

# La **Gaceta** TAXI

del  
La primera revista del sector

AÑO XXIV  
NÚMERO 274  
JUNIO 2019



**Ampliando estrategias  
para competir**

- **Servicios gratis para mujeres maltratadas**
- **Unión de emisoras en Almería**
- **Jornadas laborales sin descanso**



# THE UNIVERSITY OF THE SOUTH PACIFIC

THE UNIVERSITY OF THE SOUTH PACIFIC  
SCHOOL OF BUSINESS AND MANAGEMENT  
DEPARTMENT OF MARKETING  
1. Introduction  
2. The Marketing Environment  
3. The Marketing Process  
4. Market Research  
5. Segmentation, Targeting and Positioning  
6. Product and Brand Management  
7. Pricing  
8. Promotion  
9. Distribution  
10. International Marketing  
11. Ethics and Social Responsibility  
12. The Future of Marketing



THE UNIVERSITY OF THE SOUTH PACIFIC  
SCHOOL OF BUSINESS AND MANAGEMENT  
DEPARTMENT OF MARKETING  
1. Introduction  
2. The Marketing Environment  
3. The Marketing Process  
4. Market Research  
5. Segmentation, Targeting and Positioning  
6. Product and Brand Management  
7. Pricing  
8. Promotion  
9. Distribution  
10. International Marketing  
11. Ethics and Social Responsibility  
12. The Future of Marketing

## Juego de estrategias

Mientras la competencia sigue ganando enteros, el número de VTCs, el taxi amplía las estrategias para hacerle frente. Sin dejar de lado las vías judicial y legislativa, que poco a poco van regulando la actividad de estos vehículos, los taxistas optan por alternativas diferentes para competir y mejorar el servicio.

En un sector especialmente atomizado, con varios radiotaxis en casi todas las ciudades, es difícil encontrar personas que decidan dar un paso al frente y aunar esfuerzos. Ya sea bajo una misma nomenclatura o compartiendo servicios, encontrar puntos en común parece harto complicado cuando solo se vela por el resultado económico y no tanto cuando se mira más allá y se trata de abordar la supervivencia del sector.

Sabemos, porque son varias décadas en el sector, que hablar de teléfono o aplicación única es casi una utopía, pero cada vez son más los profesionales y, sobre todo, los directivos, que apelan a un sistema común que les permita ampliar las flotas en beneficio del usuario y facilitar su movilidad allí donde esté. Porque es el usuario, no lo olvidemos, la razón de ser del taxi, y un servicio más rápido y eficiente pondrá las cosas muy difíciles a quienes vengán a reclamar su trozo del pastel del transporte de viajeros.

Sin embargo, en este juego de estrategias no hay que dejar de lado un aspecto fundamental en un mundo en el que la marca lo es todo. Y desde hace varios años, el sector ha visto su imagen empañada e incluso denostada tras varios años de guerra sucia con las VTCs.

Tal vez sea momento de sentar las bases de nuevas infraestructuras para hacer llegar al usuario una radiografía real del taxi y mostrar a la sociedad que sus profesionales no quieren simplemente sobrevivir, sino seguir creciendo.

## 4. Taxómetro

- Con opinión propia

## 6. Primera carrera

- Taxis gratis en Badalona para víctimas de violencia de género



## 10. En Marcha

- Unión de radiotaxis en Almería para operar bajo un único nombre



## 18. Actualidad

- RTT abre la puerta a las plataformas de transporte intermodal



## 18. Noticias

- AMT promueve una fundación para el taxi
- Precio cerrado en Barcelona
- El taxi lucirá la bandera arcoiris en sus coches
- Asamblea MMT



## 26. A fondo

- El AMB equilibra taxis y VTCs



## 30. Reportaje

- Autónomos: largas jornadas, pocas vacaciones



## 32. Homologados

- Los taxis autorizados en Madrid y Barcelona

## 34. gacetadeltaxi.com

- Tablón online



Año XXIV - Número 274 - Junio 2019

Edita: GUSPIADA, S.L.

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

Página web: [www.gacetadeltaxi.com](http://www.gacetadeltaxi.com)

Directora: Pilar Glez. Matorra  
[pgmatorra@gacetadeltaxi.com](mailto:pgmatorra@gacetadeltaxi.com)

Redactora Jefe: Olga Lobo,  
[olga@gacetadeltaxi.com](mailto:olga@gacetadeltaxi.com)

Redacción: Javier Izquierdo,  
[jizquierdo@gacetadeltaxi.com](mailto:jizquierdo@gacetadeltaxi.com)

Colaboradores: Germán Ubillos,  
[redaccion@gacetadeltaxi.com](mailto:redaccion@gacetadeltaxi.com)

Dpto Comercial: GGM  
[comercial@gacetadeltaxi.com](mailto:comercial@gacetadeltaxi.com)

Administración: [info@gacetadeltaxi.com](mailto:info@gacetadeltaxi.com)

Déposito 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](mailto:redaccion@gacetadeltaxi.com)



La Gaceta del Taxi



@gacetadeltaxi

## Un sector olvidado (XIX)

### Manu Sánchez

Responsable Geet  
Plataforma en defensa  
del servicio público del taxi



La configuración definitiva del servicio del taxi tal y como la conocemos actualmente se realiza con el Reglamento Nacional del 79. Un Reglamento que fue confeccionado mediante Real Decreto y no por Orden Ministerial como el anterior, aprobado en 1964. Antes de la aprobación del nuevo Reglamento se procesó un periodo transicional con dos Órdenes ministeriales de suma importancia, como fueron las de 17 de mayo de 1974 y la de 18 de diciembre de 1977, que abrieron las puertas al acceso de los asalariados a las nuevas licencias y modificaron el régimen de transmisibilidad de las licencias "inter vivos" favoreciendo a su titularidad y convertirlos en la figura del auto patrono. Para ello debían de acreditar un mínimo de cinco años en el ejercicio de la profesión en el municipio correspondiente.

En ese periodo de tiempo de catorce años existieron otras muchas órdenes que determinaron esa definitiva configuración del servicio. Por ejemplo, la Orden de 10 de diciembre de 1964 aclaraba la finalidad de unificar las tarifas para los servicios de las mismas características. Una aclaración que es firmada por los Señores Directores Generales de Administración Local y de la Jefatura Central de Tráfico. Con fecha 11 de abril de 1967 sacan una nueva Orden ministerial que da nueva redacción a la disposición adicional segunda del Reglamento del 64, pues su redacción originaba dificultades en su aplicación, debido a que los conceptos de vehículos en ella expresados, "coches comerciales o furgonetas", eran imprecisos y contradictorios, pues con arreglo al Código de la Circulación de esa etapa,

los vehículos autotaxis estaban incluidos dentro de los llamados vehículos comerciales, por lo que dicha disposición adicional segunda se oponía al artículo segundo del mismo Reglamento Nacional.

El nuevo Reglamento de 1979, que nace un año después de la entrada en vigor de la Constitución Española de 1978, fue un revulsivo para el sector del taxi que, incluyendo muchas novedades jurídicas administrativas, a su vez, mantenía ciertos textos reglamentarios del régimen anterior junto con esa apertura solidaria de que fuesen poseedores de titularidad de una licencia los asalariados. Este proceso, especialmente significativo en los últimos años, hizo aconsejable considerar la realidad actual de estos servicios en toda su complejidad y establecer una nueva regulación general que, inspirándose en criterios de contenido fundamentalmente social, -por entenderse que el servicio de taxi es un Servicios Públicos-, permitiese una mejora efectiva en las condiciones de su prestación a través de las Ordenanzas o Reglamentos que para caso concreto debían de aprobar los Ayuntamientos u otras Entidades Locales.

Otras de las novedades que supuso el Reglamento del 79 se encuentran en las relativas a la coordinación de los servicios urbanos e interurbanos, en el nuevo concepto que se les da a las áreas unificadas de influencia recíprocas que pasan a denominarse áreas territoriales de prestación conjunta y a la ausencia de regulación de los antiguos servicios de la clase D -automóviles de alquiler sin conductor. Estos servicios se siguieron rigiendo por el Reglamento del 64, de acuerdo con la Disposición Derogatoria Segunda, hasta la aprobación del Real Decreto 1561/1984, de 18 de julio, regulador de la actividad de alquiler de automóviles sin conductor, derogado posteriormente por la Orden de 20 de julio de 1995.

"El coraje no es tener la fuerza para seguir, es seguir cuando no tienes fuerzas" Napoleón Bonaparte





## Una última oportunidad

Marcelino Camacho Torés

20 años después de la primera carta que se publicó en La Gaceta del Taxi, el taxista jubilado Marcelino Camacho Torés se despide defendiendo aquello aquello por lo que siempre luchó: un sector más seguro y con futuro.

**Q**uien lea este escrito sabrá la verdad de lo que ha pasado y las ideas que hemos tenido Toni Expósito, Tomás Aparicio, Jesús Cuenta y Marcelino Camacho, veteranos con muchos años de experiencia y millones de kilómetros recorridos por las carreteras de España y las calles de Madrid. Este equipo de taxistas estamos dispuestos a hacer todo lo que sea necesario para unir a todos los representantes del taxi para defender con uñas y dientes nuestro trabajo y junto a nuestras familias, amigos y simpaticantes que quieran ayudarnos, defender esta injusticia que están cometiendo con nuestro sector.

Por ello nos manifestaremos pacíficamente en la plaza de Cibeles, ante el Ayuntamiento, en la calle Orense, sede de la dirección General de Transporte de la Comunidad de Madrid, en la calle Raimundo Fernández Villaverde, sede de la delegación de gobierno.

Sabemos que el taxi está amenazado y en riesgo de extinción. Por eso ha llegado la hora de defender nuestro trabajo y nuestro sector; cada día que pasa queda menos tiempo para reaccionar y decir a las administraciones "hasta aquí hemos llegado y basta ya". Nuestra paciencia se agota y se ha agotado ya, los taxistas unidos defenderemos con uñas y dientes y con el corazón, con la ley de nuestra parte y la fuerza de la razón, pacíficamente por las calles, defendiendo nuestro trabajo y a nuestro sector.

Desde nuestra humilde y sincera opinión proponemos una serie de propuestas que consideramos necesarias y urgentes para salvar a todo el sector. Primero, que tanto el ayuntamiento como la Comunidad regulen las VTCs y cumplan

con la ley. Es decir, 1/30 ya, para que haya paz entre ambos sectores. Pero también queremos que el taxi pertenezca por fin al Consorcio de Transportes Público de viajeros de la Comunidad de Madrid y esté coordinado con el resto de transportes públicos de la Comunidad para prestar un servicio económico y de calidad. En este sentido, es importante que las administraciones autoricen un vehículo tipo, amplio, cómodo, que salga de fábrica con GPS y mampara de seguridad. También es necesaria una app única para el taxi que esté coordinada con todos los demás servicios públicos de viajeros y que tanto la administración local como la autonómica doten de suficientes inspectores para hacer cumplir la ley tanto al taxi como a la VTC en Madrid.

Con todas estas propuestas, todos los taxistas, representantes y gobernantes del sector, tenemos que estar de acuerdo, si es que queremos apostar para que el servicio público de taxi sea un servicio social, económico y de calidad.

Afortunadamente los taxistas y usuarios del taxi hemos tenido mucha suerte, nos han dado un respiro, una última oportunidad. Si no la aprovechamos, más pronto que tarde, nos va a ir muy mal. No perdamos más tiempo, porque si nosotros no lo aprovechamos los empresarios de las VTCs, más egoístas y ambiciosos que nosotros se aprovecharán y con nuestro trabajo se quedarán y los taxistas y los usuarios del taxi lo perderán.

El 21 de enero de 2019 convocamos un paro indefinido que duró 16 días de luchas, sacrificio, esfuerzo físico y económico. Desde nuestra sincera opinión, en el paro indefinido nos faltó fuerzas, coraje y valor para colapsar la ciudad de Madrid. Hubo muchos taxistas que se quedaron en casa haciendo par y manifestación de salón y sillón. Aún así, estos cuatro taxistas damos gracias a todos los compañeros y a todas las personas que han participado y apoyado al sector en sus manifestaciones. También a quienes han tenido la amabilidad de escucharnos y colaborar con nosotros y muchas veces conmigo en estos años que llevo luchando por mejorar la seguridad física y las condiciones de trabajo de los taxistas y mejoras en el servicio a los usuarios del taxi.

# El taxi, un aliado para las víctimas

**Taxi Line, radiotaxi que opera en el Área Metropolitana de Barcelona, ha suscrito un acuerdo de colaboración con la Federación de Mujeres de Badalona para ofrecer transporte gratis a las mujeres víctimas de violencia de género. Una iniciativa que ha contado con el respaldo de toda la emisora y que demuestra la implicación del sector con los problemas de la sociedad actual. Yen Sánchez, responsable de compañía, desgrana algunos detalles del convenio y sacude los estereotipos que empañan la imagen del sector.**



Rocío Mateos (izqda) presidenta de la Federación de Mujeres de Badalona, junto a Yen Sánchez (dcha), representante de Taxi Line

La violencia de género sobre la mujer es una lacra que mancha a todos los que conformamos nuestra sociedad actual. Por desgracia, no parece que las medidas impulsadas por los gobiernos den con el resultado que todos deseáramos de acabar de una vez por todas con un drama que afecta a muchas familias cada día.

