

La Gaceta TAXI

DELEGACIONES del ARTE
La primera revista del sector

AÑO XXIV
NÚMERO 278
OCTUBRE 2019



X aniversario de ARTE

Fernández, secretario

Hernández, presidente fundador

Veiga, presidente

- Impugnadas elecciones en AGATM
- Tito Álvarez: "Lo que pide Silva es injusto"



ÚNICA APP CON IMAGEN REAL



“Siempre se repite la misma historia”

Acaba de fallecer Camilo Sesto uno de los cantantes míticos de nuestro país de los años 70 y 80, y curiosamente el estribillo de una de sus canciones “siempre se repite la misma historia” nos ha traído a la memoria la reciente afición de nuestros políticos de repetir elecciones.

“Se repite la misma historia” y en solo cuatro años, el próximo 10 de noviembre debemos acudir a votar de nuevo para elegir presidente en las cuartas elecciones generales. Lo curioso de esta situación es que no es solo con los presidentes de gobierno con los que “se repite la misma historia”, el sector del taxi es sin duda un alumno aventajado en esta materia, en especial la Asociación Gremial de Madrid. El pasado 6 de octubre se celebraron elecciones y en menos de 24 horas ya habían sido impugnadas al existir, aparentemente, anomalías en los comicios. A falta de ver qué será lo siguiente, no es para nada descartable que los socios de Gremial tengan que volver a votar, también en noviembre. Echando la vista atrás, Gremial ya vivió hace varios años una situación similar. Era 2008 cuando se suspendieron de forma cautelar y judicial unas elecciones. Pasaría lo mismo dos veces más. Fue sin duda una época funesta para la Entidad que parecía haber quedado atrás, pero que, a la vista de los últimos sucesos, está más presente que nunca.

Complicado y controvertido es lo que está viviendo el activista Alberto “Tito” Álvarez, envuelto en una agria polémica con su ex abogado, Elpidio Silva, y, además, señalado por varios medios por haberse, supuestamente, llevado comisiones de taxistas. Él se muestra tajante a la hora de defenderse, de unos y otros ataques, y califica la campaña orquestada en su contra de “camorrista”.

Frente a estos negros nubarrones, es importante buscar motivos de celebración y festejar los aniversarios, como los 10 años que cumple la Asociación de Radio Taxis de España ARTE este mes de octubre. Aunque competir con grandes plataformas “cargadas de millones” no es sencillo, desde ARTE han conseguido aunar esfuerzos bajo su app Pidetaxi, en un momento que requería unión y consenso. A la espera de seguir sumando radiotaxis a este proyecto, su objetivo sigue siendo dar el mejor servicio a miles de usuarios en todo el país, priorizando a las personas y no al número de clientes. Aquí, afortunadamente, no se repite la misma historia.

4. Taxómetro

- Con opinión propia

6. Primera carrera

- 10 años del nacimiento de ARTE



10. En marcha

- Tito Álvarez y Elpidio Silva enfrentados judicialmente



14 Noticias

- Elecciones impugnadas en Gremial Madrid
- Desestimada la querrela de la PIT
- Nuevas protestas de los afectados por el Euro5



22. Actualidad

- Los asalariados del taxi pelean por un convenio más justo



26. Reportaje

- Discapacitados demandan más eurotaxis en Barcelona



30. Rodar

- Los taxistas, grandes afectados por la contaminación



32. Homologados

- Los taxis autorizados en Madrid y Barcelona

34. gacetadeltaxi.com

- Tablón online



Año XXIV - Número 278 - Octubre 2019

Edita: GUSPIADA, S.L.

