supongo que con la nueva normativa algo les exigirán, pero no puede ser que nosotros estemos limitados y ellos no”, indica el presidente de STAC.



Los eurotaxis si podrán utilizar vehículo diésel Euro6

Bruselas declara que Uber es ilegal



Únicamente los taxistas cuentan con licencia para transportar pasajeros

Nuevo revés judicial para Uber dentro del territorio europeo. En esta ocasión, un tribunal de Bruselas ha fallado que los servicios que presta la compa-

ñía americana son ilegales y que, por lo tanto, únicamente los conductores con licencia de taxistas pueden transportar pasajeros. Esta decisión afecta a todos los servicios de Uber

con independencia del nombre que le añade a cada uno.

La decisión judicial del tribunal de Bruselas incluye también que los vehículos destinados al transporte de personas deben llevar una señal luminosa en el techo. Según recoge El Español, y de acuerdo con lo publicado por medios belgas, Uber deberá pagar una multa de 10.000 euros por cada trayecto ilegal que realice.

Uber, que ya en mayo de 2015 tras otro fallo judicial suspendió UberPop -un servicio de transporte que ofrecían con conductores no profesionales-, lanzó en septiembre de ese mismo año su servicio UberX con licencias de conductores profesionales. Sin embargo, los taxistas siguieron denunciando que incurría en una competencia desleal.

Con esta sentencia, se prohíben definitivamente los servicios de Uber en Bruselas y la compañía por el momento no ha hecho declaraciones al respecto.

El PSOE quiere que los seropositivos puedan ser taxistas

El grupo municipal socialista quiere llevar al Pleno del Ayuntamiento de Madrid una iniciativa en la que insta a la Comunidad a modificar el Decreto de Servicios de Transporte Público Urbano para evitar cualquier discriminación y que se permita a las personas con VIH demostrar sus capacidades para prestar servicio de taxi.

Según la actual normativa, si eres portador del VIH no puedes ser taxista, ya que tanto la legislación autonómica como la Ordenanza Municipal del Taxi exigen como requisito para obtener el permiso "no padecer una enfermedad infecto-contagiosa".

Tal y como explica la Cadena Ser Madrid, el PSOE considera que esto supone una discriminación como consecuencia de los prejuicios, la estigmatización y el desconocimiento que rodean al VIH.

Purificación Causapié, portavoz socialista, ha declarado que esta discriminación resulta "incompatible con el ejercicio de los derechos humanos", y ha pedido, tal y como recoge el citado medio, que se modifiquen esas normativas "para garantizar los derechos de ciudadanía a todas las personas".

Según la Coordinadora estatal de VIH y sida, CESIDA, esta enfermedad no debería estar ya dentro de la categoría de "infecto-contagiosa", sino que debería ser catalogada como una "enfermedad infecto-transmisible".

Por ese motivo, Toni Poveda, director de CESIDA, discriminar a las personas con VIH para el acceso al servicio de taxi "es una medida totalmente indigna", ya que con la actividad de un taxista no existe riesgo de contagio ya que solo se transmite con prácticas muy concretas.



Purificación Causapié, portavoz socialista en Madrid



MISSISSAUGA OFFICE

NEW! 2014 EX-160 TAXI

TO ORDER CALL 905-270-8888 OR VISIT US ONLINE AT www.nissan.ca



2014 Nissan EX-160 Taxi is a compact, fuel-efficient vehicle designed for urban environments. It features a powerful 1.6-liter engine and a transmission that provides smooth acceleration. The interior is spacious and comfortable, with ergonomic seating and a user-friendly dashboard. Safety features include multiple airbags and a comprehensive suite of active safety technologies. The exterior is sleek and modern, with a distinctive design that makes it stand out on the road. For more information, visit our website or contact your local Nissan dealer.



Sevilla autoriza el doble turno a los eurotaxis

Los vehículos con licencia autotaxi de Sevilla han sido liberalizados tras el acuerdo alcanzado por el Instituto del Taxi de Sevilla tras aceptar una propuesta consensuada entre el Gobierno local y las asociaciones mayoritarias del sector del taxi en la capital andaluza.

En virtud de esta liberalización, estos vehículos conocidos como eurotaxis que-

darán excluidos del sistema de descansos obligatorios con el que se regula el funcionamiento del servicio en la ciudad y también estarán autorizados a prestar servicio a doble turno en horario distinto al del titular.

En total serán 130 los vehículos autotaxi afectados por esta medida que busca una mayor oferta de este tipo de coches, especialmente los fines de semana y en horario nocturno.

Los taxis adaptados que quieran incluirse en este régimen especial deberán solicitarlo en una convocatoria que abrirá el propio Instituto del Taxi y como requisito deberán estar adscritos a una emisora o a una entidad de contratación por medios tecnológicos.



130 eurotaxis se verán afectados por esta medida

El Defensor del Pueblo recuerda a Fomento su obligación regular las VTC

El Defensor del Pueblo quiso recordar a la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda el deber del Gobierno de regular la accesibilidad de los vehículos de alquiler con conductor (VTC), tal y como reclama el Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI).