Precisamente por esa incapacidad, por esa ausencia de resultados plenamente positivos, y teniendo en cuenta el mundo en el que hoy vivimos, los gestos adquieren mayor relevancia. Un gesto, en la sociedad de la divulgación inmediata que nos rodea, puede resultar muy importante, sobre todo si viene de un colectivo tan numeroso y presente en nuestras ciudades como es el sector del taxi.

Ese es el motivo que explica la importancia del acuerdo al que ha llegado la compañía Taxi Line, presente en todo el Área Metropolitana de Barcelona, y la Federación de Mujeres de Badalona. En virtud de este acuerdo, cuyos primeros avances se produjeron en la pasada Navidad, las mujeres víctimas de violencia de género pueden ser trasladadas de forma gratuita a centros hospitalarios, comi-

sarias, o a la propia sede de la organización badalonesa.

Yen Sánchez, responsable de empresa Taxi Line y con más de treinta años de experiencia en el sector, explica en esta entrevista concedida a La Gaceta del Taxi que el colectivo está comprometido con la sociedad y formado por "enormes profesionales", dispuestos a colaborar en la medida de lo posible en facilitar las situaciones tan críticas por las que atraviesan estas mujeres en determinadas ocasiones.

**Gaceta del Taxi.-** ¿En qué consiste el acuerdo por el que trasladarán gratis a mujeres víctimas de violencia de género a través de Taxi Line?

**Yen Sánchez.-** La Federación de Mujeres de Badalona se puso en contacto con nosotros y nos comentaron y propusieron un acuerdo de colaboración para que, en el caso de que alguna mujer tenga problemas de violencia de género, pueda recibir un servicio de taxi gratuito. El problema es que al definir cualquier iniciativa como "gratis", en una sociedad en la que hoy nos movemos, pueden aparecer abusos. Es un servicio gratuito, si, pero cumpliendo unos requisitos.

**G.T.-** ¿Cuáles son esas condiciones para que las mujeres puedan beneficiarse de su acuerdo?

**Y.S.-** En primer lugar tiene que ser un servicio con destino u origen a la propia asociación de Badalona, pero también para situacio-

**Taxis gratis para víctimas de violencia machista**

# de violencia de género

nes en las que las mujeres se dirijan a los Mossos d'Esquadra o a un hospital donde el taxista pueda dejarla como consecuencia de una situación de violencia. En esos casos nosotros asumimos el coste. Lo acotamos porque los taxistas son autónomos, y aunque prácticamente todos quieren colaborar, nosotros asumimos algo que pueda ser efectivo para ambas partes.

Pero cubrimos tanto esos desplazamientos a la Federación de Mujeres, donde a las víctimas se les presta atención ya que hay muchas que ni siquiera se atreven a denunciar; como esas situaciones en las que quieren denunciar, pero han sido agredidas o necesitan recibir asistencia sanitaria y lo primero que necesitan es un taxi. Ambos casos los cubrimos igual. Por desgracia, una de las primeras consecuencias del maltrato sobre las mujeres es que, en muchas ocasiones, ellas son económicamente dependientes del marido y les dejan sin dinero.

**G.T.-** ¿Cómo surgió esta iniciativa?

**Y.S.-** La iniciativa salió a raíz de un grupo de taxistas de Andalucía. Fue entonces cuando uno de los profesionales que trabaja con nosotros, su nombre es Toni, se enteró de la noticia y pensó que porqué no podríamos ofrecer en Taxi Line ese servicio. Lógicamen-

te una persona sola, aunque ponga toda la voluntad del mundo, poco puede ayudar. Tras comentárnoslo, hablamos con la Federación de Mujeres. Para nosotros, todo lo que sea ayudar, no ya solo a este colectivo, sino a otros tantos, es importante, y más este tema que por desgracia está en pleno auge.

**G.T.-** ¿Cómo ha sido la acogida de esta medida por parte de los profesionales?

**Y.S.-** Creo que todo el mundo está a favor

**“El taxista no es un troglodita como nos quieren hacer pensar”**

de esta iniciativa. A nuestros taxistas se les ha ido comentando, aleccionando para que, en el caso de encontrarse con esta situación, cuáles son las medidas que tiene que tomar puesto que se trata de mujeres que anímicamente no están nada bien.

**G.T.-** Este tipo de iniciativas son importantes de cara a mejorar la imagen del taxi con

la sociedad. Especialmente en un momento en el que, con la llegada de la competencia, los medios sitúan al taxi en un punto que quizás no se corresponda con la realidad.

**Y.S.-** El taxista no es un troglodita como nos quieren hacer pensar, pero el tema de los medios de comunicación hoy en día, por desgracia, es complicado. En este mundo lo que vende es el morbo y debemos tenerlo claro. Pero eso que vende no significa que sea realidad, porque el taxista, en rasgos generales, es gente muy trabajadora a quien no se le pone nada fácil. Es una barbaridad lo que cuesta una licencia, es una barbaridad lo que cuesta mantenerla, y es una barbaridad la normativa que tienen los taxistas. En algunos momentos, y ahora con todo lo de Uber y Cabify que ha saltado a la palestra el taxi, no se está siendo justo con el sector en general. Son trabajadores natos, trabajan muchísimas horas, no tienen la conciliación familiar que tienen en otras empresas, porque ya sabemos en este país que el que es autónomo tiene que echarle muchas horas. No puede disfrutar de su familia, no puede disfrutar de los días de fiesta o de una baja laboral como cualquier otra persona. Que se les recuerde por otros temas, pues es injusto. En mi caso, que llevo más de 30 años relacionada direc-



La mayoría de los taxistas, durante la noche, esperan a que las mujeres accedan a los portales de sus viviendas

## 21 asociaciones conforman la Federación de Mujeres de Badalona

tamente con el sector y he sido taxista, podría contar miles de anécdotas que demuestran que esa imagen del taxista no es la real.

**G.T.-** Háblenos un poco de la compañía que ha alcanzado un acuerdo, ¿cuál es la situación de Taxi Line?

**Y.S.-** Taxi Line es la única compañía que cubre al 100% todo el Área Metropolitana de Barcelona (AMB). Hemos intentado agrupar a muchas compañías bajo este nombre y hoy en día tenemos la central en Barcelona desde la que controlamos unos 500 taxis.

**G.T.-** Siempre se ha dicho que en Barcelona el sector está muy atomizado con muchas radioemisoras, ¿qué piensa de eso?

**Y.S.-** Creo que es una situación que suele pasar cuando se trata de un sector formado por autónomos. Dentro del mundo del taxi, al igual que sucede en otros gremios, se pueden juntar fácilmente un grupo de taxistas y montar una pequeña compañía. Eso provoca que al final se acabe segregando mucho el sector. Ahora parece que la tendencia está yéndose a todo lo contrario, principalmente porque las empresas de taxi dirigidas por taxistas no suelen acabar bien. Y no porque no puedan, lo que sucede es que si uno está trabajando el taxi no tiene tiempo material para gestionar una empresa. La diferencia de nuestra compañía es que el propietario no tiene nada que ver con el taxi, más allá de que tiene una empresa de taxis.

**G.T.-** ¿Qué le parece el reglamento de las VTC del AMB que amplía a una hora el plazo de precontratación mínimo para las VTC?

**Y.S.-** Me parece bien, pero tendrían que regular algo más. Estoy convencida de que es bueno que en el mercado haya competencia, pero ésta siempre debe ser leal. Si vamos todos con las mismas condiciones no hay problema. Las VTC han existido toda la vida, no son de ahora. Se ha sacado este tema a la palestra por el tema de la competencia desleal, no por otra cosa, pero VTC siempre ha habido en Barcelona. No puede ser que hagan el servicio de taxi y sin reglamentar.

**G.T.-** Por último y dado que es un tema de actualidad, ¿qué le parece la iniciativa que ha aprobado el IMET del precio cerrado para los trayectos reservados vía app en Barcelona?



### “Es fantástico que surja esta iniciativa en el taxi”

La Federación de Mujeres de Badalona aglutina actualmente a 21 grupos de mujeres. Es como una especie de asociación de asociaciones, que nació hace cinco años cuando se unieron varias organizaciones que originalmente partían de la Federación de Asociaciones de Vecinos de Badalona. “Esos grupos estaban muy masculinizados”, explica Rocio Mateos, presidenta de la Federación, que asegura que llegó un momento en el que “vimos que era necesario crear algo que mayoritariamente fuera para mujeres y para que defendiéramos nuestras pretensiones”.

Preguntada por el acuerdo adoptado con Taxi Line, Mateos explica que surgió de un taxista, de nombre Toni, que puso en contacto a las dos entidades. “Nos pareció muy positivo que desde un colectivo que es mayoritariamente de hombres, surja una iniciativa de este tipo. Nos pareció fantástico”, explica.

Posteriormente, tal y como indica Mateos, la Federación se puso en contacto con Taxi Line, “porque la idea era fantástica pero había que asentar unas bases”, explica. “La idea puede surgir, pero sabes que puede aparecer una picaresca detrás. Entonces, nos pusimos en contacto con la compañía y llegamos a un acuerdo”, afirma la presidenta de la federación. “Lo que acordamos es que sin una mujer coge un taxi y va a hospitales, centros de asistencia, etc., entra dentro del acuerdo porque el taxista sabrá que es una víctima de violencia de género. También si se dirige a nuestra sede”.

Uno de los primeros debates que surgió en el momento de poner en marcha la iniciativa, fue si estos servicios debían ser abordados solo por taxistas mujeres. “Creo que debe ser independiente el acuerdo de que un taxista sea hombre o mujer”. Eso fue lo que le sucedió a Toni, que en el primer contacto que mantuvo con un colectivo de mujeres, dicha organización le contestó que prefería que las taxistas que prestasen el servicio fueran exclusivamente mujeres. “Lo que sucede es que la mujer es minoritaria en el sector del taxi, y sobre todo en los horarios nocturnos, por lo que resultaba inviable”, afirma Mateos. “Nuestra asociación apoya la iniciativa y damos por hecho que los taxistas son profesionales”, asegura la representante de la federación, haciendo hincapié en el hecho de que no se puede dudar de todos los hombres por el mero hecho de serlo.

### Satisfacción tras los primeros meses

Preguntada sobre cómo han sido los primeros meses de esta iniciativa, Mateos asegura que todos los taxistas han puesto su voluntad a favor de ayudar a cualquier mujer en situación de riesgo. “No nos hemos encontrado hasta el momento con ningún problema de que no haya sido atendida una mujer o que no se haya llevado a término lo acordado”. Ya en los primeros meses, durante la época navideña, se mostraron, según Mateos, “muy satisfechos porque se vio la buena voluntad del servicio”.



# THE HISTORY OF THE UNITED STATES

The United States has a rich and diverse history, shaped by the experiences and contributions of its many peoples. From the early colonial settlements to the present day, the nation has grown and evolved, facing challenges and achieving remarkable successes.



The early years of the United States were marked by exploration, settlement, and the struggle for independence. The Founding Fathers established a new form of government, the Constitution, which has guided the nation through centuries of change and growth.



## THE AMERICAN WEST



Fusión Radio Taxi y Tele Taxi Almería

# Nueva alianza entre radiotaxis

**Después de tres décadas compitiendo entre ellas, dos emisoras de Almería, Tele Taxi y Radio Taxi, han decidido darse la mano y trabajar unidas. Ofrecer un mejor servicio a los ciudadanos y la inminente llegada de las plataformas de VTCs han motivado a las dos directivas a dar un paso que muchos taxistas llevaban años reclamando. Hablamos sobre esta fusión con los artífices de un acuerdo histórico, Juan Antonio Pérez y Juan Antonio Egea presidente de ambas entidades.**



De izda a dcha. Miguel Ruano, presidente de FAAT, Juan Antonio Egea, Radio Taxi Almería, Juan Antonio Pérez, Tele Taxi y Andrés Veiga, ARTE

Mismo nombre y mismo objetivo. Juan Antonio Pérez, de Tele Taxi Almería, y Juan Antonio Egea, del Radio Taxi de esa misma ciudad, han hecho posible, treinta años después, lo que muchos taxistas llevaban décadas demandando, trabajar unidos bajo una única radioemisora.

Y aunque todavía faltan flecos por resolver, tanto burocráticos como tecnológicos, las dos emisoras ya comparten servicios a través de lo que han denominado "bolsa de servicios pendientes". El objetivo, que

ningún usuario esté más de cinco minutos esperando un taxi.

De esta manera, explican los dos directivos, quieren estar preparados para cuando llegue la competencia en forma de plataforma de VTC. "Creemos que estando juntos estaremos mejor", aseguran ambos presidentes, que también coinciden a la hora de hablar de un servicio de taxi "lo más eficiente posible". Algo que será más sencillo con una mayor flota atendiendo a los usuarios.

En Almería hay 284 taxis divididos en dos emisoras, 100 en una, unos 180 en otra y apenas cuatro compañeros que no pertenecen a ninguna. Ahora será más fácil para los ciudadanos moverse en taxi, y también para los turistas que este verano decidan disfrutar de la costa almeriense.