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

Página web: www.gacetadeltaxi.com

Directora: Pilar Glez. Matorra
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

Déposito Legal: M-17.622-1995



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

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

También puedes escribirnos a redaccion@gacetadeltaxi.com



La Gaceta del Taxi



@gacetadeltaxi

Un sector olvidado (XXIII)

Manu Sánchez

Responsable Geet
Plataforma en defensa
del servicio público del taxi



La Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres de 1987 regula tanto a las empresas de transportes de viajeros y de mercancías como a todas aquellas actividades auxiliares y complementarias del transporte realizadas por agencias de transportes, transitarios, operadores logísticos, centros de información y distribución de cargas, almacenaje y distribución, agrupación y facilitación de las llegadas y salidas a través de estaciones de viajeros o de mercancías, arrendamiento de vehículos.

Una de las modificaciones especialmente significativas que debo de destacar sobre ciertos cambios ocasionados en la LOTT, fue la llevada a cabo en 2013. Determinadas actividades (me refiero a los VTCs o arrendamiento de vehículos con conductor) pasaron a encuadrarse definitivamente como una materia de transporte discrecional de viajeros en vehículos de turismo a la que, en consecuencia, le son de aplicación todas las reglas referidas a la actividad de transporte y no las señaladas hasta ese fecha, como una actividad meramente mercantil que se desarrollaba como una actividad auxiliar y complementaria del transporte en analogía con el arrendamiento de vehículos sin conductor (Carsharing) de cuyos lazos les unía en la LOTT por un cuerpo central denominado arrendamiento de vehículos y que fueron separados en el año 2009 por el mandato de la Directiva de Servicios. Ya que según dice en el preámbulo de la ley 2013, esta actividad a día de hoy, poco o nada tiene que ver con el arrendamiento de vehículos.

Qué extraño, verdad, que los encuadraran en la Ley como un verdadero transporte y ninguna representatividad del sector a nivel del Comité Nacional de Transporte dijese nada. Pues bien, una vez que se encuadran en tu espacio como vehículo de turismo viene la segunda incorporación a nivel fiscal, pues desaparecida la analogía con el arrendamiento de vehículos sin conductor, el cambio o encuadramiento, ahora lo sitúan acercándolo al sector del taxi por su afinidad. El ministerio de Economía y Competitividad lo asemeja al sector del taxi por ser una materia de igual características (son servicios prestados en vehículos de turismo), por ello, de su anterior clasificación fiscal como una actividad mercantil, donde los servicios realizados por las empresas de arrendamiento aplicaban el 21%, al ser declarados y encuadrados como una actividad de transporte, su tipo impositivo en los servicios pasan a ser del 10%, al igual

que el taxi. Y nadie de representatividad en el sector del taxi dice nada al respecto, hasta inclusive, tampoco se dice, -en todo caso con la boca pequeña-, el primer convenio laboral de conductores de VTCs firmado, ya que se reglamenta en idénticas condiciones al establecido por el convenio de asalariados del taxi...Y aquí, nadie dice nada. Lo damos como bueno. Por último, debo decir que, con ocasión de unas modificaciones llevadas a cabo en el ROTT en febrero de 2019 sobre el transporte de mercancías, encontramos una parrafada adicionada con el punto 2 del artículo 37, que habilita la autorización donde esté el vehículo matriculado. Y tampoco se dice nada al respecto.

Por consiguiente, este acoplamiento o encuadre definitivo de los VTCs, en la modalidad de transporte discrecional de viajeros en automóviles de turismo, ha conllevado un galimatías jurídico, conformado por diversas derogaciones, reformas y retrasos regulatorios creados para establecer vacíos legales (ya hemos podido comprobar que cuando políticamente no se quiere hacer las cosas bien, se deja todo manga por hombro, unas veces para que decidan los Jueces, y otras, para oponerse políticamente como ocurrió con nuestro derecho a que se cumpla la Ley.

Es decir, que se regulasen los VTCs en la Comunidad de Madrid, tal y como lo expresan los RD anteriormente indicados y corroborado por el Tribunal Supremo al establecer como válida la proporcionalidad el 1/30. Decir que esta situación de cinco años de desidia podía haberse evitado si en la Ley 2013 se hubiese procedido correctamente como se hizo con el Real Decreto 2018, y encima tarde.

