

La Gaceta TAXI

La primera revista del sector del

AÑO XXIV
NÚMERO 276
AGOSTO 2019

El sector en busca de

la ruta legal más idónea

- La justicia cuestiona limitar el doble turno en BCN
- Radiotaxi Coruña quiere más regulación para VTCs
- De la Fuente Miñambres encabezará la candidatura a las elecciones de AGATM



THE UNIVERSITY OF SOUTH ALABAMA

THE UNIVERSITY OF SOUTH ALABAMA
OFFICE OF THE CHANCELLOR
100 UNIVERSITY BLVD
MOBILE, AL 36688
334-875-5000



THE UNIVERSITY OF SOUTH ALABAMA

THE UNIVERSITY OF SOUTH ALABAMA
OFFICE OF THE CHANCELLOR
100 UNIVERSITY BLVD
MOBILE, AL 36688
334-875-5000

Desigualdad normativa a examen

La relación del taxi con las administraciones públicas nunca ha sido sencilla, con momentos de gran entendimiento y otros en los que, a pesar de la buena voluntad, no se ha llegado a nada. También situaciones de ruptura total, como en Madrid a principios de año, con un gobierno autonómico que se negó a ceder ni un milímetro en su posición.

Y todo ello, lo bueno, lo malo y lo regular, se plasma en normativas que tienen consecuencias en el día a día de los profesionales, creando en muchas ocasiones desigualdad entre compañeros. Hay varios ejemplos de ello en este número, como es el caso de Barcelona. En la capital catalana, un juez ha sentenciado que la norma que contingenta el doble turno desde 2015 es contraria al principio de igualdad. Es verdad que se trata de un único caso, pero podría aplicarse en otros.

Sobre trato desigual también se quejan en Madrid, en este caso a cuenta de sus vehículos. Aquí, la última modificación de la Ordenanza del Taxi obliga a los titulares con coches diesel euro 5 a renovarlos antes de que finalice el año, a pesar de que una norma de rango superior, la Ordenanza de Movilidad, ampliaba el plazo hasta el 2022. Se sienten discriminados con respecto a otros compañeros y llevan meses solicitando una moratoria a los diferentes equipos de gobierno, sin respuesta de momento.

Pero la desigualdad no se produce solo entre taxistas, también con la competencia. En A Coruña, donde ya operan las dos grandes apps de VTCs, piden más regulación, como tiene el taxi, inspirada en el reglamento 'Colau', ya en vigor.

Eso sí, de forma parcial, tras la suspensión cautelar de varios artículos. Habrá que esperar al juicio para conocer el futuro de esta normativa a la que miran desde muchos gobiernos municipales y autonómicos.

De momento toca disfrutar del impasse veraniego. Nos vemos en septiembre.

4. Taxómetro

- Con opinión propia

6. Primera carrera

- En Barcelona, un juez obliga al IMET a inscribir a un conductor asalariado sin parentesco. Hablamos con el abogado que ha logrado la sentencia



10. Actualidad

- Isabel Torre, portavoz de la Plataforma de Afectados Eurodiesel5



14 Noticias

- Madrid seguirá sin ordenanza para las VTCs
- Revilla apoya al taxi frente a las VTCs
- Campaña contra la piratería en Algeciras



20. Reportaje

- 110 taxis dan servicio en una app junto a VTCs



22. A fondo

- Antonio Vázquez, nuevo presidente de Radio Taxi a Coruña



26. En marcha

- En vigor, aunque parcialmente, el Reglamento de VTCs del AMB



32. Homologados

- Los taxis autorizados en Madrid y Barcelona

34. gacetadeltaxi.com

- Tablón online



Año XXIV - Número 276 - Agosto 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

Directora: Pilar Glez. Matorra
pgmatorra@gacetadeltaxi.com

Redactora Jefe: Olga Lobo,
olga@gacetadeltaxi.com

Redacción: Javier Izquierdo,
jizquierdo@gacetadeltaxi.com

Colaboradores: Germán Ubillos,
redaccion@gacetadeltaxi.com

Dpto Comercial: GGM
comercial@gacetadeltaxi.com

Administración: info@gacetadeltaxi.com

Depósito Legal: M-17.622-1995



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

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

También puedes escribirnos a redaccion@gacetadeltaxi.com



La Gaceta del Taxi

@gacetadeltaxi

Un sector olvidado (XXI)

Manu Sánchez

Responsable Geet
Plataforma en defensa
del servicio público del taxi



El fortalecimiento de la figura del autónomo profesional en el sector del taxi, supuso un importante paso en la organización del sistema prestacional.

La aprobación de La Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres de 30 de julio de 1987 y su Reglamento de 28 de septiembre de 1990, junto con la Ley Reguladora de las Bases de Régimen Local de 2 de abril de 1985 y el Texto Refundido del Régimen Local de 18 de abril de 1986 tienen una gran repercusión sobre el conjunto de las normas reguladoras del servicio del taxi. Hasta tal punto que para adaptar lo establecido en las mismas, de una manera transitoria, en 1989 mediante Real Decreto 1080 de 1 de septiembre se modifica con una nueva redacción ciertos artículos del Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transporte en Automóviles Ligeros.

En este periodo de transición, con fecha 17 de octubre de 1984, se aprueba un Real Decreto 2025, por Presidencia de Gobierno, -norma derogada por el Reglamento de los Transportes Terrestres de 1990 (ROTT)-, sobre la coordinación de competencias administrativas en materia de taxi. Entre estas funciones situamos el otorgamiento de licen-

cias de autotaxi y las correspondientes autorizaciones que habilitan para realizar transporte interurbano (VT). Este hecho supuso un hito histórico, pues fue el inicio del autotaxi actual configurándose con un carácter ambivalente, tanto como un medio de transporte urbano e interurbano, implicando a su vez, una dualidad competencial en su ordenación a través de áreas de prestación conjunta. Por parte de los Ayuntamientos, cuando tiene carácter urbano, y al Ministerio de Transporte, o en su defecto, a la correspondiente Comunidad Autónoma, cuando lo tienen interurbano.

“Deja ir a personas que sólo llegan para compartir quejas, problemas, historias desastrosas, miedo y juicio de los demás. Si alguien busca un cubo para echar su basura, procura que no sea en tu mente” Dalai Lama



Enred@dos

@1alfa2dres3 Esto debería reflejarse también en las comunicaciones de los distintos medios de prensa, en desgranar porqué no les interesa informar de los “servicios realizados”, ya que demostraría que son totalmente urbanos, absolutamente contra ley, puesto que su concesión es ‘interurbana’.

@AgustinNogales7 El taxi amigo mío es un sector idéntico a nuestro país “ España “. Se destruye así mismo. Me da mucha pena y me hace sufrir mucho.

@Emilio Garcia Alarcon En Orihuela, en la costa, las VTC tiene una aplicación que se llama taxicosta. Utiliza la palabra taxi y contrata al momento.

@Miguel Rivera Aquí en Madrid hay gente vendiendo clenex en los semáforos y van mejor vestidos que algunos taxistas.

@Francisco Pedraza Yo no entiendo como hay taxistas a favor de librar dos días a la semana obligatoriamente y 19 en Agosto, eso sí es perjudicial.

@Mounir Roufi Si todo el mundo sabe cuál es la solución para acabar con esta tontería. La solución es crear una aplicación solo para el taxi y única.



@Andres Sanchez del Pino Son los que no quieren ver, y les da igual la dureza y dificultad del trabajo en el sector. Avaricia y punto.

@Saul Enrique Ballesteros Lopez ¿En qué nos ayuda el registro de VTC si lo que necesitamos es que las regulen ya?

@Manuel Ruz Martinez Revilla, un tío que habla y actúa con claridad, para que todo el mundo se entere.

@Eva M. Garcia López Eso de volver a su base es mentira, están escondidos en todas las urbanizaciones, gasolineras tomando café y con la app abierta.

Hace ya un año

Carlos Rodríguez

(Carlos 1/30 @Tijxs)
CM Élite Taxi Barcelona,
Plataforma Integral Taxi y
Taxi Project 2.0



Hace ya un año el taxi se unió en una sola voz y dijo basta . Es cierto que, a día de hoy, se ha seguido batallando, pero en mi opinión hace un año la gran movilización del taxi fue la que supuso un punto de inflexión para el futuro.

He leído a algún compañero recordar también estos momentos, pero dado mi labor dentro del sector, me gustaría explicar como lo llegamos a vivir desde la redes sociales, ya que a día de hoy creo que todavía tenemos un concepto un poco abstracto de lo que se mueve por estos canales menos tradicionales.

Todo comenzó el día de la licencia urbana. Llevábamos semanas preparándolo todo. Contábamos con el apoyo de varias plataformas de colectivos en lucha, y muchos de los compañeros, sobre todo de Madrid, se trasladaron a la ciudad Condal para celebrar el gran día. Era nuestra gran victoria y nos habíamos preparado para celebrarlo.

Y todo se derribó como un castillo de naipes. Con la cautelar a la licencia urbana ya no teníamos nada que perder. Porque en un momento, lo habíamos perdido todo . Si caía Barcelona, caía toda España .

Pero como decía Rocky Balboa, se trata de seguir avanzando mientras te golpean. Si no salía la licencia urbana, estábamos muertos. Y como el que avisa no es traidor, el taxi salió a la calle. Sin tiempo para lamentarse de perder ante un Tribunal que no entiende, salimos a la calle. Salimos todas y todos. Sin vacilar, sin pensar en las consecuencias. Sólo nos movía la lucha por nuestra supervivencia. La supervivencia de nuestra profesión, de nuestras familias.

Entonces la maquinaria del fango comenzó a funcionar como siempre, para deslegitimarnos como hacen siempre. Supuestas agresiones que a día de hoy se han olvidado, desinformación, odio contra nosotros.

Era nuestro turno, los que estamos en redes debíamos defender el fuerte y lo sufrimos. Decenas de insultos, de amenazas, de gente que no conocíamos pidiendo responsabilidades como si fuéramos los culpables. Ya había sucedido antes y es nuestro trabajo, pero no os podéis imaginar lo duro que fue esta vez .

La autoridades no sabían nada, nosotros tampoco sabíamos nada pero antes de darnos cuenta era de lo único que se hablaba en lugar de miles de familias que se habían planteado para luchar por sus derechos.

Fueron días horribles, en los que tuvimos que dar la cara y aguantar pero que nos enseñan a seguir trabajando por lo que creemos que es justo y porque la verdad salga a la luz pese a la intoxicación.

Así que poco a poco y después del horror inicial, la misma falta de criterio que hizo señalarnos con el dedo sin preguntar, hizo que las nubes desaparecieran y fueron entrando los primero claros. Nos llegó como caído del cielo el apoyo de cientos de colectivos, de personalidades, de perfiles importantes en redes empezaron a preguntar, a entender y a solidarizarse con nuestras reivindicaciones .

Durante días fue duro encender la televisión y observar el odio que volcaban contra nosotros los mismos de siempre, pero del mismo modo, fue realmente reconfortante entrar en redes y comprobar que muchas personas que también lo estaban pasando mal nos empezaban a considerar un ejemplo de lucha

Y yo me quedo con eso. No dudéis nunca de que nuestra lucha era justa , necesaria y que probablemente sin ella no tendríamos nada de lo que tenemos. Es base que tenemos para seguir trabajando y se debe a vuestro esfuerzo, el esfuerzo de un día como hoy hace un año. Gracias a todas y todos por vuestra lucha.



“La norma del IMET es injusta

El Juzgado de lo Contencioso Administrativo número 14 de Barcelona ha permitido mediante una sentencia que un titular de licencia del AMB pueda contratar a un conductor asalariado que no sea familiar suyo. Esta decisión para Joan Carles Martínez i Domenech, abogado del taxista demandante, supone un revés para el IMET que ve como su medida adoptada en 2015 de contingentar el doble turno corre peligro de ser anulada por vía judicial.



El abogado Joan Carles Martínez trabajó también el taxi unos años

La contratación de conductores asalariados en el Área Metropolitana de Barcelona (AMB) está restringida desde que en el año 2015, una Norma Complementaria del Reglamento Metropolitano limitara el doble turno solo a los titulares de licencia que contratasen a familiares suyos hasta un segundo grado.