**RT y TT se unen para hacer frente a las VTCs**

# para competir contra las VTCs

**Gaceta del Taxi.-** Después de muchos años, por fin han decidido unir sus caminos. ¿Qué les ha motivado a tomar esta decisión?

**Juan Antonio Egea.-** Cuando cambió la anterior junta directiva y entró la actual, nuestro primer objetivo era esta unión de radioemisoras. Creemos necesario estar unidos, porque la competencia son ahora las VTCs. Porque como dijo Miguel Ruano (presidente de la Federación Andaluza del Taxi) en la asamblea de Tele Taxi, no tenemos que preguntar si van a venir o no, sino cuándo. Y cuando lleguen, estaremos preparados con nuestras propias armas para seguir ofreciendo un servicio mucho más fuerte a Almería.

**Juan Antonio Pérez.-** Principalmente era algo que llevaban años demandado los propios socios a las asociaciones, pero el principal motivo es aunar fuerzas ante lo que viene, las plataformas y multinacionales de estas aplicaciones de VTCS. Esto ha gene-

rado un impulso importante para entender que lo mejor es estar unidos para estar en la mejor posición posible. Porque ha habido muchos intentos de unión, pero nunca habían llegado hasta el final. La clave es mejorar el servicio de nuestros clientes para poder competir.

**G.T.-** Hablan de la competencia de las VTCs pero a Almería no han llegado todavía. ¿Creen que es inevitable que desembarquen también en su ciudad?

**J.A.P.-** Tenemos información y sabemos que han desembarcado en Málaga, que limita con Almería, Granada, que también es limítrofe...estamos rodeados. Tenemos noticia de que quizás el próximo objetivo sea Almería o Jerez. Ellos buscan ciudades que tengan aeropuerto, núcleos turísticos. Almería esto lo cumple, porque tenemos aeropuerto y varios núcleos importantes de turismo como Mojácar, Vera, Roquetas del Mar ...

**G.T.-** ¿Cómo beneficia al usuario la fusión

**Las dos emisoras comparten servicios para reducir esperas**

## Más medios para mejorar el sector

El Ayuntamiento de Almería fomentará el uso del taxi como medio de transporte público y sostenible. Además, mejorará la visibilidad y funcionalidad de las paradas. Todo ello enmarcado dentro del Protocolo General de Actuación aprobado por la Junta de Gobierno Local suscrito con las asociaciones Radio Taxi y Tele Taxi. El Protocolo, que tendrá una vigencia de cuatro años, es un compromiso con el taxi de Almería. Un servicio público "imprescindible" dentro de la movilidad de la ciudad que contará con más medios para garantizar un adecuado mantenimiento y conservación de las infraestructuras del sector y facilitar la actividad de los profesionales, especialmente en fechas clave. Por otro lado, el protocolo incluirá también un observatorio del taxi. Una oficina comisionada de naturaleza técnica, integrada por profesionales del sector y empleados municipales y cuyo objetivo será el estudio y análisis del servicio público del taxi en la ciudad de Almería. Entre sus funciones, elaborar informes técnicos, económicos y sociales relacionados con la actividad del taxi en Almería como servicio público.

Además, se impulsará una iniciativa conjunta, Por Almería, en taxi, que persigue fomentar el uso del taxi como medio de desplazamiento entre el centro de la capital y las barriadas y núcleos de población más alejados. Las personas titulares de licencias de taxi que se adhieran a esta iniciativa podrán aplicar descuentos sobre las tarifas vigentes



Actualmente hay 284 licencias de taxi en Almería



El alcalde en funciones de Almería, Ramón Fernández-Pacheco, en la asamblea de TT

**JA.E.-** Nosotros queremos trabajar cuanto antes, pero la parte burocrática va muy despacio. Hay que crear una nueva entidad, presentar los estatutos, registrarlo... Hay que hacer muchas cosas en este sentido, porque lo fácil es fácil poner a funcionar todos los coches en un momento determinado.

Como sabemos que esto puede llevar un tiempo ya hablaremos con los socios y les explicaremos la situación para seguir dando los pasos acertados y ponernos en marcha de cara al verano, con una única central y de forma paralela ir dando los pasos para la creación de la nueva radioemisora bajo el nombre que se decida.

## Servicios pendientes

**G.T.-** Han mencionado que aunque separados, están compartiendo servicios. ¿En qué consiste esta medida?

**JA.E.-** La hemos llamado bolsa de servi-

## El taxi pide apoyo “desde la política municipal”

cios pendientes. Hay que tener en cuenta que desde que nosotros llegamos a la directiva en noviembre de 2017 hemos tenido varias reuniones con Tele Taxi para hablar de la unión. Y por ello, tras la asamblea del pasado mes de mayo en la que los socios dieron el sí a la fusión, nos pusimos a trabajar en esta bolsa que consiste en compartir aquellos servicios que quedan pendientes más de 3 o 4 minutos. Cuando esto sucede, se pasa estos servicios a la otra emisora para que el cliente siempre esté cubierto y tenga siempre su taxi. Entendemos que el cliente no puede estar esperando más de 5 minutos un taxi, porque en el momento en el que aterricen aquí esas plataformas, que vienen rompiendo moldes y a sus anchas,

esos clientes disgustados con el taxi van a ir a probar otras alternativas y evidentemente nosotros no podemos evitar que lo prueben y seguramente haya gente a los que les guste. El servicio de taxi tiene que ser lo más eficiente posible y con una mayor flota atendiendo a los usuarios es posible.

**G.T.-** La fusión de dos radioemisoras que han sido competencia durante tantos años no es algo habitual, ¿creen que podría sentar las bases de cara a una app única a nivel nacional o estamos ante una utopía?

**JA.P.-** No es fácil, pero es el camino a seguir. Hay que crear alianzas para estar donde nos necesite el cliente y la manera de eso es estar siempre conectados. Es tal vez una idea utópica, porque somos muchos taxistas y muchas asociaciones, cada uno con sus propios intereses y su propia idea del sector. Pero el camino va por ahí, ofrecer un servicio integral al cliente llame donde llame. Se está creando el tejido necesario para que esto sea así y ayude a cambiar un poco la imagen que tienen algunos clientes de que el taxi está obsoleto. Es verdad que somos un servicio centenario, pero creo que nos hemos ido actualizando con los tiempos. El taxi ha ido avanzando y la mayoría de las emisoras tienen su propia aplicación para pedir taxi y están bastante cualificadas. Eso sí, seguimos apostando por nuestro servicio tradicional de atención de llamadas al cliente porque entendemos que hay una gran parte de los clientes que llaman al taxi y son personas mayores muchas veces o que simplemente prefieren que las atienda una persona en vez de una máquina.

**JA.E.-** Aquí como pasa en las VTCs, que hay diferentes empresas y alternativas, no creo que vaya a haber una aplicación o plataforma única del taxi. De la noche a la mañana aparece una mente privilegiada que ve negocio en el taxi y desarrolla una. Pero lo que sí es verdad es que con ARTE y Pidetaxi se pueda crear una aplicación fuerte que llegue a nivel nacional. En este sentido Pidetaxi es la plataforma más conocida para el usuario de a pie, y no tiene comisión ninguna para los taxistas porque nació para el sector y la mantenemos las 97 asociaciones de radiotaxi que hay vinculadas a ARTE.

**G.T.-** Durante este proceso han contado con el respaldo del Ayuntamiento, ¿es importante tener el apoyo de las administraciones públicas para asegurar la sostenibilidad del sector?



La fusión contará con 30.000 euros de ayudas públicas

## “Hay que estar donde nos necesita el cliente”

**J.A.P.-** Hemos ido trasladando al Ayuntamiento los problemas que tiene el sector. Es cierto que cuando hemos ido a las reuniones lo hemos hecho con objetivos comunes y eso ha sido precisamente lo que nos ha mostrado que yendo juntos conseguimos cosas. Entiendo que cada partido político defienda unas ideas, pero creo que a nivel municipal debe estar desvinculado a lo que se marca a nivel nacional. Los que trabajan en las ciudades son los más cercanos a los problemas reales de los vecinos, y en este caso de los taxistas. Entiendo que por ahí es por donde se tiene que empezar a apoyar al taxi, desde la política municipal. Y después a nivel autonómica o nacional. Pero el taxi es un servicio público que está integrado en todos los municipios de España y nadie entendería que no se apoyara un servicio público que ayuda a los ciudadanos.

**G.T.-** Fruto de estas conversaciones es el Protocolo General de Actuación que incluye, entre otras partidas, una ayuda a la fusión. ¿Es correcto?

**J.A.E.-** La teníamos prometida, si bien no presupuestada. Hablamos en la asamblea de a cuánto podía ascender el cambio necesario en la gestión de flotas para hacer posible la unión. Le explicamos al alcalde que nosotros creíamos que era importante la unión, pero más todavía que al taxista no le costara dinero. En este sentido el Ayuntamiento ha sido bastante generoso y en vez de 20.000 euros, como primeramente nos dijo, serán 30.000 euros finalmente. El apoyo del alcalde ha sido muy importante para sacar esto adelante.

**J.A.P.-** Además de esta ayuda, se han aprobado dotaciones económicas para ayudar en la adaptación de los vehículos accesibles. En muy poco tiempo hemos pasado de 2 a 14 y queremos seguir ayudando a las personas con movilidad reducida. También se ha presupuestado una ayuda para renovar la flota por vehículos más ecológicos y para la adecuación de las paradas y modernización del taxi.

Olga Lobo

## Intrusismo y piratería

Mientras llegan las plataformas de vehículos de alquiler con conductor, los “taxis piratas”, que de taxi tienen poco, son uno de los grandes problemas a los que se enfrentan los taxistas almerienses. El aeropuerto, la estación de autobuses y el puerto son el principal escenario en el que estos indeseables actores parecen campar a sus anchas. Porque, tal y como nos explica Juan Antonio Pérez, de Tele Taxi Almería, es muy difícil pillarles. “La última técnica es la captación a través de terceras personas que captan a los turistas y los llevan fuera del puerto o aeropuerto. Allí están los coches a una distancia prudencial”.

La presencia policial tiene carácter disuasorio, pero como nos señala Juan Antonio Egea, de Radio Taxi Almería “cuando se van, vuelven a aparecer, especialmente en la estación”. El intrusismo en el puerto, nos comenta también Egea, es más difícil de atajar porque a pesar de que los propios profesionales tienen a los piratas identificados, “ellos dicen que no los encuentran, a pesar de pasarles los datos de modelos de coche y matrícula”.

Además del daño como sector, ambos presidentes lamentan la falta de información que manejan los usuarios que, atraídos por un supuesto precio inferior, “a veces la diferencia es mínima”, deciden subirse a uno de estos coches. “Quien utiliza ese servicio no sé si no es consciente de que está poniendo en riesgo su seguridad, porque no saben con quien van, no están identificados. No sabes lo que te juegas”, insiste Pérez, que cuenta situaciones dantescas de coches averiados y “clientes” tirados en la cuneta. “Ellos se preocupan por su coche y a los que van con ellos les dejan completamente tirados”. Por ello los taxistas tratan de concienciar a la personas que en algún momento dado usan estos servicios, de que el taxi cuenta con todas las garantías y toda la seguridad del mundo.

Por otro lado, piden al Ayuntamiento más presencia policial, ya que es la única forma de que los piratas dejen de merodear. “Sabemos que en esta legislatura nos han dicho que hay problema de personal y hay carencia de efectivos, porque se han jubilado muchos agentes, pero van a seguir trabajando para mantener parejas de a pie durante el día”, asegura Egea que le han trasladado desde el Ayuntamiento.

# “El futuro debe pasar por hacer fuertes



El Consejo Rector durante la asamblea del pasado mes de mayo

Con la mirada puesta en el futuro más inmediato, Radiotaxi de Madrid da un paso más al decidir integrarse en plataformas de transporte intermodal compartiendo espacio con otras formas de transporte, como bicis, patinetes y coches eléctricos. Eso sí, tal y como ha explicado el presidente de RTT, Andrés Veiga, no se tendrán en cuenta las peticiones de empresas con apps meramente intermediarias ya que, en su opinión, “no traen nada, solo comisiones, a los taxistas”. Durante la asamblea, celebrada el pasado 18 de mayo, Veiga explicó que han sido varias las empresas que han contactado con ellos porque quieren contar con el taxi en sus plataformas y, hasta ahora, obtenían el no por respuesta. “Es evidente que van a entrar taxis en estas apps, y si no somos nosotros, serán otros”, señaló.

En todo caso, señaló, sería un servicio voluntario y al socio se le cobraría la comisión que estas plataformas estipularan aunque en el caso de la plataforma MAAS Madrid, que gestiona la Empresa Municipal de Transporte, no hay previsto ningún coste para el taxista.

Los socios, que votaron de forma mayoritaria por la integración en estas plataformas, insistieron en que no querían compartir espacio con los vehículos de alquiler con conductor. Una cuestión sobre la que Veiga se mostró tajante y sincero. “En mi mano no está que el día de mañana no haya VTCs en estas apps, pero no es algo que me gustaría” y recordó el presidente de RTT que ellos fueron la primera entidad del sector que modificó los estatutos para impedir que fueran socios quienes tuvieran también autorizaciones VTC. “De hecho”, informó, “desde entonces unos a 60 socios han sido expulsados o han decidido abandonar la emisora por tener VTCs”.