A nuestro entender, lo que se hizo mientras tanto fue alimentar un problema que a futuro tendrá una muy mala solución,

ya que se está dejando las riendas en el libre mercado. (Pan para hoy hambre para mañana).

Suponemos que ante todo estos acontecimientos nuestras representaciones a nivel nacional, asesoradas por los gabinetes jurídicos correspondientes, han hecho prevalecer el silencio y la callada por respuesta ante las medidas que se estaban llevando a cabo -en términos jurídicos- armonizando las dos modalidades de transportes. Hoy nos sitúan en el terreno de la Competitividad con otra modalidad de transportes, que análogos y mejor estructurados que nosotros, tienen fuertes inversores detrás. Y quizás, en ciertas inversiones encontremos un mundo lleno de política. Señores representantes competentes, la ciencia ficción que nos pintaron, nos ha colocado donde ustedes querían colocarnos. En la desidia.

“Solo cabe progresar cuando se piensa en grande, sólo es posible avanzar cuando se mira lejos” José Ortega y Gasset



THE FUTURE OF TRANSPORTATION

Autonomous Vehicles: A New Era of Mobility

The development of autonomous vehicles (AVs) represents a significant milestone in the evolution of transportation. These self-driving cars, equipped with advanced sensors, artificial intelligence, and machine learning algorithms, have the potential to revolutionize the way we travel. By eliminating human error, AVs promise to reduce traffic accidents, improve road efficiency, and provide a more accessible mode of transport for the elderly and disabled. However, the widespread adoption of AVs faces several challenges, including regulatory hurdles, cybersecurity concerns, and the need for robust infrastructure. As the technology continues to mature, it is expected to reshape the automotive industry and redefine our relationship with the road.



Smart Infrastructure: Enhancing Urban Mobility

Smart infrastructure is a key component of modern urban mobility. It involves the integration of digital technologies with physical infrastructure to optimize traffic flow, reduce congestion, and improve public safety. Smart traffic lights, for example, can adjust signal timing based on real-time traffic conditions. Smart parking systems can guide drivers to available spaces, reducing the time spent searching for parking. Additionally, smart infrastructure can support the development of new transportation modes, such as autonomous shuttles and electric scooters, by providing the necessary data and connectivity. As cities continue to grow and evolve, smart infrastructure will play an increasingly vital role in enhancing the quality of urban life.



Diez años de ARTE

“Nuestro objetivo sigue siendo

Este mes de octubre se cumplen diez años desde que se constituyó la primera Asociación de Radio Taxis de España. ARTE nació con vocación comercial, sin prever que la unión por la que apostaban se iba a convertir en una herramienta primordial para la supervivencia del sector. Eso sí, no quieren participar en ninguna cuestión política. “Para eso están ya las asociaciones nacionales”, insiste su presidente Andrés Veiga, que presume de Pidetaxi. Una aplicación propiedad de los taxistas y que ya está presente en más de cien ciudades.



La última asamblea de ARTE se celebró en A Coruña en junio de este año

Hace diez años, trece ciudades, con Madrid a la cabeza, daban un paso hacia delante para constituir los cimientos de la Asociación de Radio Taxis de España, ARTE, sobre los que, varios años después, se crearía Pidetaxi. Una aplicación que a día de hoy está en más de 100 ciudades y cuenta con una flota a nivel nacional de unos 17.000 taxis. Una cifra nada desdeñable, tal y como resalta Veiga, y que esperan ampliar en los siguientes meses. “Nuestro objetivo para los próximos meses es entrar en la región de Murcia y en Baleares”. Además, con el lanzamiento de la nueva versión de la app, se incorporará la opción multirradiotaxi que permitirá que otras emisoras de ciudades ya Pidetaxi puedan incorporarse a la app.