La entidad recuerda que se debe establecer un número mínimo de VTC accesibles, que debe ser al menos del 10% del total de la flota, y así se lo ha hecho saber el Defensor del Pueblo a Fomento.

La Secretaria de Estado, por su parte, explica que la regulación de las condiciones de servicio de las VTC están reguladas por las comunidades autónomas. Sin embargo, el Defensor del Pueblo considera que son "poco claras y no convincentes" las razones esgrimidas por la Secretaría de Estado.



Exige que al menos el 10% de VTC sean accesibles

PREMIADOS METAL LUBE



Niko Ivanov

Licencia 08244

18 años en el taxi



Narciso Castro

Licencia 03473

27 años de profesión



Daniel Moruno

Licencia 09009

14 años como taxista



TOYOTA

GRAND SPACIO

5 SEAT

TOYOTA GRAND SPACIO TECNOLOGIA



TECNOLOGIA



TECNOLOGIA

- Motor a benzina 2.0i 16V
- Cambio automatico a 4 rapporti
- Servosterzo

TECNOLOGIA

- Servosterzo
- Servosterzo
- Servosterzo

Toyota
 Grand Spacio
 5 SEAT
 2.0i 16V

Toyota
 Grand Spacio
 5 SEAT
 2.0i 16V

Primeros contactos para una regulación conjunta de taxis y VTC en Euskadi

Antes de que finalizase 2018, representantes del sector del taxi y de los titulares de autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor (VTC) de Euskadi se reunieron para dar los primeros pasos hacia una nueva norma vasca que regule el desarrollo de su actividad por medio de horarios, tarifas y recorridos.

Arantxa Tapia, consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras, explicó en declaraciones recogidas por El Correo que "hay voluntad por ambas partes para trabajar de forma conjunta y lograr tener una normativa específica a finales de 2019".

Parece ser que el Gobierno vasco no esperará a una regulación estatal para abordar una renovación de la Ley de Transporte público urbano e interurbano en automóviles de turismo. La consejería vasca apuesta por la convivencia de ambos modelos que según Tapia, son "distintos pero complementarios".

Borja Musons, presidente de la Federación Vasca del Taxi, se mostró satisfecho con la creación de estas mesas de trabajo. "Siempre vamos a tener el fantasma de Uber y las multinacionales con músculo encima, pero esperamos alcanzar acuerdos con esta nueva normativa", explicó Musons al citado medio.

A pesar de que la creación de esta regulación conjunta puede alargarse hasta finales de 2019, para principios de año sí que se pondrá en marcha un sistema de pegatinas de color verde para tener identificados a los conductores de VTC. Una pegatina irá en la luna trasera y otra en la delantera para facilitar la inspección y el control de estos vehículos.



A finales de 2019 podría estar preparado el texto

Taxistas y transportistas buscan crear un lobby de presión



Representantes del Élite Taxi y Caracol durante la reunión

Taxistas y transportistas de mercancías se reunieron el pasado 17 de diciembre en Madrid con la intención de crear una plataforma integral que sirva como grupo de presión ante la administración y, a su vez, permita representar a los profesionales de ambos sectores.

"La intención es crear un frente común del sector del transporte", explicó Saúl Crespo, miembro de la Plataforma Caracol, y que era una de las organizaciones impulsoras del encuentro.

Junto a la creación de una especie de lobby que sirva para hacer fuerza ante las demandas de los sectores, Crespo insistió mucho en que un punto importante de unión entre las asociaciones asistentes es la representatividad actual de los trabajadores. Para intentar cambiar esto, Crespo consideró fundamental "crear un punto común para trasladar un mensaje de unidad a las administraciones".

Junto a esta asociación, el sector del taxi estuvo representado por Élite España. Alberto Álvarez, uno de sus portavoces, explicó que esta primera reunión debía servir para pensar en las primeras líneas estratégicas de cara a "conseguir un trabajo digno para todos y que los que están arriba nos respeten".

"Creo que estamos en el mejor momento para que nos escuchen de una y otra forma, y no podemos continuar así, trabajando más horas que nunca para ganar cada vez menos dinero", aseguró Álvarez, quien en su discurso llamó a invitar a más asociaciones siempre que "respeten nuestros principios". "El objetivo no es liarla, el objetivo es ganar, y a lo mejor para eso tenemos que perder algo a corto plazo", finalizó Álvarez.

En el encuentro también estuvieron presentes asociaciones de transportistas de diferentes puntos de España como Albacete, Galicia, Barcelona o Valencia. A la reunión acudieron también entidades ligadas a sindicatos como Uniatramc y Utapa.