Tras estas explicaciones, Veiga pidió a los socios “un voto de confianza” y anunció que cualquier movimiento para la integración se hará de manera conjunta con Teletaxi a través de la nueva plataforma en la que ya están trabajando ambas entidades. Sobre esta

## RTT se integrará en plataformas de transporte intermodal

cuestión, de la que ya hablamos en nuestro número de marzo, Veiga adelantó que Teletaxi entrará a formar parte de la Asociación de Radiotaxis de España, ARTE, para poder operar con la app Pidetaxi. De esta manera Madrid tendrá dos radiotaxis integrados en dicha aplicación, aumentando así la oferta de taxis en la capital porque, sostuvo, “el futuro debe pasar por aunar esfuerzos y hacer fuertes a las entidades propias del sector”.

Para ello hay que solventar diferentes cuestiones técnicas, entre ellas la actualización de la aplicación Pidetaxi. En este sentido, Veiga repasó durante el informe de gestión que la emisora ha abandonado el data center de Telefónica, en Alcalá de Henares donde tenían alojada toda la infraestructura. “Ahora no hay nada de la central allí, está todo en servidores físicos, propios, lo que nos permite un control total de los despachos de central, acabando así con los inconvenientes que tenía depender de terceros”.

Y con la publicación de la nueva versión de la app Pidetaxi se trasladará todo al nuevo servidor, permitiendo tener más de un radiotaxi por ciudad y despachar los servicios por porcentaje de cuota. “Con esto podemos avanzar en la ansiada aplicación común, que no única, porque eso es casi imposible”. Otras de las novedades de la app será el cobro con tarjeta integrado.

## Sin récord por la huelga

Veiga aprovechó también el informe de gestión para hablar de la huelga de julio de 2018. Un paro que afectó negativamente a la

# a la entidades del sector”

cuenta de resultados y que ha supuesto no superar los 3 millones de servicios. “Íbamos para hacer récord de servicios y nos quedamos en 2,9 millones”, lo que supone, aún así, un 1,83% más que en 2017. “Es importante tener en cuenta estos datos, porque es complicado mantener y aumentar el número de clientes, sobre todo si competimos con bonos regalos, ofertas...” “Tardamos 2 meses en recuperar la confianza”, aseguró a los socios Veiga, que expuso que durante la huelga, hubo más críticas, más valoraciones negativas y una amplia desinstalación de la app Pidetaxi.

Al margen del informe de gestión y como hechos posteriores a 2018, Veiga destacó la participación del taxi, por primera vez, en la Cabalgata de Reyes de Madrid. Un hito en el que participaron de forma conjunta con Tele Taxi y que contó con el respaldo de MMT y de SCAT. El presidente agradeció a todos los voluntarios su compromiso con el sector por hacer que el taxi estuviera en un acontecimiento tan importante y con tanta repercusión mediática.

También resaltó que tras asociarse en 2018 a la Asociación Empresarial Hotelera de Madrid, tenían previstas actuaciones durante la celebración de Fitur “muy positivas” para RTT pero que, debido a la huelga, tuvieron que cancelar. Veiga adelantó que para este verano se está trabajando para colaborar en varios eventos que se celebrarán en Madrid en el mes de julio, si bien no quiso dar más pistas sobre cuáles serían.

## Cuentas saneadas

Como en anteriores años, Radioteléfono presentó un resultado negativo de 3.645 euros tras el reembolso de varias cuotas a los socios. Sin embargo, de acuerdo a las palabras del tesorero José Manuel Fernández Casado, la entidad goza de una buena situación económica.

La cifra de negocio de 2018 ascendía a 11,62 millones de euros gracias, gracias al crecimiento de la cartera de clientes de la emisora, que ha incrementado en 139 las empresas con las que trabaja, lo que ha compensado notablemente haber perdido 27.



En el centro, Andrés Veiga, presidente de RTT, junto a José Manuel Fernández Casado, a su izquierda, y Pablo Maroto, abogado de la entidad

## Tras la huelga “tardamos 2 meses en recuperar la confianza”



280 socios, presentes y representados, acudieron a la asamblea

Fernández Casado también destacó el uso de la gestoría, que ha mantenido su crecimiento de los últimos años, siendo en este caso un 53% en comparación con 2017 debido “al buen servicio que se ofrece a los socios”.

También se habló del crecimiento de los viajes por carretera, y los viajes en eurotaxi. Con más flota adaptada, explicaron, desde el Consejo Rector, se hicieron 113.337 servicios, un 6,84% más que el ejercicio anterior. El aumento en los servicios de más de 5 plazas, ha ayudado también a fidelizar a los clientes. Eso sí, Veiga reclamó al Ayuntamiento que retirara el día libre a quienes no hagan servicio de eurotaxi para personas con movilidad reducida.

## Sin modificación de estatutos

La asamblea, a la que asistieron 280 socios entre presentes y representados, se desarrolló sin incidentes y de forma rápida se aprobaron por mayoría todos los puntos del orden del día. No fue el caso del punto 6º, en el que el Consejo Rector sometió a votación la posibilidad de modificar tres artículos de los estatutos tal y como pedían, mediante burofax “una decena de socios”.

Según se explicó, estos socios sin identificar querían que se rectificaran los artículos que prohíben y sancionan a aquellos cooperativistas que participen en actividades competitivas contrarias al objeto social de Radioteléfono.

“No tiene mucho sentido permitir que los socios puedan realizar competencia a su propia emisora, teniendo en cuenta que existen otras y que la pertenencia al radiotaxi es voluntaria”, expuso Veiga, que sostuvo la decisión del Consejo Rector de mantener los estatutos sin cambios al considerar que se encuentran amparados por la ley. “Esto no puede ser el cortijo de unos pocos”, sentenció.

## AMT impulsa la creación de una Fundación



La Directiva de AMT durante la asamblea

**E**l taxi tendrá antes de fin de año su propia Fundación para trabajar en la defensa del sector y revalorizar su imagen, esta ha sido la principal novedad anunciada en la asamblea general ordinaria de Asociación Madrileña del Taxi celebrada el jueves 6 de junio.

La junta directiva con su presidente Felipe Rodríguez Baeza al frente, también aprovechó el encuentro con los socios para comunicarles que la AMT se va a presentar a título particular en contra de la impugnación del nuevo del Reglamento Autonómico que entró en vigor el pasado mes de mayo. Una regulación más acorde con los tiempos actuales que el presidente considera positiva para el taxi y en la que, tal como explicó en su informe, AMT ha participado muy activamente logrando que se aceptaran la mayoría de sus propuestas.

En esta sesión anual, donde se sometía a criterio de los socios el ejercicio 2018, se aprobaron por unanimidad todos los puntos del orden del día con el apoyo de 146 votos entre asistentes y delegados. En el apartado de cuentas, lo más llamativo son los 2.300 euros de impagos en las cuotas de los socios. Número que a finales del pasado año era de 1.136.

Para 2019 el presupuesto aprobado asciende a 38.000 euros con una previsión de beneficio de 2.350 euros. Hay que señalar que ningún directivo de AMT cobra honorarios por su trabajo.

En su informe, el presidente reconoció el fracaso que supuso la huelga indefinida no solo por la falta de logros políticos sino también por la imagen negativa del taxi que los medios trasladaron a la opinión pública. Admite el error por no haber sabido manejar la situación y reconoce que la huelga ha perjudicado también a la cartera de clientes.

Para competir con mayor igualdad, la directiva de AMT siempre ha mantenido, y así se recordó a la asamblea, dos demandas que considera de máxima importancia en el momento actual. Una de ellas, derogar la regulación horaria y poder trabajar 24 horas, una petición que siempre cae en 'saco roto' por el rechazo frontal de parte de las asociaciones del taxi madrileño, pero que Rodríguez Baeza seguirá reclamando hasta la saciedad en las mesas de negociación. El otro gran asunto que se ha convertido en

poco tiempo en un serio problema de difícil solución es la falta de conductores. Las condiciones de acceso a la profesión, que exige, entre otras cosas, estar en posesión del título de la ESO, impiden contratar a muchos conductores de origen latino por falta de convalidación. La única solución para AMT es eliminar este requisito.

Destacó el precio cerrado o precio máximo convencido de que va a ser bueno para el taxi porque es lo que demanda actualmente la gente joven, un segmento que "no podemos perder" porque son el presente y el futuro, y les gusta saber lo que van a pagar y todo lo hacen el móvil y las aplicaciones. Por eso es importante "incorporarnos cuanto antes" en la app MAAS Madrid.

### Priorizar la marca taxi

No fue hasta casi el final de la sesión cuando a propuesta de la directiva se sometió a votación la creación de una Fundación que trabaje a favor de la imagen y los intereses del taxi. Los socios aprobaron por unanimidad el proyecto y destinar una derrama inicial de 10 euros.

A la fundación, promovida por el vicepresidente Román García Polvorinos, van a pertenecer las cinco asociaciones del taxi de Madrid. Además de AMT, se sumarán Federación, Élite, Caracol y Gremial.

La reflexión surgió tras el fracaso en la estrategia de comunicación de la huelga. El vicepresidente reconoció que "no supimos transmitir al ciudadano cuál era el problema real, no supimos transmitir que no queríamos que desaparecieran las VTCs, simplemente que se cumpliera la ley". "Nos faltó marketing y comunicación" y la Fundación será la encargada de captar los ingresos para poner en marcha proyectos que pongan en valor la marca taxi.

Aunque aún no hay nombre definitivo, los trámites están muy avanzados y esta fundación podría comenzar a funcionar antes de fin de año, según nos comentó el vicepresidente.



De dcha. a izda. presidente, vicepresidente y secretario, Felipe R. Baeza, Román G. Polvorinos y Antonio González



## Apuesta del GNC por el taxi

Las restricciones medioambientales al taxi madrileño han supuesto una revolución dentro de la flota y son cada vez más los taxistas que apuestan por combustibles menos contaminantes, como el GNC. Con la intención de acercar esta alternativa al colectivo, el pasado 29 de mayo se celebró una Jornada de GNC en la terminal 4 del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. En la misma, los profesionales del taxi han recibido unas charlas informativas y han podido probar algunos vehículos propulsados por gas natural. El evento, organizado por Gasnam y Sedigas, asociaciones de producción, comercialización y promoción del GNC en España, tenía como principal objetivo hacer llegar a los taxistas todas las características de esta modalidad de propulsión. Hasta la T4 se desplazaron la Secretaria General de Gasnam, Eugenia Sillero y varios directivos de empresas gasísticas integradas en la asociación. Los taxistas han contado también con la presencia de profesionales de venta de Volkswagen y Seat para explicarles las peculiaridades y prestaciones de este tipo de modelos propulsados por gas natural. Hasta la terminal se han desplazado dos unidades, un Seat León GNC y un Volkswagen Cady Maxi, y los conductores han tenido la oportunidad no solo preguntar a los ex-

pertos todas las dudas surgidas con respecto al gas natural, sino también los que lo desearan, probar los coches en un traslado por los alrededores del aeropuerto. Según los asistentes de las asociaciones organizadoras, el gas natural es ya una alternativa de propulsión totalmente desarrollada, que también sin tardar va a recibir -nos adelantaban- un gran impulso con la implantación de una amplia red de surtidores en las estaciones de servicio.



Los profesionales se interesaron por los diferentes modelos



## Los usuarios de Barcelona ya pueden elegir el precio cerrado



La entrada en vigor de la medida será progresiva. Imagen IMET

Desde el pasado 8 de junio, los usuarios del taxi de Barcelona podrán saber cuánto les va a costar el trayecto antes de montarse en el vehículo, siempre y cuando reserven el servicio por alguna de las aplicaciones móviles de taxi que operan en la Ciudad Condal. El precio calculado con anterioridad al servicio, que ha sido aprobado por la Comisión de Precios de la Generalitat de Catalunya, se ajustará a lo que establecen las tarifas aprobadas y los suplementos que regula la administración mediante el Institut Metropolità del Taxi (Imet). La administración dispondrá un sistema de cálculo que permitirá ofrecer a los clientes un precio con anterioridad casi idéntico al que pagaría con el sistema tradicional. De esta forma, los usuarios podrán escoger, a la hora de solicitar un servicio, si quieren contratarlo al precio cerrado que indica el nuevo sistema o prefieren seguir con el sistema tradicional y pagar lo que marque el taxímetro al finalizar la carrera. Según explican desde la administración, la entrada en funcionamiento del precio cerrado en el taxi de Barcelona será progresiva, dependiendo del tiempo que les lleve a los informáticos de las aplicaciones adaptar su sistema a esta nueva posibilidad que ofrece la administración.