Pese a esta limitación, algunos taxistas solicitaron al Instituto Metropolitano del Taxi (IMET), la contratación de asalariados que no fueran familiares por uno u otro motivo. El IMET automáticamente resolvía esas peticiones rechazando dichas contrataciones. Algunos de estos casos fueron recurridos por la vía contencioso-administrativa y Joan Carles Martínez i Domenech, abogado y ex taxista, ha defendido a varios de estos titulares.

“El IMET provocó un doble mercado de licencias en Barcelona”

Ha sido precisamente en uno de estos casos, el que recurrió ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo número 14 de Barcelona en junio de 2016 cuando, por primera vez, la justicia ha considerado que esa limitación vulnera en cierta medida el principio de igualdad que rige la Constitución Española y ha obligado al IMET a admitir la contratación de un asalariado que no era familiar del titular. En esta entrevista concedida a La Gaceta del Taxi, Martínez i Domenech explica en qué situación podría quedar la contingentación del doble turno en el AMB.

Gaceta del Taxi.- El 28 de mayo de 2019 la justicia por fin le dio la razón y permitió que un cliente suyo pudiera contratar a un conductor asalariado para su taxi sin ser familiar. ¿Cómo recibiste esta noticia dado que no era el primer caso que iba en contra de la decisión del IMET de limitar estas contrataciones?

Joan Carles Martínez.- Ni bien ni mal, ni todo lo contrario. El derecho es muy interpretable y encima en este caso se ha hecho una chapuza porque en lugar de acumular todos los casos en un juzgado, se ha hecho en varios. Esto genera problemas porque cada juez es un mundo. De hecho, en mi caso personal, tenía más ilusiones en el Juzgado número 6 de Barcelona que derivó una causa similar al propio Tribunal Constitucional, que en el 14 que es el que finalmente ha estimado nuestro recurso.

G.T.- ¿Por qué cree que la limitación de contratar solo familiares por parte de los titulares no se ajusta a derecho?

JCM.- En primer lugar creo que cuando el IMET tomó esta decisión, lo lógico habría sido llevar a cabo una modificación del Reglamento Metropolitano del Taxi. Tanto es así que cuando intentaron contingentar el doble turno por primera vez, la propia justicia explicó a la administración que no podían poner la limitación de contratación de asalariados sin modificar la Ley de Cataluña. Fue entonces cuando la modificaron.

A partir de aquí, lo que hicieron fue introducir en dicha ley una disposición que, a su vez, permitiese crear una Norma Complementaria en el Reglamento del Taxi. Pero las normas complementarias precisamente sirven para complementar. El reglamento me-

y un juez nos ha dado la razón”

tropolitano del taxi es más que una norma complementaria, y esa norma no solo complementaba sino que contradecía y cambiaba el artículo 17 del Reglamento y el 18 de la propia Ley del Taxi. Sostengo que no tienen el mismo rango y el juez es una de las cosas que me ha reconocido.

G.T.- La Disposición Adicional Cuarta de la Ley de Catalunya permite, que dentro del AMB, pueda limitarse esa contratación a doble turno siempre que esté motivada. En eso se basó el IMET para precisamente limitar la contratación a familiares hasta segundo grado. ¿Qué valoración hace de esa disposición?

JCM.- Esa disposición solo afecta a los taxistas del AMB y yo me pregunto, ¿son más guapos los taxistas de Manresa que los taxistas de Tarragona?

G.T.- Pero la justicia justifica y admite esta Disposición alegando que el servicio de taxi es distinto en el AMB que en el resto de Catalunya...

JCM.- Bueno a ver, el taxi es distinto o no. Creo que el taxi no es distinto. Estoy convencido que en Catalunya cualquier taxi más o menos gana lo mismo. En Barcelona trabajan a base de hacer muchas carreras con tarifas baratas, pero por ejemplo en otras zonas trabajan mucho con servicio concertado, o en Tarragona donde las tarifas son más caras. Que a mí me digan que la situación de Barcelona es diferente no me vale. El problema del taxi sucede en todos los sitios igual. Entonces es por eso que invoco el artículo 14 de la Constitución en alusión al derecho de igualdad. En qué se justifica esa desigualdad para que el AMB tenga un criterio diferente en la contratación de conductores.

G.T.- En su recurso, por último, hace referencia al hecho de que hay taxistas que, por uno u otro motivo, no pueden contratar familiares aunque quisieran...

JCM.- Ahí aludo al tema de la competencia. Esto me recordaba a cuando estás en el mercado y vas a comprar tú solo. Cuando vas a la caja y resulta que se te ha olvidado algo, entonces piensas que si vas a por aquello que se te ha olvidado, vas a perder la cola, pero cuando van dos, uno puede ir y otro puede quedarse. La norma del IMET es injusta y un juez nos ha dado la razón.

“En Catalunya cualquier taxi gana más o menos lo mismo”

G.T.- ¿Cuál cree que fue la motivación para establecer esta limitación?

JCM.- Verdaderamente creo que esa modificación respondía a que en aquella época en la asociación mayoritaria, STAC, el núcleo principal de sus afiliados eran pequeños autónomos que no tenían ganas de meterse en líos de nóminas ni contratar a alguien. Lo que pasa que el taxi iba bien y bueno, podían poner al cónyuge a trabajarlo. Esto está muy bien si tienes familia, pero ¿y si no? Ahí está el problema y es en lo que más ha incidido la sentencia.

Por otro lado, otra cosa que me llama la atención es que si uno se constituye en una sociedad puede tener todos los conductores que quiera. Pero si eres un autónomo, no. El IMET decía que lo hacía para defender la

pequeña y mediana empresa y no es así, porque si de verdad quieres defender la pequeña y mediana empresa, con esta estrategia estás haciendo lo contrario.

Taxis de cupo

G.T.- Además, esta medida terminó generando que hubiera taxis de dos tipos puesto que los que tenían conductores antes de la norma del IMET no tenían por qué desprenderse de ellos...

JCM.- Ciertamente lo único que ha conseguido todo esto es que se creó en Barcelona un doble mercado de licencias. Lo que se llamaron los taxis de cupo. Si yo tenía mi taxi en 2015 con mis dos conductores, y lo ponía a la venta, valía más que por ejemplo el del vecino que sólo podría conducirlo el titular. Si te daban el del cupo tú podías tener dos conductores porque la transmisión no eliminaba el derecho a continuar con dos conductores. A la práctica, se han vendido taxis de cupo por 250.000 euros, más o menos el doble de lo normal. Crearon un mercado paralelo y si ahora miras y vas buscando, igual todavía te encuentras alguno, pero con esta sentencia a lo mejor se acaba esto.



El abogado lamenta que no se haya producido una acumulación de sentencias



Martínez es muy crítico con el AMB y el IMET

G.T.- ¿Cuáles son los pasos a seguir ahora de cara a que su cliente pueda contratar a un asalariado?

JCM.- Ahora toca respirar un poco y ver qué se saca de la manga la administración. Ellos tienen dos meses para ejecutar la sentencia voluntariamente desde el momento que sea firme. Si no, tendría que pedir la ejecución. Mi experiencia me dice que desde la administración en estos casos pueden retorcer un poco la ley, pero no sé por dónde saldrán.

G.T.- ¿Tiene constancia de si el IMET ya ha recurrido?

JCM.- A mí no me consta. Creo que no han recurrido. Porque tienen cinco días y mi experiencia me dice que las sentencias se les notifican a ellos antes que a nosotros. Es más, el pasado lunes 22 de julio, el IMET permitió a mi cliente la contratación del conductor.

G.T.- ¿Afecta esta sentencia a los otros casos en los que pidió la contratación de un conductor no familiar?

JCM.- Evidentemente estoy alegrándolo. Porque en casos anteriores, tras conocer sentencias que me han sido desfavorables, el IMET no tardó en presentar dichas sentencias para recordar que había casos en los que se les daba la razón en la negativa a permitir la contratación de conductores. Eso me hizo pensar que ahora debía ser muy valiente

un juez para contradecir a los otros.

G.T.- ¿Se puede personar alguna asociación del taxi en este asunto como parte afectada?

JCM.- Capacidad no tienen. El único ente que tiene legitimidad para personarse es el IMET. El STAC tiene capacidad para personarse ante el TSJC en el caso de que se estudie la legalidad de la norma del IMET. Pero si se llega al TSJC se abriría la caja de los truenos. De momento no se ha cuestionado la generalidad de la norma, tampoco lo he pretendido directamente. Únicamente lo que pretendía anular era esa resolución en concreto en la que se rechazaba a mi cliente contratar un conductor. Ahora bien, si el IMET no impugna esta norma, ¿cómo va a defender que no acata que haya taxis con conductor? Si no se recurre esta sentencia es porque está reconociendo que está bien y no podrá justificar ahora el rechazo a una solicitud de contratación. Imagino que el IMET, en mi opinión, está intentando que no se entere mucha gente, que a mi cliente le den la posibilidad, pero a los demás no. Pero advierto que puede haber cierta prevaricación cuando has reconocido que no lo estás haciendo bien y lo repites en otros casos.

G.T.- Usted ha sido taxista y me gustaría conocer qué opinión tiene actualmente de la situación del sector en el AMB.

JCM.- Ahora recientemente se han llevado el revés del TSJC con la anulación de la hora de precontratación de las VTC que incluía su reglamento, pero de todas las maneras el problema del taxi no es si las VTC tienen 15 minutos o una hora de precontratación. Mi opinión es que el taxi no se está dejando acometer las cuestiones que verdaderamente necesita. Necesita una revisión a fondo para adecuarse a una nueva realidad. El mundo está cambiando muy rápido y cuando empecé a trabajar en el taxi en el año 2007 no es lo mismo que lo que es ahora, y no va a ser lo mismo cuando haya el 5G.

Hay muchos turistas que directamente, por falta de información piden una VTC. No señor, cógete un taxi que es más barato y te va a llevar mejor. Pero tienen miedo de coger un taxista que no preste un servicio de calidad. Que no es cuestión de la botella de agua, pero a veces, pequeños detalles con el cliente pues ofrecen buenos resultados. Por eso creo que sería importante hacer cursos de formación en el trato que exige el nuevo cliente. Esto es solo un ejemplo de que no se han tomado medidas para realmente beneficiar al taxi. El AMB, en mi opinión, está perjudicando a 15.000 familias no adoptando medidas de mejoras para el taxi. El taxista está solo.

Javier Izquierdo

THE HISTORY OF THE UNITED STATES

The United States has a rich and diverse history, shaped by the experiences of its many peoples. From the early days of exploration and settlement to the present, the nation has grown and changed in remarkable ways. This history is a testament to the resilience and ingenuity of the American people.



The early years of the United States were marked by a period of rapid growth and expansion. The nation's borders were pushed westward, and new territories were acquired. This period of growth was also a time of significant social and political change, as the young nation sought to define its identity and values.



THE AMERICAN WEST



“La única solución a esta

La Ordenanza del Taxi del Ayuntamiento de Madrid obliga a los taxistas que tienen coches con motores diésel Euro 5 a cambiar sus modelos antes del 31 de diciembre de 2019 por otros menos contaminantes. Esto ha provocado que muchos profesionales, afectados por esta norma, se hayan agrupado en una Plataforma de Afectados para pedir una moratoria. Isabel Torre, portavoz del movimiento, denuncia que las exigencias que recaen sobre el taxi contradicen otros textos de rango superior.



Isabel Torre, portavoz de la Plataforma de Afectados

El Ayuntamiento de Madrid planteó como uno de sus objetivos en la nueva Ordenanza del Taxi renovar la flota del sector por modelos menos contaminantes con el medio ambiente. Para ello, fijó la obligación de que los taxistas que tuvieran vehículos propulsados con motores Diesel Euro 5, es decir, matriculados entre el 14 de diciembre de 2012 y el 1 de enero de 2015, solo podrían prestar servicio con dichos coches hasta el 31 de diciembre de 2019.