THE FUTURE OF LIFE

THE FUTURE OF LIFE

Category	Item	Price
Essentials	Basic Life Support	\$1200
	Advanced Life Support	\$2500
	Emergency Life Support	\$1800
	Medical Life Support	\$3200
	Survival Life Support	\$1500
	Recovery Life Support	\$2100
	Protection Life Support	\$1900
	Communication Life Support	\$2300
	Navigation Life Support	\$1700
	Power Life Support	\$2800
Advanced	Medical Diagnostic	\$3500
	Advanced Life Support	\$4200
	Emergency Life Support	\$3800
	Medical Life Support	\$4800
	Survival Life Support	\$4000
	Recovery Life Support	\$4500
	Protection Life Support	\$4300
	Communication Life Support	\$4700
	Navigation Life Support	\$4100
	Power Life Support	\$4900
Premium	Medical Diagnostic	\$5200
	Advanced Life Support	\$6000
	Emergency Life Support	\$5500
	Medical Life Support	\$6500
	Survival Life Support	\$5800
	Recovery Life Support	\$6200
	Protection Life Support	\$6000
	Communication Life Support	\$6400
	Navigation Life Support	\$5900
	Power Life Support	\$6700

Our products are designed to provide the highest quality of life support for your mission. We offer a wide range of options to meet your specific needs. Contact us today for more information.

Support and Training

- 24/7 Customer Support
- Comprehensive Training Programs
- On-site Technical Assistance
- Regular Software Updates

We are committed to providing the best possible support and training for our customers. Our experienced team is always ready to assist you with any questions or issues.

Contact us at sales@lifetech.com or call 1-800-555-1234.



For more information, visit our website at www.lifetech.com. We are proud to be your partner in life support technology.

Subida de cuotas y mejora de pr

Desde el 1 de enero de 2019 la base de cotización de los trabajadores autónomos se ha incrementado un 1,25% y el tipo de cotización ha pasado a ser del 30%. En contraprestación a esta subida, los autónomos obtendrán una mayor protección social con mejores prestaciones económicas en caso de desempleo, baja por enfermedad o maternidad. Esta modificación resultó de un acuerdo adoptado a finales del pasado año entre el Gobierno y los representantes de las asociaciones de autónomos.



Magdalena Valero, ministra de Trabajo, junto a representantes de autónomos

Con la llegada del nuevo año se incrementa la cantidad monetaria que los trabajadores autónomos deben aportar a la Seguridad Social. El Gobierno y los representantes de las asociaciones de autónomos alcanzaron un acuerdo a finales de 2018 para que, desde el 1 de enero del presente año, se aumente la base mínima de cotización un 1,25%, lo que se traduce en algo más de 5 euros mensuales.

Este porcentaje está lejos de la subida que quería establecer el ejecutivo y, según explican las asociaciones, a cambio de ese incremento los autónomos obtendrán una mayor y mejor protección social. No se llevará a cabo, por lo tanto, la subida pretendida por el Ministerio de Trabajo dirigido por Magdalena Valero, del que se había hablado que pretendía un incremento de hasta 40 euros mensuales.

La subida afectará a 1,7 millones de trabajadores por cuenta propia y a 450.000 autónomos societarios, y de este modo el in-

cremento de la cuota para el autónomo persona física será de 5,36 euros al mes (64 euros al año) y para los autónomos societarios la subida será de 6,89 euros al mes (82 euros al año).

Actualmente el 85% de los autónomos paga sus cuotas según las bases mínimas de cotización, que en 2018 han sido de 932 euros. Sobre esa cantidad, cada autónomo al mes desembolsa un porcentaje tipo que va del 29,8 al 30,8%. Ahora, con la llegada del nuevo año, el acuerdo alcanzado establece que el tipo de cotización será del 30%.

Es cierto que, a falta de ratificación, el porcentaje tipo podrá ir aumentando de manera progresiva los próximos años según el documento firmado por representantes y administración. De este modo, en 2019 será del 30%, pero para el año 2020 está previsto que sea del 30,3%, en 2021 del 30,6% y en 2022 del 31%.

Mejores prestaciones

La contraprestación directa de esta subida acordada es una mejora "clara" de las prestaciones para los autónomos. Esas mejoras abarcan distintos puntos de interés para estos trabajadores. En cuanto al dere-

Mejoras en el acceso al paro

estaciones para los autónomos



Los transportistas son los autónomos que más utilizan la tributación por módulos

cho a paro, las nuevas condiciones fijadas mejoran el acceso al paro, flexibilizando sus condiciones y ampliándose la duración de la prestación.

Otra de las mejoras de prestación más significativa es que a partir de este año recién comenzado, los autónomos tendrán derecho a cobrar la prestación por accidente de trabajo o enfermedad profesional desde el primer día de la baja. Por otro lado, los autónomos no estarán obligados a pagar la cuota de la Seguridad Social a partir del segundo mes de baja por enfermedad o incapacidad temporal hasta el momento del alta médica.

En cuanto al ámbito de formación e incentivación del empleo autónomo, con el nuevo acuerdo alcanzado, los autónomos tendrán derecho a acceder a la formación continua y de reciclaje profesional.