## Liberalizados los fines de semana hasta octubre

El Ayuntamiento de Barcelona, a través del Instituto Metropolitano, ha acordado la liberalización del servicio los fines de semana para los meses de junio, julio, agosto, septiembre y octubre. En esta ocasión, a diferencia de otros años, se ha procedido a liberalizar tres números finales de licencia por día en lugar de dos. De este modo, el horario de las licencias autorizadas a trabajar en sábado será desde las 18.00 horas del sábado a las 04.00 del domingo. Por otro lado, el horario de trabajo de las licencias autorizadas a trabajar en domingo podrán hacerlo desde las 18.00 horas hasta las 05.00 horas del lunes. Además, de cara a la Fiesta de San Juan, que este año en Barcelona coincide con la celebración del Salón ITMA en el recinto de la Gran Vía, con la previsión de la llegada de 123.000 asistentes, el IMET permitirá trabajar a todas las licencias desde las 06.00 horas de la mañana del 22 de junio a las 06.00 horas de la mañana del 24 de junio. Otras novedades son la anulación del festivo entre semana establecido para el día 24 de junio (San Juan) y se sustituye por el día 26 de diciembre (San Esteban), día en el que podrán trabajar todas las licencias pares. Por último, el IMET deja claro en el comunicado que las licencias afectadas por estas liberalizaciones del servicio de taxi no podrán recoger clientes ni en el aeropuerto ni en el puerto.



El ayuntamiento prevé un aumento de la demanda

## El taxi lucirá la bandera arcoiris en sus coches

El Ayuntamiento de Madrid ha autorizado a los taxistas de Madrid a cambiar temporalmente la imagen de sus vehículos de cara a la próxima celebración del Orgullo Gay en Madrid. La administración local, a petición de entidades del sector como Radio Teléfono Taxi y Tele Taxi, ha autorizado a los taxistas de Madrid a colocar de forma excepcional una franja diagonal con los colores del arco iris sobre la franja diagonal roja de las puertas delanteras de los vehículos taxi desde el 17 de junio hasta el 7 de julio. Los taxistas esperan que con este cambio temporal de imagen se pueda dar una mayor visibilidad al sector como transporte oficial de la celebración del Madrid Orgullo (MADO) 2019.



La banda arcoiris se podrá mantener hasta el 7 de julio



100%

100%

100%

100%

100%



100%



100%

100%

100%

100%

100%

100%

100%

100%

100%

100%

## Uber deja el servicio en Valencia



Desconfianza en el sector, que lo califica de medida de presión

**T**ras la entrada en vigor del decreto de VTCs en la Comunidad Valenciana, que obliga a contratar estos servicios con al menos quince minutos de antelación, la compañía Uber ha abandonado Valencia. A través de un comunicado, la plataforma asegura que para volver a Valencia necesita “una regulación justa que tenga en cuenta a los millones de usuarios que nos elegís cada día”. La empresa no considera justo el decreto aprobado por el gobierno valenciano que establece un periodo de contratación mínima de 15 minutos que, en el caso de la ciudad de València, podría ampliarse hasta una hora.

A pesar de las críticas de Uber, desde el sector no se han mostrado muy convencidos de la eficacia de la medida, principalmente porque esa precontratación de 15 minutos afectaba solo a los servicios urbanos. Aún así, ha sido suficiente, al menos por el momento, para que Uber anuncie que deja de operar en territorio valenciano.

### El taxi no se lo cree

Una marcha que el taxi no se cree del todo. La Confederación de

Taxistas Autónomos de la Comunidad Valenciana ha mostrado su desconfianza sobre esta decisión que califica de “medida de presión” para aquellas comunidades que aún no han regulado este servicio. La Confederación ha señalado, en un comunicado, que están convencidos de que Uber “no se va a ir” y que solo intenta trabajar “con el modelo que más beneficios le reporte, a costa de las garantías del servicio, las condiciones laborales de los trabajadores, la saturación del tráfico y del medioambiente o la seguridad de los ciudadanos”. En opinión del presidente de la Confederación, Fernando del Molino, las VTCs “quieren ser taxis pero sin cumplir las reglas que regulan al sector”, y ha insistido en la necesidad de que la administración garantice un transporte discrecional seguro.

En este sentido, en los últimos meses la ciudad de Valencia cuenta con más de 300 conductores asalariados contratados en el taxi. Una cifra “muy importante” para la sociedad ya que, recuerdan desde la Confederación, “todos tienen que hacer un examen de capacitación que no harían al ser contratados por estas plataformas de VTC”.

## Multa de 54.000 euros a Cabify

**L**a Generalitat de Catalunya ha abierto 54 expedientes sancionadores de 1.000 euros cada uno contra la plataforma Cabify por incumplir los 15 minutos de antelación mínima establecidos en el decreto de VTC impulsado por la propia administración catalana. Desde la empresa han anunciado que su modelo es legal y que “se ajusta a la normativa autonómica”. Por ese motivo, la compañía ha comunicado que recurrirá “cualquier sanción relacionada con la naturaleza de su modelo”, al tiempo que ha advertido que seguirá operando en Barcelona “con normalidad”. Eso puede significar que el proceso de estos expedientes sancionadores se alargue en el tiempo.

## Orihuela y Torrevieja trabajarán conjuntamente en verano

**A**nte el previsible aumento de demanda durante el verano, los taxistas de las localidades alicantinas de Orihuela y Torrevieja podrán prestar servicios de manera conjunta y recíproca en sus respectivas áreas de prestación. La medida se aplicará hasta el 25 de septiembre según se recoge en el Diario Oficial de la provincia. Según ha explicado la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, durante la temporada estival, se ha detectado que en determinadas paradas de taxi de los limitrofes municipios de Orihuela, la zona costera y Torrevieja, se producen “deficiencias del servicio”. Por este motivo, y respondiendo a una demanda del propio sector del taxi, la Conselleria autoriza que los taxis de Orihuela puedan realizar servicio con origen en determinadas paradas de Torrevieja; al tiempo que autoriza a que los taxis con licencia de Torrevieja, puedan prestar servicio en determinadas paradas de Orihuela.





## Ayudas para los taxis tras quedarse sin aeropuerto



Responsables del sector y la administración

**P**ara compensar el traslado del aeropuerto de San Javier, Murcia, al municipio vecino de Corvera, se dotará de una partida presupuestaria de 180.000 euros a repartir entre los 18 taxis que operan en este municipio. El objetivo es fomentar

la actividad profesional mediante la reorganización, modernización y diversificación de su actividad. Entre las mejoras previstas destaca la creación de una aplicación móvil que permita la contratación externa de los servicios, que contarán con tarifas máximas e información detallada de los mismos. Así lo ha explicado el presidente de Unión Radio Taxi Mar Menor en San Javier, José Luis Pascual, que ha adelantado que también preparan circuitos y rutas turísticas concretas que ofrecerán a los turistas en hoteles. “Si los taxistas de Murcia traen a esta zona a los turistas que lleguen al aeropuerto, seremos nosotros los que los lleven de vuelta”, ha señalado. Pascual ha manifestado que el sector se encuentra satisfecho con el convenio “porque vemos recompensado en parte las mermas que hemos tenido, con la perspectiva de mejorar la funcionalidad del servicio”, para lo que garantizó el esfuerzo del sector. Desde el Ayuntamiento, por su parte, habían reclamado “medidas extraordinarias” para los taxistas de San Javier afectados por “circunstancias extraordinarias” como el traslado de un aeropuerto a un municipio vecino.

## División por la tarifa mínima al aeropuerto



*Desde el Govern recuerdan que negarse a hacer la carrera es falta "muy grave"*

**D**in haber entrado en vigor, la tarifa mínima de 16 euros desde el aeropuerto de Palma ya tiene dividido al taxi. El principal motivo de discrepancia es que si la carrera es menor a los 16 euros, cosa que puede ocurrir con los barrios cercanos al aeropuerto, al usuario con tarjeta ciudadana se le cobrará por taxímetro partiendo de un mínimo de 13 euros y el máximo 16 euros de la nueva tarifa. Antoni Bauzá, presidente de la Agrupación de Autotaxi de Baleares, y contrario a esta medida, no ve aceptable que sea el taxista el que asuma esa diferencia de precio rebajado.

Por su parte Gabriel Moragues presidente de la Asociación Sindical de Autónomos del Taxi de Mallorca, defiende esta tarifa, y reconoce que hay clientes que ya les piden cobrar solo esos 16 euros. El presidente Bauzá reconoce que hay “un enfado manifiesto” de los taxistas y no descarta que alguno se niegue trasladar al usuario a estos barrios cercanos al aeropuerto. Ante tal eventualidad, el concejal de mobilitat Joan Ferrer, ya ha advertido que “negarse a hacer una carrera es una falta muy grave y se abriría un expediente disciplinario sancionador al responsable”.

## 10.000 euros para adaptar 6 taxis

**C**on una nueva dotación de ayudas al taxi adaptado, ha explicado el concejal de Seguridad y Movilidad de Valladolid en funciones, Luis Vélez, se quiere favorecer a las personas con movilidad reducida proporcionándoles “mejores vehículos taxi”. Para ello el Ayuntamiento ha concedido seis subvenciones de 10.000 euros cada una para la adaptación de seis taxis. La adaptación objeto de la subvención habrá de realizarse en un plazo máximo de tres meses, a contar desde el día siguiente a la fecha de notificación de la concesión de la subvención al adjudicatario. Tal y como ha recordado Vélez, estas ayudas permitirán renovar la flota de eurotaxis que, según el último informe del Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad y la ONCE de noviembre de 2017, contaba ya con 18 taxis adaptados de un total de 466.



*La adaptación se tendrá que hacer en 3 meses*

## El sector pide más seguridad ante un aumento de los robos

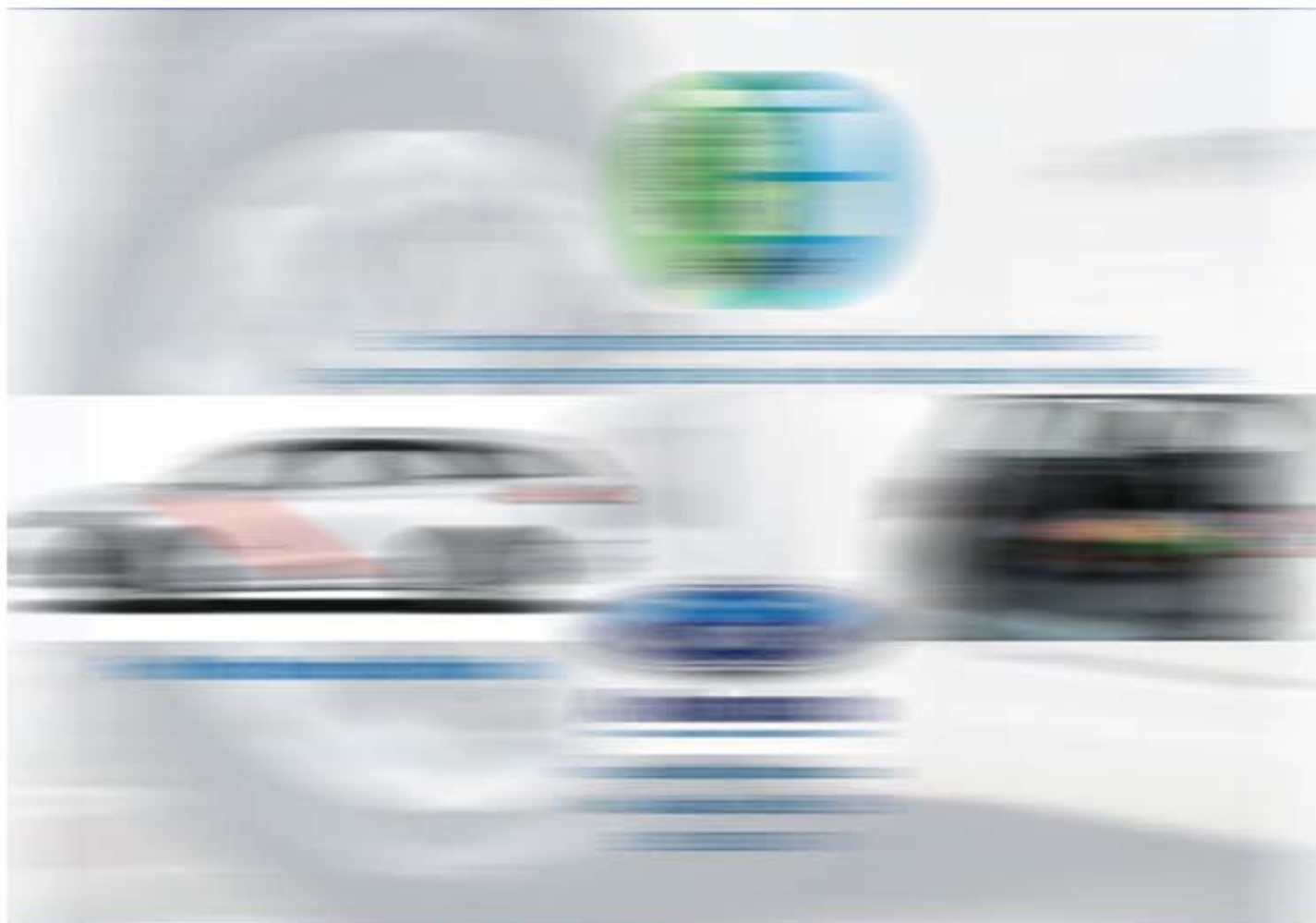
**L**a Asociación Provincial de Trabajadores Autónomos de Auto Taxi de Córdoba, que ha condenado los hechos, ha pedido que se tomen "de forma urgente" medidas para evitar este tipo de sucesos. Señalan que en los últimos meses se ha producido un repunte de robos y agresiones en el taxi. Desde la Asociación insisten en la necesidad de mejorar y aumentar la seguridad de los profesionales del taxi y esperan no tener que lamentar "hechos más tristes" ante lo que consideran "desidia" y "falta de voluntad" de los responsables políticos.