Hablamos de las novedades, pero también echamos la vista atrás para conocer los motivos que les llevaron en 2009 a crear ARTE. El vicepresidente Miguel Ruano, de Córdoba recuerda que, aunque se pensaba poco en el futuro, “estábamos viviendo el presente, con

la Ley Ómnibus”, apostaron “de forma muy valiente” por la unidad.

Reflexión que comparte desde Sevilla, Santiago Medina, tesorero de la entidad, que nos explica que la creación de la app era una demanda de los clientes, sobre todo del cliente de empresa que lo que quieren, asegura, “es eliminar gastos superfluos”.

Gaceta del Taxi.- Hace diez años, el escenario actual del mercado del taxi era casi impensable y aún así se decidieron a unir fuerzas bajo una misma nomenclatura. ¿Qué les impulsó?

Andrés Veiga.- Ya en 2009 preveíamos que nos llegaría una posible competencia, aunque nuestro objetivo era y sigue siendo dar el mejor servicio al cliente, no solo en nuestra localidad sino en el conjunto del territorio. Eso fue lo que nos motivó para constituir la asociación. Desde 2009, cuando empieza la asociación, cuatro años después, en 2013, surge la aplicación común, Pidetaxi, y el crecimiento lógico que ha tenido la asociación, que ha sido exponencial.

dar el mejor servicio al cliente”

Veiga:
“No queremos
participar ni en
reivindicaciones ni en
cuestiones políticas”

Hemos pasado de 13 ciudades en su constitución a más de 100. Todas las compañías de radiotaxi ven que la asociación y la aplicación propia, que es de su propiedad, funciona bien, y son muchos los que interesados.

Santiago Medina.- Más que para competir, nos juntamos para que el cliente de Sevilla tuviera servicio en Madrid y viceversa y así en toda España. Es verdad que con la llegada de estos nuevos competidores hemos tenido que ir adaptándonos y y ahí estamos todavía.

Era una demanda de los clientes, y sobre todo del cliente de empresa que lo que quiere es eliminar gastos superfluos, tener una única factura...estas cosas son las que nos empujaron a unimos a la iniciativa, por supuesto, de la mano de Radioteléfono Taxi Madrid. Si ellos no hacen de gancho con el resto de radiotaxis, nada de esto hubiera sido posible.

Miguel Ruano.- La evolución es importante, porque la contribución que ha hecho ARTE y Pidetaxi en estos diez años ha mejorado sensiblemente el tema digital en cuanto a la forma de solicitar el taxi. Ha sido una aportación fundamental, sobre todo hace 10 años cuando nadie creía que una competencia así iba a llegar. En esos momentos estábamos a otras cuestiones, liados con la Ley Ómnibus, y no pensábamos más allá de aquel problema que teníamos delante y que una década después hemos visto hasta donde hemos llegado. La verdad es que pensábamos poco en el futuro al que teníamos que ir y apostamos de forma muy valiente por unimos.

G.T.- ¿Preveían una competencia como la que hay a día de hoy?

Andrés Veiga.- Sí me lo esperaba, aunque lo que no esperaba es que siguieran aquí, siendo empresas ruinosas deficitarias con

un músculo financiero que les permita ir a pérdidas millonarias. Eso me hace pensar que no buscan una rentabilidad en el sector del taxi, sino algún otro tipo de renta a futuro. A diferencia de lo que ha sucedido en otros países, como Estados Unidos, aquí el transporte está regulado por ley, como quedó claro en 2014, que no se puede operar con vehículos privados.

G.T.- Dada la situación actual que atraviesa el taxi, con diferentes frentes legislativos y judiciales abiertos, ¿se plantean dar un salto a la política sectorial desde ARTE?

Andrés Veiga.- En la propia fundación de ARTE quedaba muy claro que la asociación nacía con fines comerciales, pero nada de objetivos sindicales o representativos. Además, así está recogido en la primera acta. A nivel nacional quienes tienen la representatividad son las asociaciones Fedetaxi y Antaxi y nosotros ni participamos ni se nos consulta, pero lo nuestro es muy claro: estamos unidos a nivel comercial. No queremos participar ni en reivindicaciones ni en cuestiones políticas.