Con respecto a las trabajadoras autónomas, dentro de los 24 meses posteriores a la prestación de baja por maternidad podrán

Los autónomos generan 120.000 empleos

Los autónomos han vuelto a ser los protagonistas en términos de empleo durante el año que acaba de finalizar. Ha habido crecimiento y se ha consolidado el número de afiliados al RETA, al tiempo que se ha generado también empleo asalariado por parte de los autónomos. En concreto, y según datos oficiales, hay 120.000 empleos más bajo el paraguas de autónomos que los que se registraron a finales de 2017.

En 2018 entró en vigor la Ley de Reformas Urgentes del Trabajador Autónomo, que incluía algunas medidas relacionadas con la conciliación así como otras relativas a las bonificaciones para la contratación de familiares y discapacitados, la compatibilización del 100% de la pensión de la jubilación y la actividad por cuenta propia siempre que tengan al menos a un trabajador a su cargo.

Para 2019 los autónomos tendrán nuevos derechos y mejores prestaciones en materia de protección social, y las principales organizaciones de autónomos confían en que 2019, una vez que se ha cumplido un año de la entrega en vigor de la Ley de Autónomos, sea un año de adquisición de nuevos derechos en el que se vean ya los efectos de estas mejoras.

Desde la Asociación de Trabajadores Autónomos (ATA) prevén que haya 35.000 autónomos más y que el conjunto del colectivo cree otros 65.000 empleos asalariados. Es decir, esperan que los autónomos generen un total de 120.000 nuevos empleos netos durante 2019. En el conjunto de España las estimaciones hablan de una generación de 300.000 nuevos empleos, lo que, de cumplirse ese pronóstico, bajaría la tasa de paro a niveles previos a la gran crisis económica.

obtener una tarifa plana de 60 euros durante 12 meses sin necesidad de cesar previamente en su actividad. Se mantienen tras los 12 primeros meses las bonificaciones posteriores actuales de la tarifa plana.

Prorrogado el sistema de módulos

Todas esas mejores prestaciones han hecho que finalmente tanto la Asociación de Trabajadores Autónomos (ATA) como la Unión de Profesionales Trabajadores Autónomos (UPTA) hayan aceptado el acuerdo que desde algunas partes del Gobierno han calificado como "histórico".

Por otro lado, y pese a la intención del ejecutivo de acabar con la tributación por módulos finalmente este plan deberá esperar. De este modo, los 400.000 autónomos que actualmente se sirven de ella para tributar, no estarán obligados a pasar a un sistema de estimación directa. La intención del Gobierno era empezar la transformación en 2019, pero finalmente se ha prorrogado hasta 2020.

Manuel de Miguel Monterrubio, subdirector general de IRPF del Ministerio de Hacienda confirmó durante unas jornadas en Madrid que la "idea es que el régimen de módulos se quede como un régimen residual solo para las personas físicas que tengan como clientes a consumidores finales y el resto pasen al régimen de estimación directa".

Sin embargo, la ministra de Hacienda, María Jesús Montero, apaciguó a los autónomos al anunciar que este sistema de módulos se prorrogará aún en 2019, aunque sí explicó que el plan del Gobierno es acabar prácticamente con este sistema de cara a 2020.

Según datos aportados por la Asociación de Trabajadores Autónomos (ATA), actualmente en nuestro país, de los 3,2 millones de autónomos registrados, más de 400.000 utilizan el sistema de tributación por módulos, mientras que un millón y medio emplean el sistema de estimación directa. El resto tributa a través del Impuesto de Sociedades.

En su idea de acabar con los módulos, el Gobierno tenía planeado un endurecimiento de las condiciones, bajando los límites de facturación y, con eso, ir reduciendo el número de autónomos que se acoge a ese sistema.

Lorenzo Amor, presidente de ATA, celebró el anuncio de la prórroga porque para él es "fundamental apoyar a los trabajadores autónomos con ingresos más bajos que están en el sistema de módulos". "Es un sistema ágil y sencillo", sostuvo el representante de ATA, que se alegró de que tras meses de negociaciones con la Agencia Tributaria se anunciase la prórroga de los límites de la facturación por módulos.

La mayoría de autónomos que tributan por módulos pertenecen al sector del transporte, y Amor considera por ello fundamental que se haya prorrogado la idea de acabar con este sistema de tributación dado que para muchos transportistas sus ingresos son "bajísimos". La Federación Nacional del Transporte por Carretera (Fetransa) también recibió con satisfacción la nueva prórroga.

Aún así, parece que el cambio no se evitará ya que la legislación vigente contempla que a partir de 2019 se endurecerán los umbrales para tributar por el sistema de estimación objetiva (módulos), de modo que el límite de facturación a partir del cual se veta la tributación en módulos bajará de los 250.000 euros y, en el caso de facturación a otras empresas, de 125.000 a 75.000 euros.