## El 50% del taxi gijonés es híbrido

**C**on motivo del Día Mundial del Medio Ambiente el pasado 5 de junio, los taxis de Gijón han informado de que más de la mitad de su flota ya es híbrida. Un dato que demuestra el compromiso y esfuerzo que el taxi ha adquirido con el medio ambiente, tal y como han explicado Taxi Jovellanos y Radio Taxi Los Amarillos. Ambas entidades han recordado que los taxis híbridos emiten solo 73 g de CO<sub>2</sub> por km, una cifra "sorprendentemente baja" para un vehículo familiar como son la mayoría de ellos. De hecho, al conducir en modo eléctrico, explican, se puede ir de 0 a 50 km/h sin generar emisiones de ningún tipo. "Encontrarías más CO<sub>2</sub> en un globo usado", señalan.



I  
LOVE  
HY  
BRID



## MMT camina hacia un nuevo modelo de negocio



Consejo de Administración de MMT con su presidente en el centro

**M**utua MMT Seguros presentó el pasado 14 de mayo en su Asamblea General Ordinaria unos resultados del ejercicio 2018 negativos aunque sensiblemente mejores a los del año anterior. La prioridad de la Mutua para los próximos años sigue siendo reducir la siniestralidad del segmento autos y avanzar en la contención del gasto. Pero también entre sus nuevos objetivos se encuentra desarrollar un nuevo modelo de negocio con nuevos productos.

Tal y como avanzaba en su intervención el presidente de MMT Seguros, Román Rodríguez Casas, la sociedad está cambiando y en unos años el segmento Auto no será suficiente para garantizar la sostenibilidad de las aseguradoras, es necesario diversificar, por eso al seguro del Hogar incorporado en 2014, se sumarán en breve a la Mutua nuevas pólizas de Decesos y Vida.

En cifras el ejercicio 2018 se ha cerrado con - 4,59 millones de euros, una pérdida que supone no obstante una disminución de las pérdidas de 3,9 millones con respecto a 2017. A esta mejora ha contribuido de forma positiva la rama de seguros del Hogar puesta en marcha por MMT en 2014 y que ahora, en palabras del presidente es cuando más ha ayudado mejorar los ingresos. También ha influido en la corrección de los resultados la separación jurídica de MMT Seguros del taller de reparaciones (CRM) tomada por el Consejo en noviembre de 2017.

### Ajustes en las pólizas

El volumen de negocio por primas fue de 48,85 millones, un 3,88% menos que el año anterior. La causa de este descenso se debe, explicaba el presidente, a la dura competencia del mercado en precios, sobre todo en ramo Autos, y al endurecimiento de las medidas de contratación aplicadas por la Mutua desde 2017 para corregir los elevados niveles de siniestralidad de los dos últimos ejercicios. Pese a la reducción de 4 puntos en 2018 y de 7,2 puntos de 2017, el Consejo advierte en su informe de que no será hasta 2020 cuando MMT alcance en este apartado la media del resto del sector asegurador.

El número de pólizas a diciembre de 2018 ascendía a 99.009,

un 5,8% menos que el año anterior, debido, en parte, como adelantaba el presidente, al hecho de ser más estrictos con la contratación. Las nuevas pólizas de este mismo ejercicio fueron 17.342.

La reducción de riesgos en las pólizas ha tenido el efecto positivo previsto en el número de siniestros declarados, que fue de 54.376, un 4,6 % menos que el año anterior.

### Siniestralidad y gasto

En cuanto a la frecuencia de los siniestros, el ratio se mantiene prácticamente estable en el vehículo particular con el 0,49 de media. Aumenta un poco en el caso de los vehículos taxi conducidos por su propietario con una media de 1,21 por póliza y cuando el vehículo es conducido por salario la frecuencia es del 1,70, lo cual supone una mejora de 4 décimas con respecto a 2017.

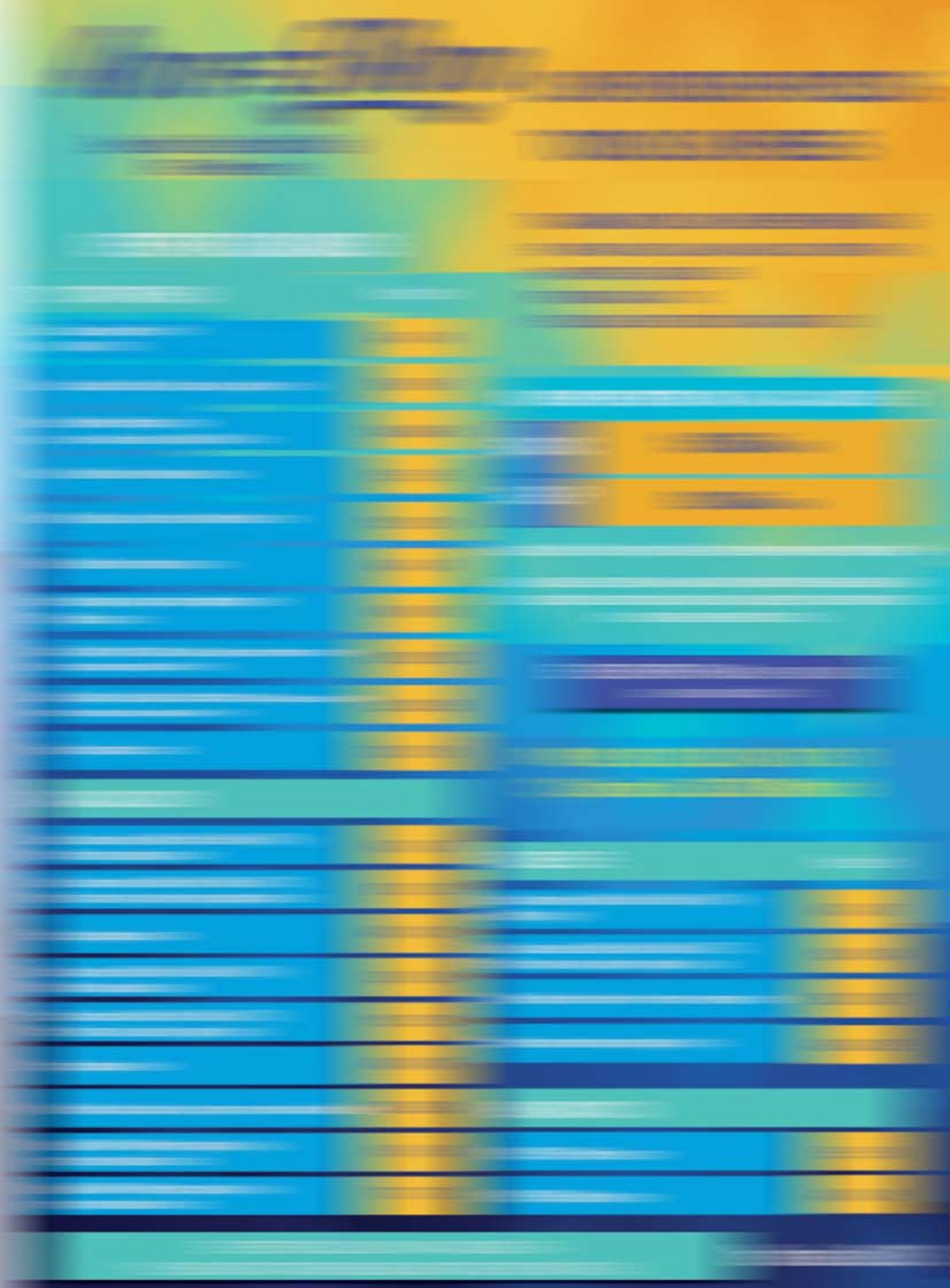
En cifras, los costes de la siniestralidad se han reducido en 3,54 millones de euros, con un desembolso total de 40,68 millones frente a los 44,22 millones de 2017. Por tanto, también se reduce en 2018 la media en 3,9 puntos.

La política de austeridad del gasto emprendida por la Mutua hace unos años se refleja ya en este ejercicio con una reducción del 7,32 % en los gastos de gestión, que fueron de 13,8 millones de euros, lo que supone un significativo ahorro 1,09 millones de euros con respecto a 2017. En este capítulo también se produce una ligera disminución en los gastos de explotación, es decir de adquisición y administración, que alcanzan el 19,8% y se sitúan un poco por debajo de la media del sector con el 20,3%.

### Plan estratégico 2019

Como objetivo general MMT contempla un crecimiento global del negocio de forma mesurada y entre las medidas prioritarias se incluyen el ya mencionado plan de diversificación del negocio con nuevos productos como seguros de vida y decesos; continuar con la política de reducción de la alta siniestralidad; avanzar en el desarrollo del canal de venta a distancia, así como incrementar la protección y fidelización de los mutualistas.





# Una hora de precontratación para las VTCs en Barcelona

**El reglamento de VTCs del AMB entrará en vigor el próximo 5 de julio. Antes de esa fecha, se espera que las plataformas de VTCs impugnen el nuevo texto que, entre otras cosas, aumenta a una hora el tiempo mínimo de antelación que debe transcurrir desde la contratación a la prestación del servicio. El sector del taxi espera que el TSJC no suspenda cautelarmente la nueva normativa, cosa que sí hizo con la anterior regulación de VTCs de la administración barcelonesa hace un año.**



*Imagen del Pleno del Consejo del Área Metropolitana de Barcelona*

**T**ras su aprobación y publicación en el Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona (BOPB), el próximo 5 de julio entrará definitivamente en vigor el reglamento que regulará los servicios de arrendamiento con conductor (VTC) en el Área Metropolitana de la capital catalana.

La principal novedad de este texto es que ampliará a una hora la antelación mínima con la que se debe contratar este tipo de servicios, frente a los quince minutos que establecía la Generalitat de Catalunya en el decreto autonómico que entró en vigor a finales del pasado mes de marzo. Esto quiere decir que se refuerza aún más la idea de distinguir los servicios de taxi y VTC, con esa precontratación como principal elemento diferenciador.

El reglamento fue publicado en el Boletín el pasado 4 de junio y ahora, según explican desde el propio AMB, las empresas afectadas y la propia administración deberán llevar a cabo los ajustes necesarios para que, en el momento en el que entre en vigor, se cumpla estrictamente con el reglamento.

Desde el propio taxi también han indicado que durante estos treinta días se pondrá en marcha un plan coordinado de trabajo entre los policías de cada municipio integrante del AMB para empezar inmediatamente a aplicarlo en cuanto entre en vigor el nuevo texto.

## Impugnación en los tribunales

Otra de las cosas que tienen clara desde el colectivo del taxi es que el nuevo texto será impugnado por las plataformas de VTCs. Ante esto, asociaciones como Élite Taxi Barcelona o la Asociación Nacional del Taxi han asegurado en sendos comunicados que tienen preparados sus respectivos servicios jurídicos para estar presentes en el posible procedimiento judicial.

Sin embargo, esta situación parece distinta a la que tuvo lugar hace un año, cuando el Gobierno de Ada Colau aprobó un reglamento de VTCs que introducía la obligatoriedad de disponer de una licencia urbana de VTCs para operar en el AMB. En aquel

## Dos meses para presentar recursos al TSJC

momento, el Tribunal Superior de Justicia de Catalunya (TSJC) suspendió temporalmente dicho texto, lo que determinó, unos días después, en el estallido de fuertes protestas del sector del taxi en Catalunya con un posterior paro que se extendió a todo el territorio nacional.

“Esperamos y deseamos que no ocurra lo mismo y que los jueces actúen como marca la ley y no pongan de nuevo la cautelar, encendiendo un sector que está cansado de que se le maltrate, expolie y robe”, aseguró Alberto Álvarez, portavoz de Élite Taxi Barcelona, tras conocerse la publicación del nuevo reglamento de VTCs. Por su parte, la Asociación Nacional del Taxi (Antaxi), indicó en un comunicado que, aunque se espera un nuevo recurso al nuevo texto ante el TSJC por parte de las VTCs, en esta ocasión “no parece que vayan a paralizar de forma cautelar” el reglamento.

En cualquier caso, atendiendo a lo estipulado por la ley, desde el momento de la publicación del nuevo texto, quienes deseen interponer un recurso contencioso administrativo ante el TSJC dispondrán de un plazo de dos meses para hacerlo.

### División en el Pleno

Pese a las amenazas de impugnación - se vertieron también con el decreto de la Generalitat que introdujo la precontratación de quince minutos-, el Área Metropolitana de Barcelona ha seguido adelante con la tramitación de este reglamento y decidió llevarlo al pleno para su votación a finales del mes de mayo. En el momento de presentar las últimas alegaciones el Partido Popular y Ciudadanos se mostraron totalmente en contra del nuevo texto, pidiendo incluso que se retirase del orden del día. Evidentemente, ambos partidos votaron en contra.