Esto suponía una exigencia para los taxistas mayor de la establecida en la Ordenanza de Movilidad, que también aprobó la administración local, y que permitía a los taxistas prestar servicio hasta 2022 con este tipo de vehículos.

Isabel Torre, portavoz de la Plataforma de Afectados Diesel Euro 5 Taxi, explica en esta entrevista cómo se creó su movimiento y cuál ha sido el recorrido de esta plataforma que, en lo que más hincapié hace es precisamente en esa discordancia de exigencias que hay entre la Ordenanza del Taxi y la Ordenanza de Movilidad, de rango superior.

La Gaceta del Taxi.- ¿Cómo nació la Plataforma de Afectados por el Diésel Euro 5?

Isabel Torre.- La Plataforma se creó con el objetivo de buscar una solución a un pro-

blema que tenemos dentro del sector del taxi de Madrid y que nos afecta a día de hoy como a 2.000 taxistas aproximadamente. Dicho problema es que los taxistas que hemos matriculado nuestros coches entre el 14 de diciembre de 2012 y el uno de enero de 2015, por tener motores diésel Euro 5, los tenemos que tirar a la basura, por decirlo de manera contundente. No nos van a dejar prestar servicio con esos vehículos a partir del 1 de enero de 2020 en el Área de Prestación Conjunta de Madrid.

Ante la falta de respuesta por parte de las asociaciones del sector, que no sabíamos cuál era su estrategia en este punto, nació la plataforma. Está compuesta por personas afectadas con este tipo de vehículo de todas las asociaciones del taxi. Tenemos claro desde el principio que dentro de la plataforma no queremos ni color político ni bandera de alguna asociación del taxi.

G.T.- ¿Cuánta gente conforma actualmente la plataforma?

I.T.- Ahora mismo no te sabría decir con total exactitud porque hay mucha gente entrando y demás. Creo que el número en el mes de marzo era mayor puesto que ha habido personas que estaban en la plataforma y que tienen miedo y han decidido abandonarla. En cualquier caso, estamos en los 2.000 afectados tranquilamente.

G.T.- ¿Cuáles han sido sus actuaciones reivindicativas hasta el momento?

I.T.- Empezamos a enviar cartas y emails a personas responsables del Ayuntamiento de Madrid. Lo hicimos con Manuela Carmena, también escribimos a Inés Sabanés, que hasta mayo ha sido responsable del área de Medioambiente y Movilidad. Empezamos a buscar apoyos y debo reconocer que de palabra ha habido muchos apoyos de asociaciones, pero comunicados como tal solo recuerdo el que hizo la Asociación Gremial. A raíz de esos escritos, se nos concede una cita en la

“La Plataforma nació ante la falta de respuestas de las asociaciones”

injusticia es una moratoria”

“La Ordenanza del Taxi contradice a la de Movilidad”

calle Albarracín con el señor Francisco José López Carmona, Director de Gestión y Vigilancia de la Circulación, y con la Subdirectora Marta Alonso. En ese encuentro, que duró dos horas y media, expusimos nuestros puntos de vista y ellos los suyos.

G.T.- ¿Qué conclusión sacaron de aquella reunión?

I.T.- Al final la conclusión que se sacó, dicho por ellos, fue que lo que nosotros pedíamos era interpretable porque nos fundamentamos en la Ordenanza de Movilidad, que según hemos analizado es contraria a la del taxi. La Ordenanza del Taxi viene acompañada



Habría unos 2.000 taxis afectados por la Ordenanza del Taxi

de una disposición transitoria que dice que los coches diésel euro 5 no podrán prestar servicios el 1 de enero de 2020. Pero nosotros incidimos en que la que de Movilidad ha de imperar sobre la otra porque es de rango superior. Fue entonces cuando sacaron una nota aclaratoria en el portal del ayuntamiento que resulta que es la que nos va a costar a todos los taxistas una millonada. Dicha nota aclaratoria específica que, ante las consultas recibidas, se recuerda que los vehículos con etiqueta B, que no sean eurotaxi, solo podrán prestar servicio hasta el 31 diciembre de 2019. En definitiva, la Ordenanza de Movilidad nos concede la moratoria, tanto a nosotros como a las VTC, y resulta que la del taxi, que es de rango inferior, no lo reconoce.

G.T.- ¿Cuál creen ustedes que sería el plazo más justo para cambiar el vehículo?

I.T.- Nosotros hemos pedido la moratoria hasta el 31 de diciembre de 2022. ¿Por qué? Porque a pesar que nos quitan vida útil del taxi, que se calcula en diez años, estamos de acuerdo en ponerlo ahí para encadenarlo con los compañeros que matricularon antes del 14 de diciembre de 2012 y que por norma tienen que cambiar el vehículo. Resulta llamativo todo esto porque en el propio portal del ayuntamiento, si entramos en la zona de Madrid Central, hay una opción que responde dudas sobre qué vehículo puede acceder a esa zona. Pues resulta que si pones etiqueta B, profesional y taxi, te contestan, ajustándose a la ordenanza de movilidad, que sí que puedes entrar. No tiene sentido.

G.T.- ¿Por qué que hay esta discordancia entre la Ordenanza de Movilidad y la del Taxi?

I.T.- No lo entendemos, desde el comienzo de la plataforma ésta es nuestra lucha principal, esta contradicción tan grande. Creemos que la Ordenanza del taxi ha querido tener más importancia que la otra, pero por rango no debería de ser así.

G.T.- Tras esa reunión ante el Director de Vigilancia de la circulación, ¿cuáles fueron los siguientes pasos?

I.T.- Continuamos intentando contactar con Inés Sabanés o con la alcaldesa. Recibían emails y como no nos recibían hicimos

una concentración el pasado 7 de mayo. Allí, a las puertas del Ayuntamiento, le trasladamos a Inés Sabanés nuestros problemas, le dimos documentación y quedó el tema en que lo estudiaban. Luego vinieron las elecciones y volvimos a empezar de nuevo mandando emails al nuevo alcalde, al nuevo delegado de movilidad, etc. Finalmente nos reunimos con Borja Carabante, nuevo delegado de movilidad, el pasado 18 de julio.



Durante la última concentración frente al Ayuntamiento, el pasado mayo

“Hemos estudiado la vía judicial, pero confiamos en la voluntad política”

“Hay interés”

G.T.- ¿Cómo valoraría dicha reunión?

I.T.- Diría que fue bastante positivo el encuentro porque vimos empatía y ganas de resolver este problema. Fuimos a la reunión tres compañeros afectados de la plataforma que cada uno es de una asociación diferente, uno de Gremial, uno de FPTM, y uno de Élite. No representaban a ninguna pero todos eran afectados. Les trasladamos todo el problema de las ordenanzas y las notas aclaratorias y Carabante se quedó a cuadros. Nos dijo que no entendía que se pudiera dar eso pero que tenía que consultarlo y estudiarlo. Hay interés, por lo menos, salimos los tres con esa sensación.

G.T.- Se entiende que la solución que proponen ustedes no es otra que la moratoria,

porque una indemnización parece inviable a estas alturas.

I.T.- Efectivamente, la única solución a esta injusticia es una moratoria, equiparándonos con los compañeros anteriores y que el 1 de enero de 2023 esté toda la flota de taxis cambiada y adaptada a los nuevos tiempos. El gran problema es que hay compañeros que pensaban jubilarse en un año, y ahora se van a ver obligados a cambiar el coche forzosamente. Hay compañeros que están pagando el coche anterior y se van a encontrar con dos letras también.

G.T.- ¿Qué opina de la nula restricción que tienen otros sectores del transporte?

I.T.- Es injustificable. En nuestras quejas también hemos incluido la cantidad de agravios comparativos que tenemos nosotros en comparación con otros. Por ejemplo, a las furgonetas de reparto se les ha concedido la moratoria, todo el transporte paralelo tiene moratoria y las VTC no tienen si quiera regulación.

G.T.- Es llamativo que esta exigencia de cambiar de vehículo coincida con un momento en el que no hay una gran oferta en el mercado para los taxistas que quieren renovar su vehículo...

I.T.- Es llamativo, exactamente, pero no podemos decir nada aunque da para pensar mal. Hay mucha gente con un enorme mosqueo. Pero cuando nosotros empezamos esto, nos vimos abocados a comprar un tipo de vehículo, a acudir una serie de coches muy determinados. No había variedad y varios de los que había han dado algún que otro problema.

G.T.- ¿Han estudiado la posibilidad de llevar a cabo algún tipo de acción por la vía judicial?

I.T.- Hemos estudiado esa posibilidad, pero confiamos siempre en la voluntad política y en el buen hacer. Pero si no, tendremos que tirar por otra vía que en este caso sería la judicial. Porque todo resulta muy contradictorio. Nos dicen que podemos circular pero no prestar servicio, cuando ésta es nuestra naturaleza. También hemos apelado en nuestros escritos al artículo 14 de la constitución que dice explícitamente que todos somos iguales ante la ley.

Javier Izquierdo

THE FUTURE OF TRANSPORTATION

INNOVATION IN AUTOMATED DRIVING

The development of self-driving cars represents a significant leap in automotive technology. These vehicles utilize a combination of sensors, artificial intelligence, and machine learning to navigate roads safely and efficiently. The potential benefits include reduced traffic congestion, fewer accidents, and increased mobility for those who are unable to drive. However, the widespread adoption of autonomous vehicles also raises concerns about job displacement in the trucking and taxi industries, as well as the ethical implications of programming machines to make life-or-death decisions.



THE RISE OF ELECTRIC VEHICLES

Electric vehicles (EVs) are gaining rapid traction as consumers seek greener and more cost-effective transportation options. Advances in battery technology have significantly extended the range of EVs, while improvements in charging infrastructure are making them more convenient to use. Governments and corporations are investing heavily in EV development, signaling a shift towards sustainable mobility. The transition to electric powertrains is expected to reduce greenhouse gas emissions and decrease dependence on fossil fuels.



De la Fuente Miñambres, candidato a la presidencia de AGATM



Alberto de la Fuente Miñambres (i) y Miguel Ángel García tienen prácticamente cerrada su candidatura

A tan solo un mes de que deban ser convocadas elecciones en la Asociación Gremial del Taxi de Madrid y a dos de su celebración, según los estatutos, podemos confirmar en este número que la candidatura opositora que hace 4 años lideraba Miguel Ángel García ya tiene ideado un nuevo equipo y se presentará a las próximas elecciones de octubre.

En esta ocasión será Alberto de la Fuente Miñambres, que también participó en la misma lista, quien opte a la presidencia en lugar de García, que recordamos, en 2015 se quedaron a poco más de 40 votos de ganar aquellos comicios. El resto de nombres de esta candidatura de regeneración, hasta completar los siete puestos directivos, están prácticamente cerrados, nos comentan ambos.

“Hemos buscado perfiles diferentes”, por un lado cuentan con gente muy válida y experimentada dispuesta a trabajar duro por la Entidad, y también “hemos incorporado algunos nombres nuevos más jóvenes y tecnológicos”, muy cercanos a las nuevas tecnologías, que apuestan por el uso de las Aplicaciones

“Estabilizar económicamente la casa”, primer objetivo

en el taxi y que entienden que el precio cerrado es una opción cada vez más demandada por el usuario, que el taxi no puede retrasar.

Al referirse a la actual Directiva, los candidatos recuerdan en primer lugar que es un hecho por todos conocido que a raíz de la asamblea del pasado octubre en la que se acordó la venta de parte del edificio, la Junta Directiva está rota y dividida, hasta el punto de haber llegado a la expulsión del vicepresidente, que posteriormente fue readmitido de manera cautelar. A día de hoy también “podemos decir que la venta de la planta baja y sótano, aprobada en esa asamblea extraordinaria de octubre, no se ha realizado.”

De la Fuente Miñambres quiere insistir en que “somos un grupo sólido” que no ha surgido ahora para estas elecciones, llevan los últi-

mos cuatro años trabajando por la entidad y haciendo oposición, pese a las dificultades. Su objetivo, señalan, no es otro que la “estabilidad económica de la casa” en la gestión interna, y tener un “buen feeling con el resto de organizaciones y entidades del sector del taxi”.