Otra cosa es lo que suceda a nivel local, donde cada radiotaxi tiene sus propias ne-

cesidades autonómicas y sus propias asociaciones. Pero ARTE ni tiene ni va a tener ningún tipo de representación política.

Una app en expansión

G.T.- Ha mencionado que ya son más de cien ciudades Pidetaxi, ¿qué previsiones tienen para las próximos meses?

Andrés Veiga.- La asociación tiene que seguir creciendo y nuestro objetivo para los próximos meses es entrar en la Región de Murcia y en Baleares. Además, estamos a la espera de poder lanzar una nueva versión de la aplicación para poder ofrecer servicios multirradiotaxis, además del pago con tarjeta integrado, que permitirá que otras emisoras de una misma ciudad puedan operar con Pidetaxi. En ese sentido, estamos a la espera de incorporar nuevos radiotaxis, como Tele Taxi Madrid, Radio Taxi Aragón, y han mostrado interés en participar en la app común en la Comunidad de Madrid, Servi Taxi Coslada, Radio taxi Fuenlabrada-Móstoles.

Aunque todavía no estamos en todas las comunidades autónomas, seguimos trabajando para dar cobertura a nuestros usua-



De izda. a dcha, Andrés Veiga, presidente ARTE, Santiago Medina, tesorero y Miguel Ruano, vicepresidente



Hace 10 años, los socios fundadores de ARTE en la asamblea de constitución

ríos allá donde estén. Por ejemplo, en Andalucía, que es donde más implantación de Pidetaxi hay, acaba de entrar Cádiz, que era la única gran capital que nos faltaba.

Nosotros estamos encantados con que participen en ARTE cuantos más radiotaxis. Porque sin ser una multinacional con ir a pérdidas millonarias anualmente, tenemos una aplicación distribuida por casi toda España y ha obtenido un crecimiento bestial y exponencial y ahí seguimos. Además, somos titulares o propietarios de la aplicación, sin riesgo a que venga una multinacional a cobrarnos comisiones abusivas como ocurre en algunos casos.

Miguel Ruano.- Estamos creciendo mucho, en la medida de lo posible. A nivel nacional se ha hecho y se seguirá haciendo un esfuerzo tremendo por llegar a todos los sitios a través de importantes campañas de publicidad. Pero luego está el trabajo diario de cada ciudad y cada pueblo para promocionar la aplicación con sus medios, desde los más económicos, como son las redes sociales, la mayoría no cree en ellas y no participa. Gracias a todas estas iniciativas el número de usuarios ha crecido de forma muy importante. Nosotros hemos doblado el número de usuarios con descuentos importantes para nosotros. Estamos celebrando nuestro 30 aniversario este año. Cifras récord que solamente pueden aproximarse a las de Madrid en el total de España.

G.T.- ¿Cuándo esperan tener disponible la nueva versión de Pidetaxi y qué novedades incluirá?

Andrés Veiga.- Esperamos que esté en este mes, aunque los desarrollos van lentos, porque necesitamos que los sistemas de gestión de flotas terminen de integrarse con la aplicación.

Ruano: “Pidetaxi ha sido una aportación fundamental al desarrollo tecnológico”

Como he mencionado antes, en este momento Pidetaxi reparte los servicios a un única emisora por ciudad. Cuando actualicemos la aplicación, el cliente pedirá un taxi vía app, y la app geolocalizará el taxi que esté más próximo. Independientemente de la emisora que sea. Esto se podrá hacer porque los sistemas de gestión de flotas enviarán la información de localización a Pidetaxi, que trabajará como un único cerebro a la hora

de despachar los servicios en base, insisto, a la proximidad con el usuario. El cliente no podrá elegir el taxi, lo que va a ver es que hay más flota.

Técnicamente esto queda abierto para que a medida que quieran entrar otros, lo puedan hacer. Sus sistemas de gestión de flotas tienen que hacer la adaptación para comunicarse con Pidetaxi.