Por otro lado, el PdeCAT se abstuvo y con este partido también plasmó su abstención Esquerra Republicana de Catalunya. El partido de la izquierda catalana argumentó que en las últimas fechas, con la publicación de informes de la Autoridad Catalana de la Competencia, se habían producido cambios sustanciales que habían determinado su voto hacia la abstención y no hacia su aprobación como todo parecía indicar.

Pese a esta situación, finalmente el reglamento fue aprobado con los votos favorables de Barcelona en Comú, PSC y la CUP. Las tres formaciones manifestaron su posición de que las VTCs deben ser reguladas y, sobre todo, diferenciadas del servicio público del taxi. De esta forma, quedó aprobado el nuevo documento y el AMB quiso dejar claro que siempre había actuado dentro del margen de sus competencias.



## Prohibida la geolocalización previa de VTC



Las VTC no podrán circular por la vía pública captando clientes

### Detalles del nuevo texto

El mensaje que quiso transmitir la administración con la aprobación del reglamento es que su objetivo no era otro que regular las condiciones de explotación de las autorizaciones de VTCs en los servicios que discurren íntegramente dentro del AMB, para adecuarlo tanto al Real Decreto Ley 13/2018 del Consejo de Ministros -el llamado decreto Ábalos-, como al Decreto Ley 4/2019 de la Generalitat de Catalunya.

La principal y más mediática novedad es que los servicios de VTCs han de ser concertados con una antelación mínima de sesenta minutos entre la contratación y la prestación efectiva del servicio. Pero junto a esta medida, el nuevo reglamento introduce otra serie de iniciativas regulatorias del servicio.

Con respecto a la utilización de la vía pública por parte de las VTCs, el reglamento explica que estos vehículos no podrán circular por las vías públicas a la búsqueda de clientes ni propiciar la captación de viajeros que no hayan contratado previamente el servicios. El nuevo texto deja claro que estos coches han de permanecer estacionados fuera de las vías públicas, en aparcamientos o garajes autorizados. Si las VTCs están circulando sin pasajeros, el conductor

deberá justificar la inscripción del servicio en el Registro correspondiente (nacional o autonómico), o explicar que se dirige a su lugar de estacionamiento.

Por otro lado, no se podrá implantar ni practicar la geolocalización que permite a los clientes situar a los vehículos con carácter previo a su contratación. No obstante,

una vez contratado el servicio, el usuario ha de poder acceder a la información que identifica el vehículo que le prestará el servicio.

Al igual que ha fijado el borrador de ordenanza municipal de VTCs en Madrid, el reglamento de VTCs del AMB establece que dichos vehículos tendrán dos días de descanso semanal, el primero entre lunes y viernes; y el segundo, entre sábado y domingo. Para el servicio diurno, comprendido entre las 6.00 y las 22.00 horas, el horario máximo de prestación del servicio será de diez horas, incluidas dos horas de descanso para comer; para el servicio nocturno, comprendido entre las 22.00 y las 6.00 horas, el horario máximo será de ocho horas.

Por último, en cuanto al régimen de los conductores, establece el reglamento que los titulares de las autorizaciones deberán presentar delante de la competente administración metropolitana el alta de los conductores en la Seguridad Social, el contrato de trabajo y la póliza aseguradora. La falta de estos documentos será motivo de denuncia ante la inspección de trabajo y se considerará al conductor persona no autorizada para la conducción del vehículo.

Javier Izquierdo

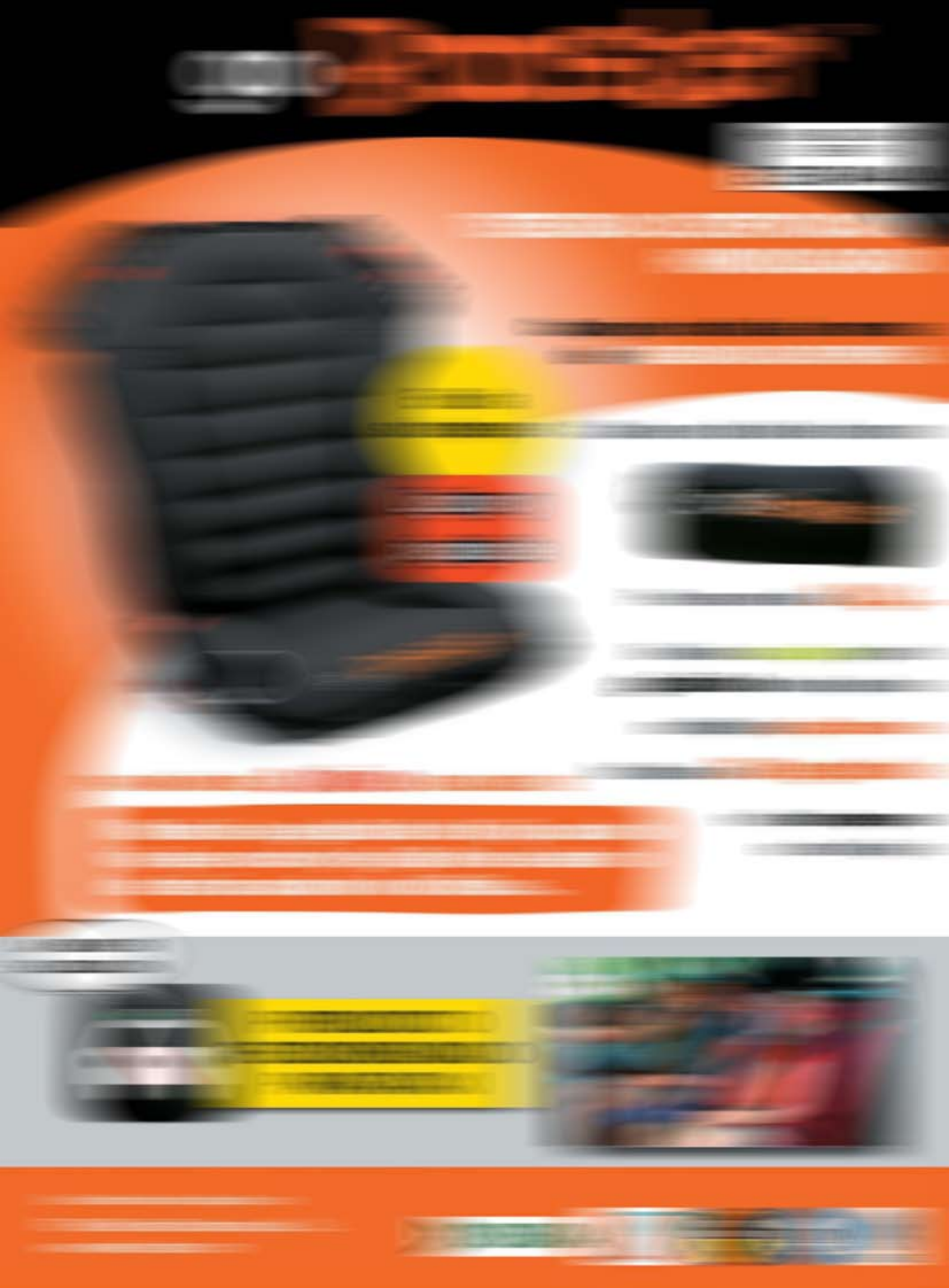
## Artículos más importantes del reglamento

**Artículo 9. Prohibición de circular captando clientes.** Las VTC no podrán circular por las vías públicas a la búsqueda de clientes ni propiciar la captación de viajeros que no hayan contratado previamente.

**Artículo 11. Precontratación.** Los servicios de VTC se han de concertar con una antelación mínima de sesenta minutos entre la contratación y la prestación efectiva del servicio.

**Artículo 12. Geolocalización.** No se puede implantar ni practicar la geolocalización que permita a los clientes situar con carácter previo a la contratación a los vehículos disponibles adscritos a una autorización de arrendamiento con conductor. No obstante, una vez contratado el servicio, el usuario ha de poder acceder a la información que identifique el vehículo que le ha de prestar el servicio.

**Artículo 15. Descanso semanal.** a) Los vehículos adscritos a autorizaciones para el servicio urbano tendrán dos días de descanso semanal. El primero estará comprendido entre el lunes y el viernes; el segundo, entre el sábado y el domingo. B) El descanso se iniciará a las 6.00 horas del día asignado a tal efecto y se prolongará hasta las 6.00 del día siguiente. C) Queda absolutamente prohibida la prestación de servicio en días de descanso semanal.



# Más de 9 horas trabajando,

**No son héroes, pero al igual que estos, sus jornadas parecen no tener fin. El 78% de los autónomos trabajan más de 9 horas al día. Una cifra que sube 10 puntos si hablamos del taxi, donde casi el 90% de los taxistas trabajan por encima de esa cifra. Además, tres de cada cuatro trabajadores por cuenta propia no se ha cogido ni un día de baja o ha ido a trabajar enfermo.**



**D**e los 3,2 millones de autónomos que cotizan en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos (RETA), el 78% de ellos aseguran trabajar 9 horas o más diarias, según una encuesta realizada por la Federación Nacional de Asociaciones de Trabajadores Autónomos, ATA. Además, el 19% no descansan ningún día ni desconectan del todo. Cifras que demuestran la gran implicación de los autónomos con sus negocios.

En el sector del taxi las jornadas también se elevan por encima de las ocho horas en todas las ciudades. En Madrid, por poner un ejemplo con datos contrastados por el propio Ayuntamiento, el 90% de los taxistas autónomos trabaja más de 9 horas, aunque menos del 6% lo hace 16 horas, el máximo permitido por la ley. Lo normal, según este estudio de diciembre de 2017, es trabajar entre 11 y 12 horas, algo que sí que hace un 36% de la flota.

De los 3,2 millones de autónomos que hay dados de alta en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos, 2 de cada 10 le dedican de media entre 45 y 65 horas semanales a sus trabajos, el 30% entre 55 y 65 horas semanales y el 50% entre 45 y 55 horas semanales. Menos de 35 horas o más de 65 horas semanales sólo se lo dedican el 1% de los autónomos encuestados. Unido a estas

intensas jornadas laborales, el 19% no descansan ningún día ni desconectan del todo, lo que se traduce en periodos vacacionales más cortos si los comparamos con los trabajadores por cuenta ajena. El 73% disfrutan de menos de 20 días de vacaciones anuales y solo un 5% de los autónomos disfrutan de más de 30 días al año de vacaciones.

Precisamente es la dedicación laboral la que impide a los autónomos una mejor conciliación familiar, a pesar de la flexibilidad horaria. En este sentido, el 50% de los encuestados aseguraban encontrar difícil dejar de trabajar a las horas que más les conviene y un 35% señaló que su horario es incompatible con sus necesidades para conciliar. Destaca también que hay un 8% de los autónomos que aseguran que lo que le impide conciliar es la presión que ejercen los clientes sobre ellos a la hora de exigir resultados o que se les atienda en ciertos momentos. Por sexos, ellos ceden a estas presiones un 12% y ellas un 4%.

“Si ser autónomo fuera fácil, todo el mundo lo sería”, ha manifestado el presidente de ATA, Lorenzo Amor. Por eso pide a las administraciones públicas que se eliminen todas las trabas posibles a quienes se lanzan a la aventura de emprender. A quienes tienen un negocio en marcha, señala Amor, “hay que asegurarles que puedan consolidarse, que

# el día a día de los autónomos

no sufran morosidad, especialmente de las administraciones públicas y debemos darles seguridad jurídica y tranquilidad para seguir generando empleo y riqueza”.

## Miedo a las bajas

Además de largas jornadas, los autónomos se caracterizan por no ponerse nunca malos. O al menos eso es lo que podría deducirse de las cifras que maneja la Federación de Autónomos según las cuales solo el 1% de los autónomos se dio de baja por incapacidad temporal en 2017. La clave está, explican, en que un 70% de los trabajadores por cuenta propia tienen miedo a coger una baja al considerarlo negativo para su negocio. “Las cifras nos confirman algo que ya sabíamos, cuando un autónomo se da de baja es porque está enfermo de verdad”, aseguran.

Es por este motivo que los autónomos que estuvieron de baja por enfermedad lo hicieron por una media de 92 días. Una cifra que triplica la media de los asalariados y que confirma que cuando un autónomo se da de baja son mucho más largas. “Solo cuando la enfermedad es lo suficientemente complicada y larga como para impedirle atenderlo solicita esa baja por incapacidad temporal”, ha insistido Amor.

Si bien es cierto que legalmente ya no existe ninguna desventaja entre el personal asalariado y el trabajador por cuenta propia, desde ATA creen que es necesario llevar a cabo una mayor labor informativa y pedagógica

## En el taxi, un 36% de los autónomos trabaja entre 11 y 12 horas

desde las asociaciones. “Los flecos que quedaban -cobrar la baja desde el primer día si es por contingencias profesionales, ver bonificada su cuota a partir del segundo mes de baja por enfermedad...- se han aprobado y entrado en vigor el 1 de enero de 2019. Lo que pasa es que son derechos adquiridos hace poco tiempo y algunos autónomos no son aún muy conscientes de que pueden acceder a estas prestaciones y bonificaciones”. Aún así, de cara al nuevo Gobierno, un 17% de los trabajadores autónomos pediría una mejora de las coberturas por baja laboral.