En cuanto al Gobierno de la casa, hay que destacar, opina García, la “pésima además de nula gestión” de estos señores durante estos cuatro años en los que solo han practicado “el oscurantismo y la mentira continua”. A pesar del desastre de estos años nosotros- explica- hemos permanecido sin atacar abiertamente la actividad de la Junta, valorando y criticando sus actuaciones exclusivamente en las Asambleas, y lo han hecho porque “no hemos querido entorpecer su labor, para facilitar los pagos a los socios y para que la entidad funcionase económicamente”.

En definitiva, añade de la Fuente Miñambres, este equipo ahora también candidato, siempre ha trabajado en positivo y ha dejado trabajar a la Junta Directiva oponiéndose, eso sí, en las Asambleas solo con los datos facilitado por la propia Junta, que no eran muchos.

Adoptaron esa posición de darle tiempo a la Junta para que de una vez por todas pudiesen pagar lo que se les debe a los socios de radiotaxi Gremial, cosa que no ha ocurrido. Un hecho sumamente grave, dice García, porque ahora “ya sabemos todos que las empresas pagaron por esos servicios y no sabemos dónde ha ido ese dinero”, desde luego no al bolsillo de los socios.

Estamos hablando de mucho dinero, explican los candidatos, y aunque no disponen de datos exactos debido al “oscurantismo” de esta Directiva a la que le han solicitado varias veces esa información sin éxito, conocen que hay servicios pendientes de pago desde noviembre de 2017. “Hasta donde sabemos la deuda de la entidad con los socios de radiotaxi no solo no ha disminuido sino que se ha incrementado y pensamos que bastante”.

Según fuentes consultadas por este medio, la cifra pendiente de abono a los socios por este tipo de servicios podría estar próxima a los 2 millones de euros.

Deuda a la que habría que sumar la contraída con la hipoteca de la sede de Gremial que supera el 1.200.000 euros. Y hasta es posible que a esta cantidad haya que añadir otros 343.000 euros de una segunda hipoteca que la Directiva siempre ha negado que se pidiera y que Miguel Ángel García asegura que existe y dispone de los documentos que lo prueban.

Con esta situación "es normal que los socios estén muy descontentos con la gestión de estos señores" pero desde esta candidatura de regeneración hacemos un llamamiento a todos para que aguanten y sigan fieles a la Gremial como lo han hecho hasta ahora porque "la entidad ha permanecido, permanece y permanecerá y estos señores pasarán".

Ahora, a las puertas de las elecciones, nos comentan que algunos miembros de la actual Junta prometen que van a hacer esto y van a hacer lo otro, "cuando llevan no cuatro sino ocho años sin hacer nada".

Revertir la situación económica y regenerar la casa es prioritario para recuperar esa

Consideran "pésima y nula" la gestión de estos años



Ambos socios también fueron candidatos en las elecciones de 2015

confianza de los socios en su Entidad y "con ese convencimiento trabaja y ha trabajado este equipo y esta candidatura". Reconocen las serias dificultades, que reconducir la situación llevará su tiempo y que habrá que superar muchos obstáculos, pero creemos en la Gremial, es nuestra casa desde que comenzamos en el taxi algunos hace ya varias

décadas y nos presentamos a las elecciones convencidos de la viabilidad y futuro de nuestra Entidad, pero para abrir ese nuevo camino lo primero que tenemos que hacer todos los que apostamos por ese futuro es "poner freno al desgobierno de los últimos años".

Redacción

SINERGIA
EVENTS

La empresa se constituyó
en 2008

La empresa organizadora de la Feria del Taxi atraviesa serios problemas de liquidez

Sinergia Barcelona SL, la empresa encargada de organizar la Feria del Taxi, acumula al menos tres años de pérdidas y adolece de graves problemas de liquidez, según un informe comercial al que ha tenido acceso La Gaceta del Taxi. A falta de los resultados de 2018, los ejercicios de 2015, 2016 y 2017 arrojaron cifras en negativo, sumando en total más de 42.000 euros de pérdidas. Además, hemos podido saber que Sinergia, una empresa joven constituida en noviembre de 2008, habría solicitado en los últimos doce meses un préstamo para hacer frente al pago de sus proveedores.

Esta falta de liquidez coincidiría con los informes consultados, que atribuyen a la empresa organizadora de la Feria un score de liquidez de 28/100. Esto quiere decir que “la probabilidad de retraso en los pagos es del 8,17%, o lo que es lo mismo, alta”. La media de días de demora es de 114, también según los datos a los que hemos tenido acceso.

Un baremo que no se aplica a la inversa, puesto que Sinergia reclama a sus clientes un porcentaje del 50% a la contratación, tal y como figura en sus condiciones de pago para La Feria del Taxi. En ellas se puede leer que “la contratación del espacio sólo se confirmará tras el pago del 50% del espacio contratado y la reserva perderá su vigencia a los 10 días de la emisión de la factura. El segundo plazo deberá abonarse antes del 01/07/2019”. Todo lo contratado después de esta fecha, “implicará el pago del 100% de la misma”.

A pesar de que la evolución de las ventas ha sido positiva, con un crecimiento del 18,04% entre 2016 y 2017, lo cierto es que, conforme al informe comercial consultado, “la capacidad para convertir las ventas en recursos líquidos se sitúa por debajo de las empresas de su sector y tamaño”. Además, el análisis de las cifras también recoge que “la capacidad de la empresa para generar efectivo a partir de sus actividades ordinarias y hacer frente a sus deudas a corto plazo es nula”.

Una edición difícil

Tal y como publicamos en el número de julio, la feria de este año, que se celebra en septiembre en Barcelona, se encuentra bajo mínimos tras la ausencia confirmada de las principales marcas de automoción y de fabricantes de taxímetros, sistemas de gestión de flotas y aplicaciones móviles.

Madrid seguirá sin ordenanza para las VTCs

El nuevo ayuntamiento de Madrid no ha dado plazos sobre la posible elevación al Pleno de la ordenanza municipal de VTCs aprobada por el anterior gobierno de Manuela Carmena. El actual responsable de Movilidad y Medio Ambiente, Borja Carabante, aseguró que el equipo jurídico estaba estudiando las 11 alegaciones, “bastante controvertidas”, si bien no confirmó si tenían intención de aprobarlo antes de que finalizara el año.

Aunque Inés Sabanés hizo la pregunta en varias ocasiones durante la última reunión de la comisión de movilidad, “lo que quiero saber es si ustedes creen en la tramitación de esta ordenanza”, cuestionó, la respuesta del nuevo concejal de Movilidad no fue tan concisa. “Sin ninguna duda nos sentaremos con todo el sector para estudiar cuál será la mejor regulación en el ámbito de VTCs”, aseguró Carabante, que señaló la necesidad de trabajar de manera coordinada con el gobierno central y la comunidad autónoma.

Desde la oposición, Sabanés recordó que la ordenanza de VTCs fue aprobada por la Junta de Gobierno de Manuela Carmena antes de la disolución del Ayuntamiento, e insistió en que la circulación de las VTCs supone un impacto muy importante en diferentes sectores, “no solo el taxi”. “La ordenanza limitaría la circulación en vacío, obligaría a un registro municipal y, fundamentalmente, regularía horarios y calendarios”, expuso durante su intervención.

Próxima reunión con el taxi

En lo que sí fue más claro Carabante es en sus intenciones de reunirse con el taxi para abordar la modificación de la ordenanza del sector. “Estamos obligados a ello”, explicó, “tras aprobarse el Reglamento en abril”. Para ello convocarán a las asociaciones con el objetivo de “acomodar la ordenanza a los estándares de calidad, a la modernización del sector tan necesaria para la ciudad de Madrid”.



Carabante es el nuevo responsable de Movilidad



THE UNIVERSITY OF
MICHIGAN



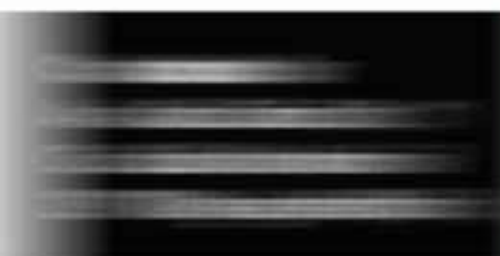
THE UNIVERSITY OF
MICHIGAN



THE UNIVERSITY OF
MICHIGAN



THE UNIVERSITY OF
MICHIGAN



Los híbridos Clase E, homologados



Nuevo taxi madrileño

Madrid cuenta con dos nuevos modelos híbridos tras la homologación del modelo Mercedes clase E (E200 y E300de). Una noticia muy bien recibida por el sector, que desde hace tiempo demanda mayor variedad en la lista de vehículos homologados para la prestación del servicio en Madrid. Las exigencias medioambientales de la administración madrileña redujeron la lista de modelos que ahora se amplía con estas versiones ecológicas de Mercedes. La variante E200 se trata de un vehículo híbrido no enchufable que combina la propulsión de gasolina con la eléctrica. Cuenta con una potencia de 197 CV y los taxistas podrán optar por adquirir la versión berlina o la familiar. Está catalogado con la etiqueta ECO de la DGT.



En el caso del Mercedes Clase E300de, se trata de un coche híbrido enchufable que combina la propulsión diesel con un motor eléctrico. Tiene una potencia de 194 CV y al tener una mayor autonomía eléctrica, recibe la etiqueta CERO emisiones de la DGT. Los taxistas de Madrid podrán hacerse con la versión berlina.

Intervenidos 18 piratas en Algeciras



La vigilancia se incrementará a principios de agosto

La Policía Local de Algeciras ha denunciado, intervenido y retirado 18 vehículos por realizar transporte irregular de viajeros en el primer semestre del año. El importe de la denuncia asociada a estas infracciones asciende a 1.380,1 euros. Según ha explicado el teniente de alcalde y delegado de Seguridad Ciudadana, Jacinto Muñoz Madrid, la detección de este tipo de infracciones no es fácil, ya que los conductores de estos "taxis piratas" y

los captadores de clientes que les ayudan, emplean distintas fórmulas para intentar eludir los controles policiales. Desde el Ayuntamiento insisten en que "este tipo de prácticas ilegales suponen una competencia desleal para el sector del taxi y del transporte regular de viajeros por carretera". Además, recuerdan que los pasajeros de estos vehículos carecen del seguro obligatorio que sí que cubre a los usuarios de medios de transporte como el taxi o el autobús. Por todo ello, ha insistido el Teniente de Alcalde, "los agentes no cesan en su vigilancia durante los meses de verano", y ha anunciado su intención de aumentarla a principios de agosto con motivo de la fase de retorno de la Operación Paso del Estrecho.

Revilla regulará las VTCs



Miembros de la Federación Cántabra con el presidente Revilla

El presidente de Cantabria, Miguel Ángel Revilla, ha confirmado a la Federación Cántabra del Taxi que su Gobierno redactará una Ley que regulará la coexistencia entre el taxi tradicional y los vehículos de arrendamiento con conductor (VTC). En una reunión mantenida con el colectivo, los taxistas aprovecharon para pedir más control en el cumplimiento de las normas. Para ello, entienden que es necesaria la colaboración de los municipios. En este punto, se les aseguró que agilizará la redacción del borrador y antes de aprobarse buscará aportaciones y consenso en el sector. Por su parte, el presidente de la Federación Cántabra del Taxi, Manu Andoni Ruiz, afirmó estar "muy satisfecho" tras la celebración de una reunión que tenía como principal objetivo trasladar a Revilla la preocupación de los taxistas. Por ese motivo, el compromiso del presidente ha resultado muy positivo para los taxistas. Junto a Manu Antoni, en el encuentro estuvieron presentes el vicepresidente de la Federación, David Arozamena, y el vocal, Dionisio Díaz.

Uniformes para el taxi

Los taxistas acudieron a este primer encuentro con el nuevo uniforme corporativo. 215 taxistas de toda la región lucen ya su nueva vestimenta. Un polo, de color azul, con el logo de Pidetaxi.