Se podrá cobrar la baja desde el primer día

Canarias, Madrid y Baleares a la cabeza en el crecimiento de autónomos

Al cierre de 2018, el número de autónomos ha aumentado un 1,6%, tras registrarse un incremento en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos (RETA) de casi 50.000 trabajadores por cuenta propia. Esto implica un crecimiento cinco veces mayor que en 2017 y casi el doble que en 2016. La cifra total de estos trabajadores se ha situado en 3.254.663 personas.

Un total de 13 regiones españolas han registrado incrementos en su número de autónomos. Los lugares donde más ha aumentado este tipo de trabajadores son Canarias (4,3%), Madrid y Baleares (ambos un 3,2%) y Andalucía (3,1%).

En el lado opuesto de la clasificación, es decir, los lugares que han experimentado un menor crecimiento en el volumen de autónomos o que han perdido trabajadores por cuenta propia en 2018 son Castilla y León, con un descenso del 1%, seguido de Galicia (-0,8%), Asturias (-0,5%) y Aragón (-0,3%).

En lo que respecta al género, el ritmo de creación de empleo autónomo femenino durante el pasado año fue superior al registrado por los varones. Las autónomas aumentaron un 2,4% mientras que los trabajadores autónomos masculinos solo lo hicieron un 1,1%. Las asociaciones de autónomos explican que dichas cifras demuestran que el emprendimiento femenino y su impulso para crear empleo "ha llegado para quedarse".

Por último y en cuanto a los sectores de actividad, tan solo tres han perdido volumen de trabajadores por cuenta propia. El más afectado ha sido el sector industrial, que en 2018 ha registrado su mayor descenso porcentual tras perder el 1,5% de sus autónomos. El comercio y la hostelería también han perdido volumen de trabajadores. En el lado opuesto destacan los incrementos registrados por las actividades inmobiliarias (+9,2%), artísticas y entretenimiento (+8,6%), educación (+6,3%) e información y comunicación (+6,1%).



Las mujeres autónomas aumentaron un 2,4% en 2018

Nuestra difusión no tiene fronteras,
esa es nuestra META

Estamos donde tú estás

Nos leen en Andalucía, Baleares, Canarias, Cantabria, Catalunya, Extremadura, Galicia, Madrid, Valencia ...

Informando con rigor y credibilidad en PRINT & ONLINE

Por eso además nos ven en Europa, América Latina, Estados Unidos...



También líderes online

www.gacetadeltaxi.com

Sigue toda la actualidad en nuestras RR.SS



Ya somos más de 8,6K

Los Reyes Magos transportan



El taxi ha vuelto a demostrar una vez más que en cuestiones de generosidad y solidaridad es un sector difícil de igualar. Con la celebración de la llegada de sus Majestades los Reyes Magos, el colectivo se ha volcado en diferentes ciudades para que los niños que están atravesando momentos difíciles no se queden sin la ilusión de una de las fiestas más señaladas por ellos en el calendario.

En Madrid, el sector del taxi llevó a cabo diferentes acciones con niños enfermos que por desgracia para ellos tuvieron que pasar la Noche de Reyes hospitalizados. El día 2 de enero, un grupo de taxistas paseó con sus vehículos a niños con cuidados paliativos de la Fundación "Porque Viven", para que pudiesen contemplar las luces navideñas que adornan las calles de la capital.

El acto solidario entre los taxistas y la fundación, con la colaboración del Hospital Niño Jesús, contó también con la entrega de regalos de los profesionales del taxi a los más pequeños. Los taxistas han contado con donaciones de Radioteléfono Taxi, MyTaxi y Radio Taxi Independiente. Además, Matías Martínez Olmos, un taxista jubilado, participó también en las donaciones.

De la organización de dicho acto se encargaron tres taxistas madrileñas (Laura, Maite y Noelia), y el paseo, que contó con unos 70 taxis, comenzó sobre las 18.30 horas de la

Taxistas compartieron roscón con los más pequeños

tarde y finalizó a eso de las 20.15, una vez que los niños pudieron contemplar la iluminación navideña de las principales calles de Madrid.

Visita y chocolatata en Ronald McDonald

Un día más tarde, taxistas de la sección Élite Social de Élite Taxi Madrid visitaron la casa de la Fundación Ronald McDonald para dar regalos y dulces y compartir una merienda de roscón y chocolate con los niños que habitan la casa junto a sus familiares durante su tratamiento.

La Fundación Infantil Ronald McDonald es una entidad sin ánimo de lucro creada hace más de 20 años que busca apoyar a los niños que más lo necesitan para que se sien-

su ilusión en taxi

tan arropados por sus familiares durante su etapa de tratamiento médico. Uno de sus principales programas de ayuda son las Casas Ronald McDonald, que sirven de hogar a los niños y hay cuatro en España (Barcelona, Málaga, Valencia y Madrid).

En la capital, la Fundación construyó esa casa junto al Hospital Infantil Niño Jesús con el objetivo de que los niños y familiares con menos recursos puedan estar cerca durante el tiempo que dura la hospitalización de los menores.