G.T.- ¿Incluirá la nueva versión la posibilidad de precio cerrado?

Andrés Veiga.- En Barcelona ya está hecha la adaptación de la aplicación para poder ofrecer al usuario el precio cerrado, por lo que estamos a la espera de que en Madrid el Ayuntamiento dé luz verde a algo que ya contempla el Reglamento. Hemos solicitado el API para acceder a la calculadora del ayuntamiento o que nos facilite el propio consistorio sus parámetros, pero a día de hoy seguimos sin tener nada.

Salto tecnológico

G.T.- ¿Cómo ha sido la evolución del sector en estos diez años?

Andrés Veiga.- El sector del taxi ha cambiado mucho en una década. Entre los aspectos positivos, destaca el avance de la tecnología que ha permitido una evolución en la prestación del servicio, facilitando a los usuarios otros medios de contratación, otros medios de pago, unos medios que son compatibles a nivel local y nacional.

Por otro lado hay que mencionar que el sector ha evolucionado de forma natural, porque las nuevas generaciones de taxistas traen otra formación, en muchos casos universitarios, y la propia evolución de la sociedad de la que el taxi es una parte más ha hecho que el sector haya ido avanzando hacia ese servicio de excelencia del que siempre hemos hecho gala desde nuestros radiotaxis asociados y que impulsamos con la marca Pidetaxi. El servicio de atención al cliente tiene que ser magnífico para que nuestros usuarios no tengan que buscar transportes alternativos.

En el otro lado, lo peor es todo el tema de las VTCs y las multinacionales extractivas que vienen a intentar quedarse con un mercado mayormente de autónomos en toda España, arrasando y quedarse con todo el transporte. Una vez eliminada toda la competencia podrían hacer lo que quisieran.

Miguel Ruano.- Queremos estar cerca de las personas y hacer ver las diferencias que hay entre la actividad de un sector con más

de 100 años de historia, y las multinacionales, cuyo interés es puramente económico. Desde los paseos de la ilusión en Córdoba, que cumplen 15 años y cada vez se extiende más en otras capitales andaluzas, proyectos solidarios con Cris Cáncer, que se lleva también haciendo muchos años, pero con otras campañas...cualquier actividad que nos llegue a nuestra puerta y que nos pida publicidad gratuita en nuestros taxis para fomentar esas campañas. Nosotros estamos abiertos a cualquier cuestión.

G.T.- Y el usuario, ¿cómo ha cambiado en una década?

Santiago Medina.- El usuario de toda la vida se está adaptando y aunque hay que enseñarles un poquito más, lo cierto es que son conscientes de que el futuro va por ahí y ponen todo su empeño en aprender nuevas fórmulas.

La gente joven, en cambio, lo tiene muy claro. Eso sí, la clientela parece ser que está buscando bonos, regalos, y nosotros no podemos hacer inversiones así de grandes con menos recursos. Es una labor del día a día,

convencer a los usuarios de que descarguen la aplicación, pero es cierto que una vez la prueba, repiten, lo que es buena señal. Entonces intentamos que nuestro punto fuerte sea una buena atención y servicio. Evidentemente cuando llegan las fechas claves, como la Semana Santa, la Feria o Navidad, que es

Medina: "Con los nuevos competidores hemos tenido que ir adaptándonos"

cuando faltan operadoras en la emisora, todo el mundo busca la fórmula de tener un taxi y se producen picos de descarga.

En Sevilla, como sucede en otras ciudades andaluzas, los radiotaxis operan bajo la mar-

ca Pidetaxi, ya sea en el servicio telemático o telefónico. Estamos intentando dejar la palabra radiotaxi, porque es una palabra que poco a poco está perdiendo sentido ya que es cada vez más habitual que la gente solicite un taxi a través de su móvil.