Taxis y VTCs juntos en una

Aunque desde el sector han puesto el grito en el cielo, “no lo entendemos” han asegurado las asociaciones del taxi, lo cierto es que ya es posible solicitar un taxi desde una de las plataformas de VTCs más conocidas de España. Eso sí, de momento operan solo en Madrid y en Valencia con apenas 110 taxis que no irán identificados con el logo de la empresa y que, de momento, no darán tarifa máxima a sus usuarios.



El servicio se puede contratar a través de la app

Ir en un taxi de Cabify. Lo que hasta hace unas semanas era algo impensable ya es real. Eso sí, solo lo sabrán aquellos usuarios que contraten el servicio a través de esta app, conocida principalmente por ofertar vehículos de alquiler con conductor, porque los taxis no irán identificados como miembros de la plataforma.

De momento, según hemos podido saber, serían unos 110 taxis, 100 madrileños y 10 valencianos, los que han comenzado a operar con esta app, cifras que hemos podido confirmar con algunos empresarios del taxi.

De acuerdo con diferentes fuentes consultadas, la compañía ha cerrado las condiciones directamente con estos titulares de licencias, por lo que la decisión de trabajar con Cabify no recae en los conductores. Además, según informa la empresa, ninguno de los taxistas que han aceptado trabajar con Cabify pertenecen a cooperativas o radioemisoras del sector.

En cuanto a las condiciones, la empresa cobrará una comisión por cada servicio que hagan los taxistas a través de la app y, según han explicado fuentes de la empresa, y permitirá a los taxistas prestar servicio con

otras apps y no estarán obligados a llevar una vestimenta específica ni a repartir las ya “icónicas” botellas de agua de la plataforma.

De momento la aplicación da un precio estimado del trayecto, la duración y la ruta y es el taxímetro el que marca el precio final del viaje. Esto significa que, al menos por ahora, Cabify no utilizará la fórmula de tarifa máxima que permite el reglamento del taxi de la Comunidad de Madrid y que ya anunció hace una semana FREE NOW que iba a poner en marcha. Pese a la revolución que ha supuesto la noticia, en realidad no es la primera vez que Cabify trabaja con taxis en Madrid, puesto que antes de adentrarse de lleno en el negocio de las VTC también operaba con taxistas en la capital de España.

La decisión de Cabify llega después de que la plataforma, el pasado mes de abril, empezara a ofrecer servicios de taxi en Santander, aunque es cierto que allí su flota apenas llegaba a la decena de taxis. El objetivo de la compañía, según explican, es ofrecer a los usuarios hasta tres opciones distintas de movilidad: VTC, taxis y patinetes.

“No lo entendemos”

Esta ha sido una de las reacciones “oficiales” por parte del sector. La Federación Española del Taxi (Fedetaxi) ha manifestado su malestar y considera “un despropósito” que haya profesionales del sector que se presten a la colaboración con la plataforma de VTCs.

La organización de los taxistas recuerda que los incumplimientos de la normativa por parte de Cabify prosiguen hoy en día, especialmente en materias de captación ilegal de clientela y en recogida directa en la calle de pasajeros. “No entendemos que haya taxistas operando con Cabify en estas condiciones”, lamenta el presidente de Fedetaxi, Miguel Ángel Leal.

“Hemos tendido la mano en diferentes ocasiones a la plataforma para iniciar un diálogo constructivo que evite la infracción de la regulación en materia de arrendamiento

De momento operarán 110 taxis en Madrid y Valencia

misma aplicación

El taxi cree que es un acto "más efectivo que efectista"

con conductor", asegura Leal, quien afirma que el control de los conductores que actúan ilegalmente debe ser abordado por la propia compañía. Con esta situación, Fedetaxi considera que la actitud de los taxistas que trabajen con Cabify es "cortoplacista y perjudicial para los intereses del colectivo al que pertenecen".

Una línea más incrédula ante este movimiento han mostrado desde la Federación Profesional del Taxi de Madrid (FPTM), organización mayoritaria en la capital. Jesús Fernández, vicepresidente de la entidad, ha



asegurado a La Gaceta del Taxi que "no es cierto que Cabify trabaje con el taxi, trabajará con algunos taxistas, y nos cuesta creer que haya 100 compañeros que vayan a prestarles servicios". Fernández considera que el de Cabify es un "llamamiento a sus inversores" para hacer ver que "su modelo de negocio en el transporte es rentable". Al vicepresidente de FPTM también la ha llamado la atención que este anuncio de Cabify llegue justo en

el momento en el que se ha anunciado la fusión de las principales radioemisoras del taxi de Madrid. "Es un acto más efectivo que efectista y ya lo hicieron hace unos meses en Santander". Por último, los taxistas, a través de las redes sociales, han manifestado su desconfianza ante esta noticia e incluso algunos lo han calificado como un bulo, cosa que La Gaceta del Taxi puede confirmar que no es así.



“La competencia te obliga a que

Radio Taxi A Coruña tiene nuevo presidente, Antonio Vázquez sustituye a un histórico del sector, Leopoldo Vila, que ha decidido dar un paso al lado y dejar que nuevas caras lideren al taxi del futuro. Un sector que necesita seguir innovando tecnológicamente “porque eso es lo que demandan nuestros usuarios”. Sobre la competencia de los vehículos de alquiler con conductor que operan con una app en la capital de la provincia, Vázquez pide una mejor regulación y más claridad en su forma de trabajo.



Antonio Vázquez es presidente de Radio Taxi A Coruña

Aunque Radio Taxi A Coruña es la minoritaria, con 123 taxis, es la compañía de taxis de la ciudad que opera en más ayuntamientos del área metropolitana. Además, ostenta el título de primer radiotaxi gallego, constituido en 1985. Su buen hacer es algo de lo que presume su presidente, Antonio Vázquez, en el cargo desde hace unos meses. Aunque lleva más de dos décadas dedicándose al taxi, nunca había participado en la actividad sindical y cooperativa del sector. Ahora, sin embargo, cree que es el momento de aportar su experiencia y sus ganas para seguir trabajando en el presente y el futuro del taxi.

Gaceta del Taxi.- ¿Qué se siente al sustituir a un dirigente tan relevante en el taxi como Leopoldo Vila?

Antonio Vázquez.- No es una labor sencilla sustituir a alguien que ha significado tanto para el taxi, la verdad. Pero es cierto que él llevaba muchos años y esto es una tarea que exige mucha dedicación si quieres que funcione bien y ha sido más bien una transición dentro de la propia asociación. Entre el empujón de los compañeros y un poco por iniciativa propia mía fue como se produjo el relevo.

G.T.- ¿Había tenido alguna experiencia anterior en la directiva?

A.V.- Siempre fui un trabajador más, con inquietudes y ese tipo de cosas, pero nunca he estado vinculado ni a la directiva ni a nada sindical. Llevo 23 años trabajando en el taxi, desde junio de 1996. Trabajaba mi padre el taxi, que empezó en los años sesenta con las primeras licencia y aunque yo hice mis años de magisterio al final empecé a trabajar aquí y cuando empiezas es difícil cambiar por otro ámbito y la verdad que siempre he trabajado muy a gusto y le cogí cariño a la profesión y aquí estoy después de todos estos años.

G.T.- ¿Qué espera aportar en esta nueva etapa?

A.V.- Esperamos aportar sobre todo innovación. Siempre digo que como la marca taxi hay muy pocas marcas que puedan ser tan conocidas mundialmente. Pero es como todo, hay que evolucionar e ir con los tiempos. El taxi debe modernizarse y adaptarse a lo que la gente nos demanda.

G.T.- ¿Y qué es lo que demandan los usuarios?

A.V.- Pues aunque no podemos olvidarnos del servicio que damos a nivel paradas u operadoras, nos demandan unas aplicaciones en las que la gente pueda elegir el coche que puede venir, por supuesto el pago con tarjeta, el uso del whatsapp para pedir un taxi... Introducir aquellas cosas que otros sectores ya eran capaces de ofrecer a sus usuarios y que nosotros no habíamos sido todavía capaces.

En Radio Taxi es obligatorio que todos nuestros taxis lleven pago con tarjeta incorporado, pero tanto de Coruña como en el resto de ayuntamientos del área metropolitana. En caso de que haya cualquier problema, nosotros tenemos en nuestra asociación alguno a disposición de los socios.

Somos todos conscientes de que estamos en un momento en el que se trata de la oferta y la demanda, y cuanta más oferta puedas dar pues mejor.

“Hay que evolucionar e ir con los tiempos”

lo tengas que hacer mejor”

“Cuando el taxi se une puede paralizar una ciudad”

Regulación también para las VTCs

G.T.- Desde diciembre del pasado año trabaja en A Coruña Cabify, ¿cómo fue su llegada a la ciudad?

A.V.- Cuando llegan estas plataformas te genera inquietud, porque esta es una ciudad pequeña y lo veíamos un poco lejano. Siempre vemos Madrid y Barcelona que van por delante, y que de repente entre en tu ciudad una plataforma como esta te genera preocupación. Además, no vemos que haya un control como el que nosotros tenemos. Nosotros tenemos una serie de controles municipales, con unas normas establecidas y ellos no tenemos muy claro a nivel administrativo qué limitaciones tienen, tampoco sabemos el número exacto de coches con los que trabajan, hablan de 14 o 15, y nos gustaría que por parte de las administraciones hubiera un control exhaustivo como lo hay con nosotros.

G.T.- ¿Qué le piden a las administraciones con respecto a esta competencia nueva?

A.V.- Llevamos poquito tiempo y es cierto que el ayuntamiento se acaba de constituir



La ciudad gallega tiene una de las ratios más altas de taxi/habitante

recientemente, y estamos a la expectativa de que nos llamen o la concejala o la alcaldesa y trasladarle todas estas inquietudes que tenemos con respecto a Cabify en este caso. Somos conscientes de que son modalidades de trabajo que poco a poco se van instaurando, pero queremos que haya un control.

Nosotros lo que vamos a pedir es el apoyo del Ayuntamiento. Consistorios como el de Bilbao, que rápidamente salió en defensa del taxi y ha dicho que van a estar de su lado, eso es lo que nosotros queremos, ver ese apoyo

por parte de las administraciones.

G.T.- Plantean la posibilidad de regular la precontratación del servicio como ha sucedido en Catalunya o Valencia?

A.V.- Sí, sería una opción a tener en cuenta.

G.T.- ¿Han visto que cometan alguna ilegalidad?

A.V.- El problema es que hay ciertas cosas que no tenemos claro si pueden hacerlo o no. Por ejemplo, es habitual encontrarlos cargando cerca de nuestras paradas, los



Cabify opera en la ciudad desde el pasado diciembre

vemos parados en medio de una calle y desde ahí salen cuando reciben el servicio en la app. Por eso queremos que todo quede claro y regulado y, entonces sí, denunciar los hechos que ya sí con la ley en la mano se estén incumpliendo.

También es importante que esto sea así para que la propia policía local pueda llevar a cabo su labor de control e inspección de forma adecuada, porque hay muchas veces que cuando no lo tienen claro prefieren no parar un coche porque después pueden caer en una incongruencia como policías.

Problemas del día a día

G.T.- Al margen de la competencia, ¿qué otros problemas tiene el taxi de A Coruña?

A.V.- Nos gustaría poder trabajar en el aeropuerto de A Coruña, que no está en nuestro municipio, sino en Culleredo, pero convivimos con él y la mayoría de los viajeros vienen a nuestra ciudad. Para ello queremos que se firme un convenio entre ambos ayuntamientos y que esté regulado por la Xunta, y es necesario sentarnos en una mesa las asociaciones del taxi. Es un aeropuerto que está creciendo mucho y se está trabajando para seguir ampliando los vuelos y nosotros, como taxistas de un área metropolitana próxima creemos que es importante tener acceso.

Y otros problemas, pues al final es el día a día, cosas que surgen al momento, pero siempre la propia asociación estamos intentando ayudar a los asociados.

G.T.- Durante los años más difíciles de la crisis, hubo quienes pidieron retirar taxis

Desde RT Coruña piden más control sobre las VTCs

para reducir la ratio de licencias. ¿Se plantean tomar medidas de este tipo a día de hoy?