Durante la visita, los niños pidieron sus deseos a Sus Majestades y disfrutaron de un rato entretenido con diferentes juegos y actividades. Los familiares, voluntarios y miembros de la Fundación se mostraron muy agradecidos con el hecho de que los taxistas acercasen a los niños la magia de los Reyes Magos.

Al día siguiente, la Federación Profesional

Más de 80 taxistas participaron en la cabalgata

del Taxi organizó una cabalgata solidaria y 25 taxis acompañaron a los Magos de Oriente para que entregasen juguetes y regalos en las diferentes áreas pediátricas del Hospital Gregorio Marañón.

Cabalgata histórica para el taxi

El día de la Cabalgata de Reyes del Ayuntamiento de Madrid, celebrada el día 5 de enero, fue histórico para el sector del taxi madrileño ya que por primera vez en la historia desfilaban juntas Radio Teléfono Taxi (Pidetaxi) y la Federación Profesional del Taxi (Teletaxi).

Ambas emisoras participaron en la comitiva real acompañando a los Reyes Magos. La Cabalgata partió desde Nuevos Ministerios y finalizó en la Plaza de Cibeles. Según explicaron ambas organizaciones en un comunicado previo, la unión de Pidetaxi y Teletaxi en la cabalgata sirve para potenciar “la buena imagen del sector del taxi como servicio imprescindible en nuestras ciudades”.

En total fueron seis vehículos autotaxi y unos 80 taxistas los que participaron de forma presencial en el acto como gesto de agradecimiento a los cientos de miles de usuarios de taxi que presenciaron uno de los mayores espectáculos de Madrid durante la época navideña.

Ambas emisoras quisieron agradecer a los Reyes Magos su confianza en el Sector Público del taxi, “como forma fiable, rápida y segura de hacer llegar a todos los niños sus regalos en una noche tan especial para ellos”.



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-Elysse 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.



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	33.440*
--------	-------	-----	---------

*No incluido gastos de preparación de taxi



MERCEDES

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

El precio no incluye equipamiento para taxi.



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	24.500
-------------	-------	-----	--------

COMAUTO SUR. Telf. 91 498 71 70

Avda. Carlos Sainz, 11 - Leganés



VOLKSWAGEN

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

Precios con IVA. No incluida preparación ni transformación Eurotaxi.

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

C/ Tauro 27. Madrid. ftome.com

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

BARCELONA

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
 CITROËN			
C-Elysee GLP	1.587	115	12.200*
C-4 Space Tourer GLP	1.560	100	—
C-4 Space Tourer GNC	1.560	100	—

IVA incluido.

 DACIA			
Lodgy Comfort GLP	1.598	100	—
Logan MCV / GLP	898	90	—

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

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

AUTO 88. Telf. 933 60 32 21. www.auto88.com

La Maquinista. C/ Ciutat d' Asunción 34. Barcelona

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

 LEXUS			
IS300h	2.500	223	34.790*

*No incluido gastos de preparación de taxi

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

Estos precios incluyen los descuentos de las ayudas en vigor.

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

Iva y matriculación incluidos.

 SEAT			
León GNC Ref.	1.4	110	18.900
León GNC Style	1.4	110	20.400

*Incluido IVA y preparación taxi

 SSANGYONG			
XLV GLP	2.200	178	20.960

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

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

Precios desde, restado el IVA y las ayudas institucionales.

 TOYOTA			
Prius + Eco	1.800	136	24.700

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

*Precios con iva 4%..

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

Necesito conductor para taxi en Madrid. Jornada amplia, turno tarde-noche. A porcentaje sin fijo. Alfonso T. 696413315. Email:ildedoro@gmail.com

Busco conductor de taxi. Madrid, zona oporto para servicio de Eurotaxi, vehículo VW Caddy de 7 plazas. Trabajo a turnos, buenas condiciones. Elver. T 611443641. Email: elverlongas@gmail.c

Necesito conductor para turno a partir de las 18 horas. 11 horas, 45% limpio, Seat Toledo, miércoles par, zona Marques de Vadillo. Imprescindible cartilla municipal. Jose Antonio. T 653931403

Compro licencia de taxi de Madrid. Crédito aprobado. Día de descanso indiferente. Maria 633946919

BARCELONA - Busco trabajo como conductor asalariado. Turno de mañana. Sergio Merino. Email: sergio_merino_@msn.com

Se vende licencia de Eurotaxi con posibilidad de incluir vehículo VW Caddy del 2015. Con emisora Radio Teléfono Taxi. Precio: 150.000 €. Julián T. 625652172.

Necesito conductor de taxi por la zona sur de Madrid para llevar el coche solo,

miércoles par. Imprescindible estar en posesión de la cartilla municipal. Jose 649861930

BARCELONA - Me ofrezco como conductor. Indiferente turno. Juan Luis T 654864081.