## Derecho de autónomo

Al igual que los trabajadores por cuenta ajena, los autónomos tienen derecho a una prestación social en cuatro situaciones concretas, si bien es cierto que el dinero que reciban dependerá de la mensualidad que paguen a la Seguridad Social. Los trabajadores por cuenta propia pueden optar a una prestación de Incapacidad Temporal (IT) si caen enfermos o si sufren un accidente. Durante las dos semanas posteriores a la baja, el autónomo debe presentar un parte oficial de incapacidad temporal para poder recibir la prestación. La Seguridad Social abonará un

porcentaje de la base reguladora que debe aportar mensualmente el trabajador. Si esta baja es por causas laborales, recibirá el 75% desde el día siguiente de la baja; y si no está relacionado con la actividad laboral, percibirá el 60% entre los días 4 a 20 y el 75% a partir del 21.

También por incapacidad permanente, con unos requisitos y las prestaciones son similares a los de la temporal pero con una excepción. Si la incapacidad permanente es consecuencia de una enfermedad profesional, sólo podrán acogerse a la prestación por esta baja quienes hayan decidido mejorar la cotización a la Seguridad Social para incorporar los conceptos de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales. Es decir, quienes paguen el mínimo en la cuota de autónomos no podrán optar a esta prestación.

En el caso de la baja por maternidad, se tendrán los mismos derechos que las asalariadas. Bastará con comunicarlo en un plazo de 15 días desde el nacimiento o la adopción. Además, cuentan con ayudas extra en las cuotas de la Seguridad Social. En el caso de los padres, y tras la reciente aprobación de la nueva legislación, tendrán derecho a 8 semanas de permiso. Optarán a una subvención del 100% de la base que coticen y a la exención de pagar las cuotas de la Seguridad Social durante ese periodo. Para ello deben haber cotizado 180 días dentro de los 7 años inmediatamente anteriores a la fecha de la baja, o, alternativamente, 360 días a lo largo de su vida laboral.

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-4 SpaceTourer GLP man	1.560	130	18.100
C-4 SpaceTourer GLP auto	1.560	130	20.100

PRECIOS DESDE



#### 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 Sedán hybrid	2.000	187/103Kw	27.600*
Mondeo Sport Break hybrid	2.000	187/103kw	

Autorización en curso

Tourneo Customs titanium/Eurotaxi	2.000	170	30.600*
-----------------------------------	-------	-----	---------

\*Precios desde. No incluida adaptación eurotaxi



#### LEXUS

IS300h Business	2.500	223	32.600
-----------------	-------	-----	--------

**LEXUS MADRID SUR** T. 916 895 101 / 916 196 292

Av. Carlos Sainz, 31. Leganés

Av. San Martín Valdeiglesias, 12. Alcorcón



#### MERCEDÉS

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 GNC Ref.	1.500	130	19.200
León GNC Style	1.500	130	19.900



#### 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
 <b>CITROËN</b>			
C-4 Space Tourer GLP	1.560	130	18.200
C-4 Space Tourer GNC	1.560	130	—

Iva incluido.


 <b>DACIA</b>			
Lodgy GLP	1.598	100	10.100
Logan MCV / GLP	1.500	90	9.800


Precios desde.

 <b>FIAT</b>			
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](http://www.auto88.com)  
La Maquinista. C/ Ciutat d' Asunción 34. Barcelona


 <b>FORD</b>			
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

 <b>LEXUS</b>			
IS300h	2.500	223	34.790*


\*No incluido gastos de preparación de taxi

 <b>NISSAN</b>			
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
 <b>PEUGEOT</b>			
308 SW GNC	1.600	120	—


Iva y matriculación incluidos.

 <b>SEAT</b>			
León GNC TGI Ref.	1.500	130	18.000
León GNC TGI Style	1.500	130	19.000


**ABADALONA.** Pequeño T.608745563  
c) Acer 10-12 (P. Ind. Les Guixeres). Badalona


 <b>SSANGYONG</b>			
XLV GLP	2.200	178	20.960

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

 <b>TESLA</b>				
	<b>0-100k/h</b>	<b>Batería</b>	<b>Auton/km</b>	<b>Euros</b>
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.

 <b>TOYOTA</b>			
Prius + Eco	1.800	136	24.700

 <b>VOLKSWAGEN</b>			
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.**

**GUIPUZ-** Se vende licencia de taxi con cartera de clientes por jubilación. Regina. T 607938843- 659770856. Arrasate/Mondragón. Email: reginaheriz12@gmail.com

**MAD-** Se necesita conductor de taxi, residente en zona sur de Madrid. Taxi con garaje en Fuenlabrada. Interesados llamar tardes. José Ángel T. 654155927. Email: arancomunidades@gmail.com

**MAD-** Se necesita conductor taxi Madrid. Martes par, a turno completo y con emisora, coche Citroën Elysee a gas, recaudación al 50%. Desiré T. 664661728 -677361653. Email: desysf90@gmail.com

**BCN-** Me ofrezco como asalariado. Turno tarde- noche. Años de Experiencia. Ayoub Drag. T. 602117705. Email: ayoubvilanova10@gmail.com

**MAD-**Se vende licencia taxi par y con libranza en viernes. Coche Peugeot 5008 con tres años. Jose Fco T. 663508528 - 605787460. Email: tamygou@gmail.com

**MAD-**Se necesita conductor de taxi para trabajarlo el solo a jornada completa. Preferible a Fijo. Libra viernes y par. Domicilio del conductor, mejor zona sur. Florentino Granero – 610373837. Email: fgmrvivas@hotmail.com

**MAD-**Vendo licencia taxi con vehículo, es miércoles y par. Coche Seat Toledo en buen estado y con emisora. Precio 135.000 €. Contacto Ana T. 629671749

**BCN-** Compro licencia de taxi con coche de unos nueve años. Descanso en martes o miércoles e impar. Ofrezco 100.000 €. Zahid Ashraf T. 632421404 Email: zahidashrafbcn@gmail.com

**MAD-**Ofrezco trabajo para conductor de taxi en Madrid, zona de Aluche. Coche con emisora, día de libranza los lunes. Felipe T. 629446052. Email: jm.delacalle@hotmail.com

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

**BCN-** Busco conductor asalariado para turno de mañana Preciso asalariado. Contactar Antonio Díaz T. 676337413. Email: taxisdiaz@gmail.com

**MAD-** Vendo solo a particulares licencia taxi de Madrid con coche Altea para renovar. Libra miércoles y es impar. Precio 130.000€. Abstenerse compraventas. T.668887588

**MAD-** Se necesita conductor. Libranza miércoles impar. Coche Toyota Prius. Raúl José Escribano T.660861537. Email: rauljosaescribano@gmail.com

**MAD-** Se necesita conductor para taxi con emisora mytaxi, miércoles e impar. Zona Hortaleza. No fumador. Alfonso Aguilera T.626054814 Email: Aguilerahi73@gmail.com

**BCN-** Preciso asalariado con credencial de taxista para turno de día y noche.

Aashar Shabbir T. 664282578-632849575

**MAD-**Necesito conductor turno completo, libra miércoles e impar. Zona Aluche. Seriedad Ricardo T. 609744084. Email: rrr7359@gmail.com

**BCN-** Me ofrezco como asalariado. Turno de mañana ó noche. Más de 9 años de experiencia. Francisco Muñoz T. 631810041. Email: fmfcurrico67@hotmail.com

**MAD-** Se necesita conductor para taxi con emisora amarilla, libranza jueves, par. Zona Pacifico Interesados llamar al teléfono que se proporciona. Michel T. 635686837. Email: m.conde.h@gmail.com

**MAD-** Se vende por jubilación licencia de taxi en Madrid con coche, libranza viernes y es impar. Modelo Prius con 4 años, 210.000km y baterías del motor eléctrico recién cambiadas. Bernardo Sanz. T625093530.

**BCN-** Busco trabajo como conductor asalariado. Turno, indiferente. Cinco años de experiencia. Ilyass Ouraghi T. 722405903. Email: Ouraghielyas@gmail.com

**MAD-** Busco conductor de taxi para trabajar a turno de mañana o de tarde. Zona Barrio del Pilar. Coche con emisora. Buenas condiciones económicas. Imprescindible cartilla municipal. Contactar solo al T. 639154151

**BCN-** Necesito conductor de taxi con experiencia para turno de noche. Robert Planellas T. 660860274. Email: bcntaxi24h@gmail.com

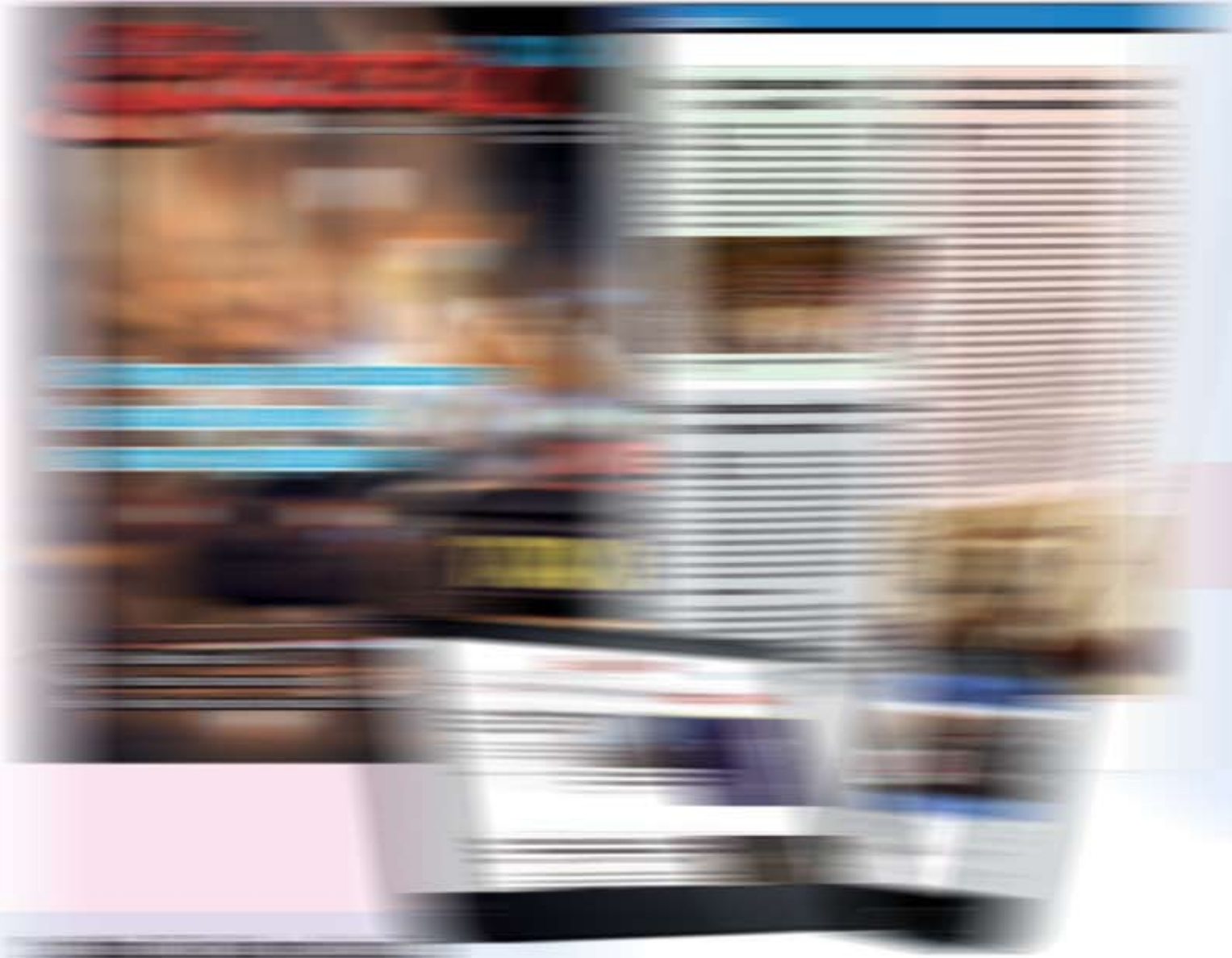




# Introduction to the Project

The first part of the project involves...

The second part of the project involves...



# THE FUTURE OF TRANSPORTATION

The future of transportation is being shaped by a combination of technological innovation and societal change. As we move towards a more sustainable and efficient mode of travel, the role of the car is being redefined. From autonomous driving to electric powertrains, the industry is undergoing a significant transformation. This shift is not only about the vehicle itself but also about the infrastructure and the user experience. The integration of smart infrastructure and data analytics is paving the way for a more connected and intelligent transportation system. The goal is to create a seamless and safe journey for everyone, reducing congestion and environmental impact.



The transition to autonomous vehicles is a complex process that involves not only technological advancements but also regulatory changes and public acceptance. As the technology matures, it is expected to revolutionize the way we think about cars, making them safer and more efficient. The potential benefits are vast, from reduced accidents to optimized traffic flow. However, there are also challenges to overcome, such as ensuring data privacy and maintaining a high level of security. The industry is working closely with governments and other stakeholders to address these concerns and create a clear path forward.



For more information, visit [www.futuretransport.com](#)