A.V.- El número de licencias por ratio es de los más elevados. Debería ser de 300 y pico licencias cuando actualmente hay más de 500. Es cierto que ahora el sector se ha recuperado un poco, porque el taxi va en sintonía con el país, pero es cierto que en los años de la crisis se ha pasado muy mal y fue un momento realmente complicado.

Es un tema complicado, hubo gente que en su momento planteó la posibilidad de hacer una jornada de descanso, regular el número de horas...pero nunca hemos llegado a ningún punto en común y tampoco se trata de una reivindicación que se haya llegado a trasladar al Ayuntamiento. Podríamos decir

que se trataba más bien de un rún rún en las calles.

G.T.- En algunas ciudades se está trabajando de forma conjunta entre radiotaxis, e incluso hay algunas que han optado por una fusión. ¿Se plantean algo similar en A Coruña?

A.V.- Es un tema que, independientemente de la directiva, deberían ser los propios asociados los que tendrían que solicitarlo. Por nuestra parte, nadie nos ha pedido la posibilidad de fusionarnos.

Creo que aunque somos la asociación minoritaria damos un servicio muy bueno, porque al ser pocos podemos tener un control exhaustivo. Es verdad que en todos los temas que afectan al conjunto del sector, ya sea en el Ayuntamiento o en la Xunta, por supuesto que vamos a ir de la mano, pero creo que hasta cierto punto la competencia te obliga a que lo tengas que hacer mejor. Competencia tanto interna y como externa.

G.T.- ¿Cómo se vivieron los paros de principios de año en Barcelona y Madrid?

A.V.- Se vive muy pendiente de los medios de comunicación y de los propios compañeros de estas ciudades. Además, hubo compañeros que se solidarizaron y viajaron a estas ciudades para mostrar su apoyo. Pero es un poco lo que te comentaba al principio, al final nosotros siempre vamos a caballo de las grandes ciudades porque ellos son siempre los pioneros tanto para lo bueno como para lo malo, a nosotros nos suele llegar un poquito más tarde.

El taxi demostró que cuando se une puede paralizar una ciudad y sí es verdad que nos sorprendió un poco que la administración, en este caso, no apoyara al taxi. Aquí, como acabamos de llegar, no hemos tenido ninguna reunión, pero sí es cierto que dijeron que tenían intención de apoyar al sector, aunque seguimos a la espera de reuniones con la Xunta y el ayuntamiento local.

Olga Lobo

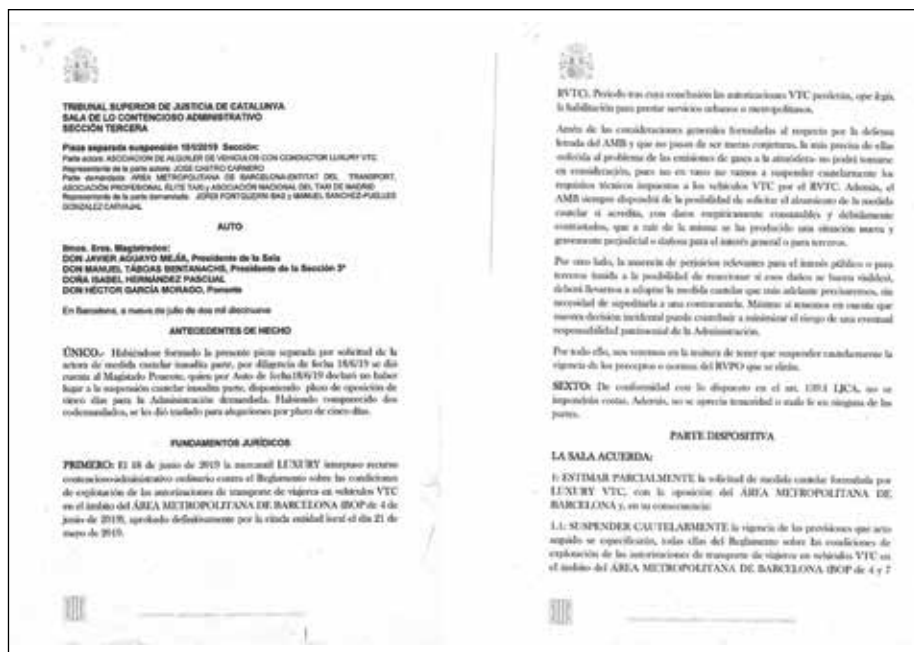
Otra app de VTCs para competir

Hasta ahora en A Coruña solo operaba la aplicación de Cabify, pero desde el pasado 25 de julio la plataforma Uber se suma a dar servicios de vehículos de alquiler con conductor. Desde la empresa no desvelan datos sobre la flota con la que trabajan, aunque ya han afirmado que su intención es seguir expandiéndose por el resto de Galicia. Creen además que hay mercado para todos, y confían en convertirse en una alternativa de movilidad. Desde el sector insisten: es necesaria más regulación.



Sombras y luces en la nueva regulación de VTCs

De forma parcial, el reglamento aprobado por el Área Metropolitana de Barcelona para regular las VTCs ya está en vigor. Lo hace habiéndose suspendido de forma cautelar una serie de artículos, entre ellos el que ampliaba a una hora el tiempo necesario para su precontratación. No obstante, pervive la contratación previa y la obligatoriedad de descansar los días establecidos, de igual manera que lo hace el taxi.



El auto de suspensión cautelar no es una victoria para las VTCs, declaran desde el sector

Desde el pasado 15 de julio los vehículos de alquiler con conductor que operan en el Área Metropolitana de Barcelona tienen su propia regulación y, por tanto, una serie de obligaciones que cumplir. Si bien es cierto que tras la suspensión cautelar de varios artículos de reglamento la precontratación mínima de una hora no se va a aplicar de momento, sí que siguen en vigor, los 15 minutos aprobados por la Generalitat de Catalunya.

No es lo único que deben cumplir las VTCs con la entrada en vigor de esta nueva normativa que, regula, de forma similar al taxi, su actividad. Entre las novedades, deberán comunicar de forma inmediata al Instituto Metropolitano del Taxi (IMET) ciertos datos que exige el artículo 4.1 del reglamento de VTC, que no fue suspendido. Cada servicio, insiste el AMB, deberá ser comunicado en el registro electrónico en la forma prevista por el decreto ley 4/2019.

Por otro lado, también recuerda que la geolocalización del vehículo no se podrá hacer pública hasta la contratación del servicio.

Además, explica que las VTCs, si no han

sido contratadas previamente y no están prestando servicio, han de permanecer fuera de la vía pública, en garajes o aparcamientos autorizados.

Por último, la entidad reguladora de la movilidad explica que está prohibida desde la prestación del servicio en los días de descanso semanal establecidos por el reglamento para las autorizaciones VTC. Antes de iniciar el servicio, los conductores deberán portar la hoja de ruta en los vehículos y los cuadros de precios vigentes tienen que estar disponibles en el interior de los mismos.

La entrada en vigor del reglamento llegaba apenas una semana después de que el Tribunal Superior de Justicia de Catalunya suspendiera, entre otros, el artículo que fija en una hora el tiempo mínimo de contratación

El taxi reconoce “aspectos positivos” tras la suspensión

El TSJC legitima al AMB como ente regulador

de los servicios de VTC, al considerarlo discriminatorio y contrario a la libertad de empresa. También fue anulado de forma cautelar el artículo que obligaba a la creación de un registro municipal de vehículos de alquiler con conductor. La suspensión del reglamento del AMB "no es una victoria trascendente" para las VTCs

Sin embargo, a pesar de lo que a priori podía suponer un duro contratiempo para el taxi Alberto Álvarez, portavoz de Élite Taxi Barcelona, ha reconocido que hay "aspectos positivos" en el auto judicial. Principalmente porque el auto reconoce al AMB como órgano competente para regular todo aquello que permanece en el reglamento de VTC. "Ahora puede ponerles días de fiesta o una regulación horaria si les da la gana", asegura.

En esta línea también se ha manifestado desde el gabinete jurídico Col·lectiu Ronda, destacando que el TSJC no ha cuestionado uno de los elementos que las empresas VTC ponían sobre la mesa "como era la falta de legitimidad de la AMB para regular su actividad". El Tribunal, señalan, "considera plenamente competente la AMB para impulsar un reglamento que regule la actividad de estos vehículos en el ámbito metropolitano".

Sobre la precontratación

"El as de oros era la precontratación. El AMB lo va a recurrir y nosotros también, y la justicia decidirá si sigue la suspensión cautelar o no", explica el portavoz de Élite quien hace hincapié en que los 15 minutos de precontratación del decreto de la Generalitat permanecen inamovibles y anima a los compañeros a ver el lado positivo de esta decisión. "Recordad como estábamos hace un año. Ahora toca presionar para que hagan cumplir la ley", afirma. E insiste en que "no hay ningún lugar en Europa donde las VTC estén más reguladas de lo que lo están en el AMB", indica un esperanzado Álvarez.

Eso sí, por otro lado, se muestra seguro de que el TSJC no va a cambiar su opinión con respecto a la precontratación de una hora. "Olvidaos de esos 45 minutos", sostiene ante los taxistas.

Por su parte, Col·lectiu Ronda, en un análisis más jurídico, señala que aunque el auto dictado por la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso Administrativo modifica significativamente la configuración del requisito de precontratación inherente a la naturaleza del servicio VTC, sólo suspende la duración del plazo mínimo de antelación para contratar el servicio.

Es decir, pervive la contratación previa y no tanto el tiempo de antelación exigido. Concepto que, aseguran, "continúa siendo el verdadero caballo de batalla del sector del taxi" y que no se ha visto afectado por el auto del TSJC.





Los 15 minutos de precontratación se mantienen en vigor

Los motivos de la suspensión

Además de la hora mínima de antelación para contratar un servicio de VTC, el TSJC también ha suspendido de manera cautelar los artículos 3 y 4.4. En su argumentación, el Tribunal considera que los artículos suspendidos atentan contra el libre establecimiento de las empresas del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, es discriminatorio e impone limitaciones por encima de sus competencias. Pese a ello, reconoce, basándose en el Consejo de Garantías Estatutarias, que el AMB es constitucionalmente competente para regular las VTC aunque algunos preceptos aislados no se ajusten a la ley.

En lo que respecta a la hora de precontratación, el TSJC estima que atenta contra la libertad de empresa y es discriminatoria en comparación con el servicio de reserva de taxi. Aún así, la Sala deja bien claro que

la limitación de 15 minutos impuesta en el decreto de la Generalitat de Catalunya el pasado mes de enero sigue plenamente vigente.

En cuanto a la suspensión de los artículos 3 y 4.4, el TSJC alude a que el AMB vendría a establecer una especie de doble autorización que se sumaría a la autonómica/nacional. En este aspecto, la Sala considera que se debe respetar lo dispuesto en el RDL 13/2018 del Ministerio de Fomento que permite operar a las VTC sin limitaciones y a la espera del fin de la moratoria

de cuatro a seis años, a partir de la cual se podrán establecer licencias de carácter urbano de VTC.

Impugnado también por la ACCO

Junto a las empresas de VTCs que decidieron en su día impugnar el Reglamento, también la Agencia Catalana de la Competencia, ACCO, solicitó suspender de forma cautelar el artículo 11.1 del Reglamento, o lo que es lo mismo, el plazo mínimo de una hora de precontratación.