Email: Juanillobboy@hotmail.com

Necesito conductor taxi zona Alcorcón, viernes par, emisora amarilla, coche Dacia Lodgy de GLP y 100 CV. Condiciones a convenir. Ángel Serrano Galindo. T 609010201. Email:txgrillo@gmail.com

Particular vende por jubilación licencia de taxi, libra viernes e impar. Precio estimado: 145.000 €. Cristina. T 619991384

Busco taxi para trabajar solo, 49 años y 25 de experiencia en el sector. Juan Manuel Pérez Fernández. T 680237378. Email:juanmita83@gmail.com

BARCELONA -Busco trabajo como asalariado. Turno indiferente. 2 años de experiencia. Sohail Anjum.T666 854 600. Email: estrella.sohail@gmail.com

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

Se necesita conductor de taxi a turno completo. Miércoles impar. Trabajando con aplicación Mytaxi. Fijo no inferior 100. Ana Martínez. T687720355.

Email: ana.martinez@ifc.es

Compro licencia de taxi. Se valorará con o sin coche. Cualquier día de libranza aunque preferible lunes pero no imprescindible. Pago contado. Máxima tasación. Precio de partida 120.000, dependiendo de coche y libranza. Jorge. T 722262635

Se necesita conductor para coche nuevo. Que resida en las zonas: San Blas, Canillejas, Coslada, Las Rosas, Ascao. Contrato indefinido y experiencia demostrable. Buenas condiciones. T 62270982

BARCELONA- Busco conductor. Turno mañana. Con experiencia. T 622 330 129. Email: vegasbarbero@gmail.com

-Vendo licencia jueves par, coche Seat Toledo de 5 años y 260.000 km. Muy cuidado. Interesados contactar por teléfono. Precio 135.000 € T. 667647615

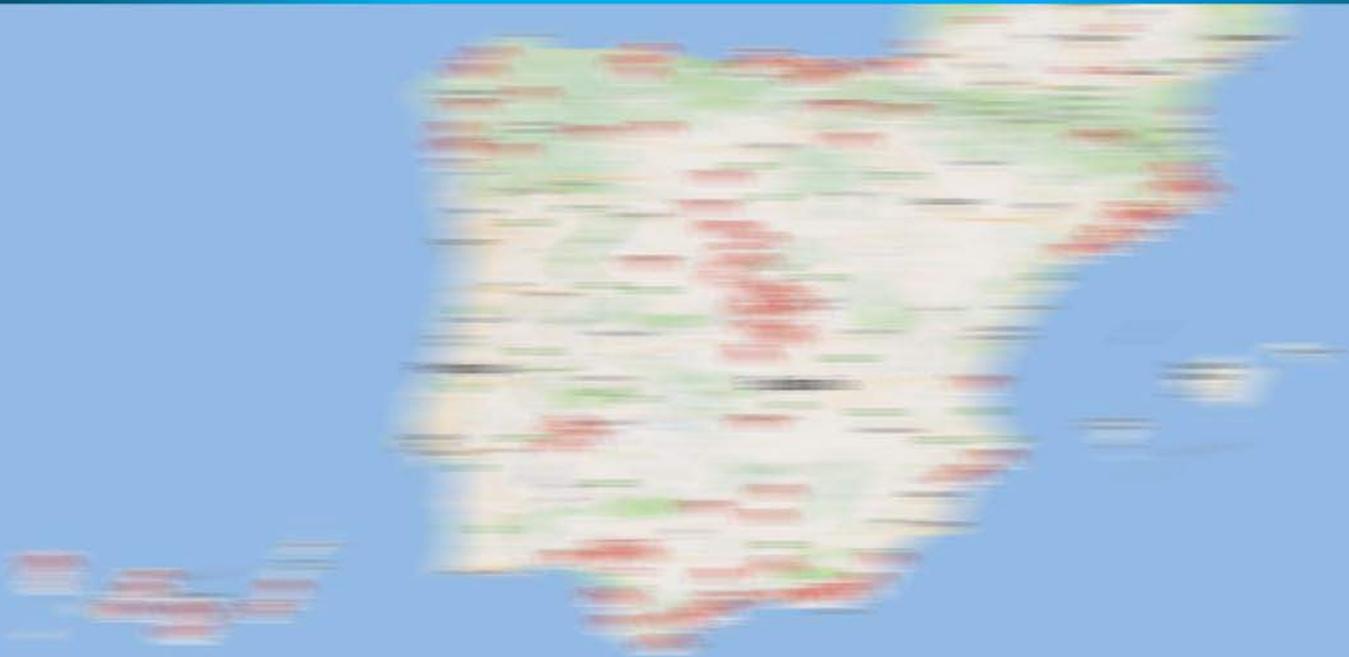
BARCELONA- Necesito conductor de taxi. Turno indiferente. Un año de experiencia. Andrés Ardanuy. Email: andresardanuy@gmail.com