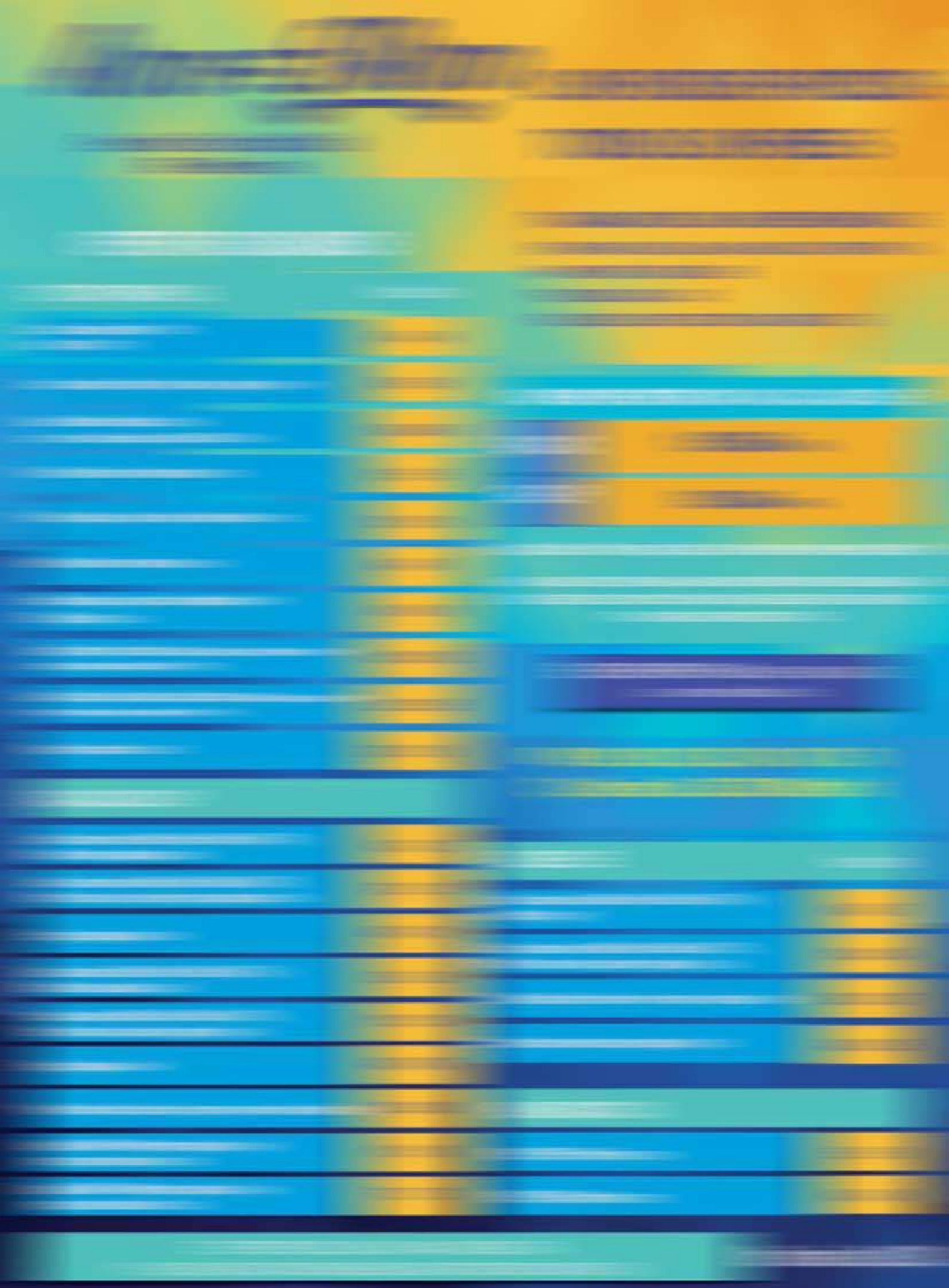
Para la Agencia, la introducción de este requisito supone "una grave ineficiencia en la prestación del servicio de VTC que perjudica a los consumidores y usuarios y genera externalidades negativas para la sociedad en general". Además, explican en su nota de prensa, se elimina de manera definitiva la capacidad de actuación de las VTCs dentro del ámbito geográfico del AMB que, a su vez, "es contraria al régimen transitorio, de carácter indemnizador, previsto en el Real decreto ley 13/2018, de 28 de septiembre, por lo que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor". Recordamos que esta norma permite a los vehículos de alquiler con conductor autorizados seguir prestando servicios urbanos durante un plazo, por regla general, de 4 años.

Habrà que esperar al juicio para saber si el reglamento se mantendrá en vigor de forma parcial, como sucede ahora mismo, si se levantará la suspensión cautelar de los artículos 3, 4.4 y 11 o si, para disgusto del sector, un juez dictamina que se suspende íntegramente esta normativa con la que se regulan las VTCs.

El caso ilicitano

El Ayuntamiento de Elche ha aprobado el proyecto de Ordenanza Reguladora del Taxi que incluye la obligación de precontratar los servicios de vehículos de alquiler con conductor con al menos 60 minutos de antelación. Meses después de haber sido presentado, y tras su periodo de exposición pública, ahora el equipo de gobierno ha aprobado este documento que deberá ser refrendado en el Pleno municipal. Junto a la precontratación de las VTCs, el texto incluye un proyecto de cambio de imagen y modernización del taxi, renovación de la flota, el pago obligatorio con tarjeta o nuevas pruebas de capacitación para el acceso a la profesión. Por otro lado, otra de las novedades que introduce el documento, que se ha negociado con los taxistas y la Mesa de Movilidad, es la obligatoriedad dentro de dos años de cambiar los taxis por modelos ECO o de Cero emisiones cuando se vayan a renovar.

Las VTCs no podrán geolocalizarse antes de ser contratadas



“Es necesario mostrar el resultado

Mejores carreteras, mejores vehículos pero también conductores más preparados. Estos serían los ingredientes perfectos para reducir la accidentalidad en carretera. Sobre educación vial hablamos con José Miguel Baéz, presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas. Un organismo que insiste en la necesidad de mantener la enseñanza presencial obligatoria y de actualizar determinados conocimientos para que la cifra de muertos en carretera sea cero.



José Miguel Baéz, presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas

Ser un buen conductor se consigue con práctica, pero también con una buena base adquirida en las autoescuelas. Desde la Confederación Nacional de Autoescuelas, su presidente, José Miguel Baéz, cree necesario que en las aulas se aborden las novedades normativas y sobre las tecnologías de ayuda a la conducción. Para ello defiende la obligatoriedad de mantener la enseñanza presencial obligatoria. Una medida que, explica, ya han adaptado en Europa el 80% de países.

Además de educar sobre las novedades normativas y sobre las tecnologías de ayuda a la conducción, la formación teórica obligatoria por la que apuesta CNAE incluye la intervención de miembros de las asociaciones de víctimas que ayudan a concienciar a los aspirantes a conductores de las consecuencias de las distracciones al volante narrando su terrible experiencia.

Tras más de una década con el permiso por puntos analizamos con Báez cómo nos ha influido en la reducción de infracciones al volante y de cómo ven las autoescuelas la llegada en un futuro de los vehículos autónomos.

Gaceta del Taxi.- Este verano se cumplen 13 años de la implantación del Permiso por

“El tráfico es cada más complejo y hay que estar al día”

Puntos, ¿cómo valora su influencia en la siniestralidad de la última década?

José Miguel Báez.- Ha marcado un antes y un después; ha conseguido una reducción considerable de la siniestralidad vial. Además, según el CIS, el 70% de los encuestados considera que el Permiso por Puntos es una medida “buena” o “muy buena”, y un 40% reconoce que esta medida cambió “mucho” o “bastante” su forma de conducir. Aun así, pasados estos años, CNAE considera que el modelo del carné por puntos necesita una revisión y actualización y que se reconsidere el problema de la multirreincidencia asociada a la drogodependencia, al alcoholismo y a determinadas psicopatías, trastornos que requieren un enfoque terapéutico.

G.T.- ¿Existe, entre los conductores, el miedo a la multa o somos mejores al volante?

JM.B.- Todo ha ayudado: la reforma del Código Penal, el Permiso por Puntos, los nuevos

de las negligencias al volante”

dispositivos de seguridad en los vehículos, el trabajo en las autoescuelas. Pero no podemos darnos por satisfechos cuando al año mueren en España unas 2.000 personas por culpa de los accidentes de tráfico.

G.T.- Desde la Confederación Nacional de Autoescuelas han defendido siempre que se actualicen los conocimientos de los conductores. ¿A qué se refieren?

J.M.B.- Desde hace tiempo venimos planteando la necesidad de abordar esa actualización. Se trata de que los conductores (por ejemplo, a la hora de renovar el permiso) reciban una mínima formación sobre las novedades normativas y sobre las tecnologías de ayuda a la conducción (ADAS), que no paran de evolucionar. Vivimos en un mundo muy cambiante, el tráfico es cada más complejo y hay que estar al día.

G.T.- ¿Cree que las campañas más crudas son más efectivas o es necesaria más pedagogía en las aulas?

J.M.B.- Las principales causas de mortalidad y siniestralidad en las carreteras son: las distracciones al volante, una velocidad inadecuada y el consumo de alcohol y drogas; en definitiva, el factor humano. Las campañas de la DGT pretenden concienciar a los conductores sobre las terribles consecuencias de determinadas decisiones cuando se circula en un vehículo a motor, y se está demostrado que las campañas funcionan. De nada valen los paños calientes; es necesario mostrar en toda su crudeza el resultado de las negligencias al volante.

No obstante, la Confederación Nacional de Autoescuelas considera que es clave concienciar al aspirante a conductor y por eso defendemos la formación presencial teórica, una medida que, en Europa, ya han adaptado el 80% de países. El pasado año CNAE colaboró junto con el Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) en la elaboración de un estudio al respecto que concluyó que el 90% de los conductores consideran que la asistencia a la autoescuela debería ser obligatoria para poder realizar el examen de conducir.

En concreto el 76,3% está de acuerdo con que obligar a ir a clase redundaría en una mejor conducción y una reducción de la siniestralidad vial, y el 98,9% recomendaría a los

“El modelo del carné por puntos necesita una revisión”

aspirantes a obtener el permiso B que asistieran a una autoescuela para recibir formación teórica y práctica.

G.T.- Al alcohol y las drogas se les ha sumado el uso indebido del teléfono móvil al volante como nueva causa de accidentalidad. ¿Somos los conductores conscientes del peligro que representan?

J.M.B.- Como le decía antes, las distracciones al volante son una de las principales causas de mortalidad y siniestralidad en las vías abiertas al tráfico. El uso del móvil mientras se conduce es particularmente peligroso, incluso en la modalidad de manos libres. En este sentido la formación teórica obligatoria por la que apuesta CNAE incluye la intervención de miembros de las asociaciones de víctimas, como AESLEME, Stop Accidentes y otras, que ayudan a concienciar a los aspirantes a conductores de las consecuencias de las distracciones al volante narrando su terrible experiencia.

Vehículos más complejos

G.T.- ¿Cómo creen que puede afectar la llegada del coche autónomo a nuestras carreteras?

J.M.B.- Es prematuro hablar de la llegada del coche autónomo a nuestras carreteras. La automatización absoluta no parece próxima. Como fenómeno gradual, dicha automa-

tización exigirá una paulatina puesta al día de los conductores. Hoy los vehículos son cada vez más complejos en aspectos como la seguridad y la conectividad, y quizá más simples desde el punto de vista mecánico. El secreto está en acompañar la formación a los avances de la técnica.

G.T.- ¿Supondrá el coche autónomo el fin de la conducción tal y como hoy la conocemos? ¿Peligrarán las autoescuelas o seguirán siendo necesarias?

J.M.B.- Es difícil predecir lo que puede suceder en un futuro aún lejano. Como le digo, la completa automatización es, de momento, un desiderátum. Hoy por hoy es preciso seguir formando buenos conductores, lo cual implica también que éstos se familiaricen con los nuevos dispositivos de seguridad y de ayuda a la conducción, que incorporan en grado creciente los modelos recién salidos de la fábrica. Las autoescuelas están evolucionando, como también las marcas de automóviles y la sociedad en su conjunto. Seguiremos siendo necesarias, no le quepa a usted ninguna duda.

G.T.- Las nuevas tecnologías han revolucionado también la forma de enseñanza, ¿cómo ha mejorado la formación de los alumnos en las autoescuelas con la llegada de nuevas herramientas?

J.M.B.- La enseñanza online puede ser muy útil, pero como complemento. Optar por un modelo de aprendizaje de la conducción basado exclusivamente en la enseñanza a distancia constituiría una tremenda irresponsabilidad y provocaría, sin duda, un aumento de las muertes en carretera.

Olga Lobo



Desde CNAE piden que se mantenga la enseñanza presencial

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* |
| Talento 9 plazas PRM (eurotaxi) | 1.600 | 125 | 30.745* |
| Dobló GNC | 1.400 | 120 | 12.919* |

Precios sin IVA. Adaptación eurotaxi incluida.

ASCAUTO. Tel. 91 641 45 14

Avda. de Leganés, 60. Alcorcón



FORD

| | | | |
|---------------------------|-------|-----------|---------|
| Mondeo Sedán hybrid | 2.000 | 187/103Kw | 27.600* |
| Mondeo Sport Break hybrid | 2.000 | 187/103Kw | 28.500 |

*Precios desde. No incluida adaptación eurotaxi

ALMAUTO. Tel. 91 331 05 70

Avda. de la Albufera 323. Madrid



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

| | | | |
|------------------------------|-------|-------------|---------|
| E200 Gasolina/ECO | 1.991 | 197 | 47.500* |
| E 600 Hibrid/enchufable CERO | 1.950 | 194 + 122ps | 60.500* |
| Vito Tourer / Eurotaxi | 2.000 | 120 | |

*Precio con IVA incluido.

CITYCAR SUR. T 648041625 Anselmo

Carlos Saínz, 47- Ciudad del Automóvil. Leganés



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 |
|-----------------|------|------|-------|
|-----------------|------|------|-------|



CITROËN

| | | | |
|----------------------|-------|-----|--------|
| C-4 Space Tourer GLP | 1.560 | 130 | 18.200 |
| C-4 Space Tourer GNC | 1.560 | 130 | — |

IVA incluido.



DACIA

| | | | |
|-----------------|-------|-----|--------|
| Lodgy GLP | 1.598 | 100 | 10.100 |
| Logan MCV / GLP | 1.500 | 90 | 9.800 |

Precios desde.



FIAT

| | | | |
|--------------------------|-------|-----|--------|
| Tipo SW Lounge GLP | 1.400 | 120 | 16.800 |
| Dobló Easy GNC | 1.400 | 120 | 16.450 |
| Talento SX 9 Plazas | 1.400 | 120 | 27.000 |
| *Talento SX 8+1 Plaz.PMR | 1.400 | 120 | 33.900 |

*IVA Reducido 4%.

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



FORD

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



LEXUS

| | | | |
|--------|-------|-----|---------|
| IS300h | 2.500 | 223 | 34.790* |
|--------|-------|-----|---------|

*No incluido gastos de preparación de taxi



NISSAN

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

Estos precios incluyen los descuentos de las ayudas en vigor.

| Marcas y Modelo | C.C. | C.V. | Euros |
|-----------------|------|------|-------|
|-----------------|------|------|-------|



PEUGEOT

| | | | |
|------------|-------|-----|---|
| 308 SW GNC | 1.600 | 120 | — |
|------------|-------|-----|---|

Iva y matriculación incluidos.



SEAT

| | | | |
|--------------------|-------|-----|--------|
| León GNC 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



SSANGYONG

| | | | |
|---------|-------|-----|--------|
| XLV GLP | 2.200 | 178 | 20.960 |
|---------|-------|-----|--------|

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



TESLA

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

Precios desde, restado el IVA y las ayudas institucionales.



TOYOTA

| | | | |
|-------------|-------|-----|--------|
| Prius + Eco | 1.800 | 136 | 24.700 |
|-------------|-------|-----|--------|



VOLKSWAGEN

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

*Precios con iva 4%..



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

Conductor español, 32 años con 6 años experiencia, formal y trabajador, busco taxi con emisora a fijo/día. Sergio. T. 622567466. Email: sergiobjm1986@gmail.com

BARCELONA Busco trabajado como conductor. Turno indiferente. Javier. T. 626272792 Email: gutierrezsantanajavier@gmail.com

Busco conductor de taxi para comenzar en Septiembre. Viernes impar, emisora amarilla, zona Hortaleza. Marcos. T. 636531955. Email: marcosdevegavillafranca@hotmail.com

BARCELONA Busco taxi para trabajar en el turno de noche. Ghazanfar. T. 632286537 / 632286537. Email: naveedghazanfar011@gmail.com

Se necesita conductor de taxi en la sur madrid (Getafe). Manuel. T. 685533623. Email: manu.romerodelgado81@icloud.com

Se vende licencia de taxi miércoles Impar, Seat Alhambra con 3 años y 3 meses, impecable! 137.000. Diego Cabeza Colmenar T. 615609168. Email: diegocabezacolmenar@hotmail.com

BARCELONA Busco conductor para el turno de noche en la zona de Sants-Badal. David. T. 619702887 / 619702887 Email: dvh_86@hotmail.es

Se busca conductor a turno a partir de las 4 de la tarde, toyota prius, libra lunes emisora radioteléfono, zona Carabanchel. José Carlos González Simón T.649707306 Email: jcarlos1518@gmail.com

BARCELONA Busco trabajo como conductor, para cualquier turno. Víctor Manel Barnadas T. 685197519 Email: barnadasvictor@gmail.com

Se ofrece conductor de taxi para fijo diario de 90 euros con emisora amarilla preferible licencia par. Ricardo Llanos Martí-n T. 693003112 Email: ricardo.llanos@hotmail.es

BARCELONA Me ofrezco como conductor asalariado para el turno de mañana. Tengo 4 años de experiencia. Rubén. T. 722 733 361 Email: ruben1985espinoza@gmail.com

Conductor español, 41 años, busca taxi para trabajar por la mañana hasta las 14.00 Preferencia X libre. Experiencia en sector Contacto: David Pareja T. 686213988. Email: davidparejahiguero@hotmail.com

BARCELONA Vendo licencia con coche Skoda Rapid de 2015. Libra viernes par. 130.000 euros. Tomás. T. 618927496 / 618927496 Email: samotmonturiol1@gmail.com

Se precisa conductor/a taxi para jornada completa a fijo. Viernes, impar, zona Vallecas. Llamar tardes de 18:30h-22:00h. Whatsapp más horario. Eva Zapa T. 626014722 Email: evazapatera@hotmail.com

BARCELONA Compro licencia sin coche. Que libre lunes par. 110.000€. José. T.671503730 / 617372219. Email: ravisa2123@gmail.com

Se necesita conductor taxi para trabajar solo, libra jueves impar, seriedad, zona Leganés. Isidro T. 659941368. Email: igolsoltero@hotmail.com

Se necesita conductores taxi, libra martes impar, turno tarde-noche y también para llevarlo solo. Manuel T. 685533623. Email: manu.romerodelgado81@icloud.com

BARCELONA. Se necesita conductor para el turno de mañana con experiencia de años. Arshad T. 687057068 Email: Mabutt2009@gmail.com

Se vende Licencia taxi Madrid. Jueves e impar. Octavia 225.000 km. Precio 115.000 € negociables. Oscar T. 696779527 Email: oscarchival@hotmail.com

BARCELONA Busco taxi para trabajar en el turno de noche. Shafique T. 654 562 247 Email: malikshafique786@gmail.com

Necesito conductor con cartilla, para llevar taxi solo, zona Vicálvaro. Libranza miércoles y par, coche Seat Toledo. Jesús T. 655346880 Email: pipoabe@hotmail.com

BARCELONA Se vende licencia con coche Mercedes Benz E 220 CDI. Con cuatro años. Libra viernes par. 148.000 eirps- Guilino. T. 620250173 / 620250173. Email: aquilinobusto@gmail.com

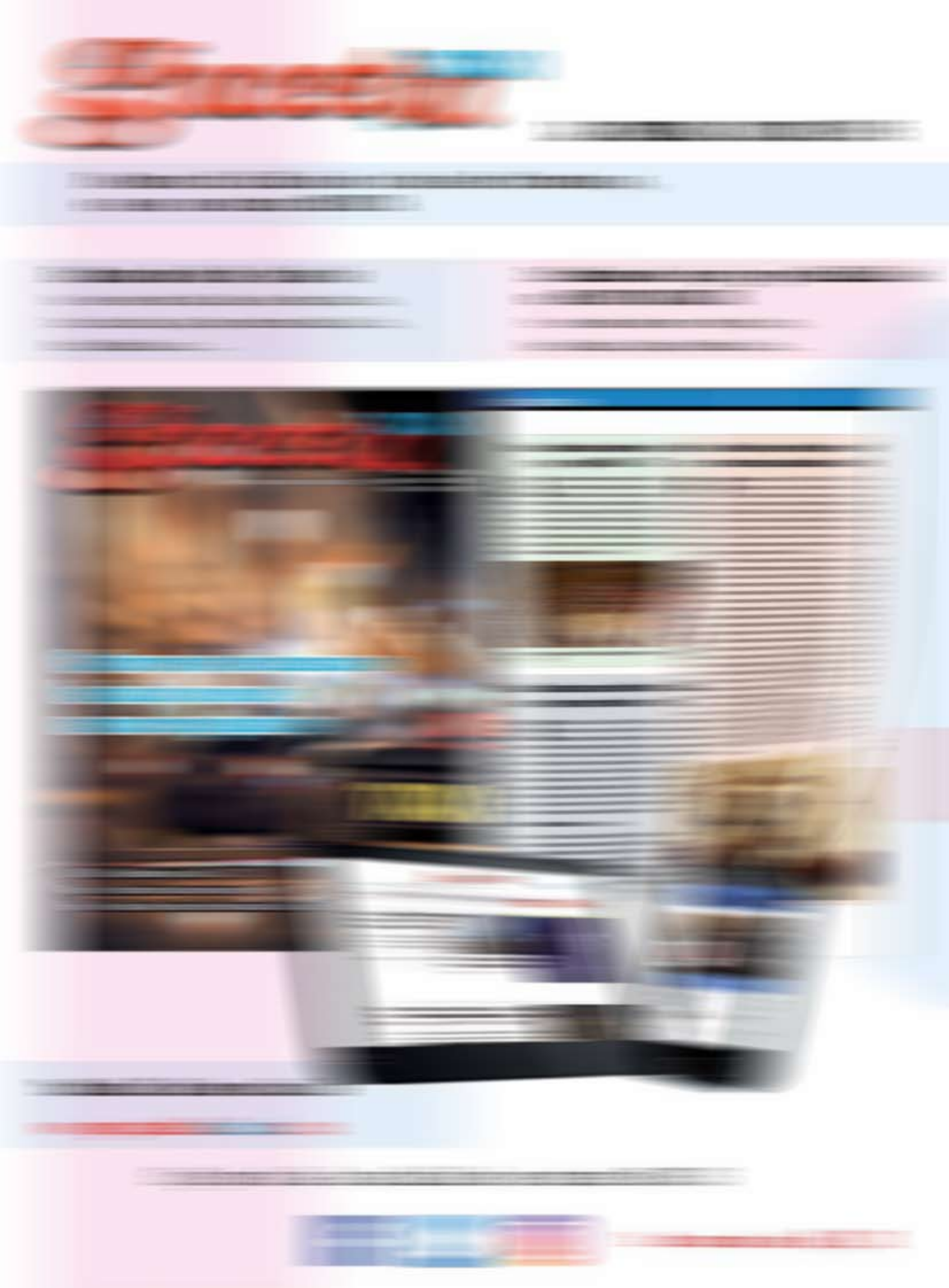
Se necesita conductor taxi emisora **NORTTAXI** zona Alcobendas- San Sebastián de los Reyes. Turno completo a porcentaje. Roberto de Antonio Diéguez. T. 616211097 Email: roberx607@hotmail.com

BARCELONA Necesito conductor para el turno de mañana. Joaquín T. 607 788 010. Email: vimotaxi@gmail.com

Necesito conductor de Eurotaxi para trabajarlo solo. Indistinto turno-zona, a elección del conductor Condiciones a convenir. Ricardo T. 679770909 Email: ricardo1955@gmail.com

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

BARCELONA Vendo licencia con Dacia de 2017. Libra jueves impar. 143.000. Josep. T. 617339846 / 667303817



1. Introduction

Project Overview

2. Objectives

- 3. Scope
- 4. Methodology
- 5. Results
- 6. Conclusion

7. Appendix