gide taxi

www.gide.com.tr



gide taxi

gide taxi

91 547 82 00

www.gide.com.tr



TAXI PREFABRICATI



LA SOLUZIONE PER IL SERVIZIO TAXI
CON I VANTAGGI DELLA PREFABBRICAZIONE

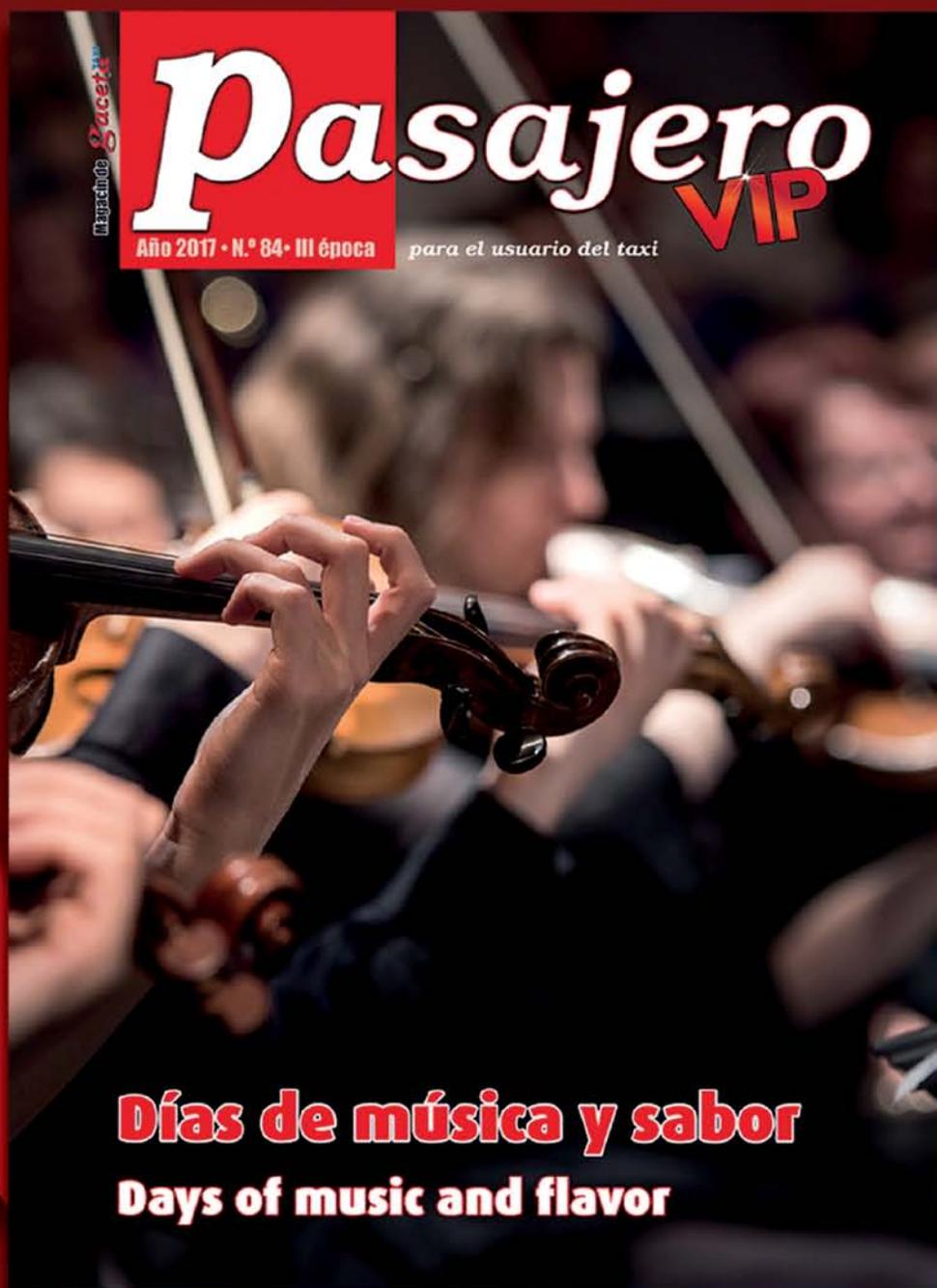
PROVA IL NUOVO TAXI MITSUBISHI PREFERRED

Il nuovo Taxi Mitsubishi Preferred è la soluzione ideale per chi cerca un veicolo moderno, economico e affidabile. Con il suo design aerodinamico e le sue dotazioni di serie, è pronto per affrontare qualsiasi strada. La prefabbricazione garantisce tempi di consegna rapidi e costi contenuti, rendendolo la scelta più vantaggiosa per le aziende del settore.



PER INFORMAZIONI E RICHIEDERE UN PROVA, CONTATTATE IL SERVIZIO CLIENTI AL NUMERO VERDE 800 10 10 10

Para un trayecto premium



No olvides llevar
en tu taxi PasajeroVIP
Una atención extra
con sello de calidad

**GANAS TÚ
GANA EL USUARIO
GANA EL TAXI**