Miguel Ruano.- Los usuarios están muy contentos y nosotros estamos anhelantes de poder conocer la nueva versión de la aplicación que tantas ventajas nos va a aportar y seguir fidelizando usuarios. Hay muchos que ya no recuerdan cuánto tiempo hace que no piden un taxi a través del teléfono, reservándolo y la verdad es que aumentando día a día.

G.T.- ¿Es Pidetaxi la app única de la que habla todo el mundo?

Andrés Veiga.- Ya hay cien aplicaciones únicas. Nosotros, nuestro objetivo, es ser una asociación y aplicación cada vez más fuerte. El tiempo pondrá a cada uno en su sitio. Ni es fácil ni barato mantener esta plataforma sobre todo cuando competimos con monstruos con una capacidad económica casi infinita.

Olga Lobo



“Elpidio Silva va a por mí,

El portavoz de la Plataforma Integral del Taxi, Alberto Álvarez, más conocido como Tito, asegura estar “muy decepcionado” con el abogado Elpidio Silva. En su opinión, el ex juez estaría pidiendo algo “que no le pertenece” al reclamar la prima de éxito por la marcha de Uber y Cabify de Barcelona. Para Álvarez, la salida de ambas plataformas se ha debido al trabajo del taxi en las calles, por lo que se les solicite ningún pago. Sobre todo después de conocerse que la querrela criminal presentada contra empresas de VTCs ha sido desestimada por la Audiencia Nacional.



Alberto “Tito” Álvarez, portavoz de la PIT y de Taxi Project

La marcha de Uber y Cabify de Barcelona se ha producido, según apuntan desde el despacho de abogados de Elpidio Silva, gracias su trabajo jurídico. Por ese motivo, el letrado no ha dudado en solicitar a los taxistas del Área Metropolitana de Barcelona integrantes de la Plataforma Integral del Taxi (PIT), una prima de éxito que supone el 10% de 6.000 euros. Esa es la cantidad que Silva entiende, en base a un informe presentado por el propio letrado, que es lo que han ganado de más los taxistas desde la marcha de las plataformas de VTC.

La solicitud generó un importante revuelo dentro del sector y la polémica se ha visto aumentada porque la petición de la prima de éxito se ha producido semanas antes de conocerse que la Audiencia Nacional ha archivado la querrela criminal contra las empresas de VTC, que el propio Silva presentó en representación de miles de taxistas de la PIT.

Todo este clima ha provocado, además, la ruptura en las relaciones que mantenía Silva con Alberto Álvarez, más conocido en el sector como “Tito”. El portavoz de la PIT y de Taxi Project 2.0 asegura entrevista a La Gaceta del Taxi asegura sentirse “muy decepcionado” con el letrado, tanto que ha solicitado

ante el Colegio de Abogados de Barcelona su inhabilitación inmediata.

La Gaceta del Taxi.- El sector del taxi está un poco “revuelto” con todas las informaciones en relación a la PIT y la prima de éxito que reclama a los taxistas Elpidio Silva. ¿Qué ha sucedido exactamente?

Alberto Álvarez.- Hace aproximadamente cuatro meses Elpidio Silva nos comunica que, bajo su punto de vista, el decreto de la Generalitat de Catalunya y el decreto Ábalos lo han sacado gracias a su trabajo jurídico-técnico y que gracias a eso taxistas del Área Metropolitana de Barcelona están ganando más dinero. Unos 6.000 euros más al año concretamente. Entonces, entiende que de esa cantidad, a él le pertenece el 10%, es decir, unos 600 euros.

G.T.- Se lo comunica primero en privado a los miembros de la Junta de la PIT. Pero, ¿cuándo empieza a comunicárselo al resto?

A.A.- A partir del 2 de septiembre empieza a comunicarlo a los querellantes de la PIT que

“Estoy muy decepcionado con Elpidio Silva”

estoy convencido”

contrataron sus servicios para ir contra Uber y Cabify. Cuando nosotros nos enteramos de esto hace cuatro meses, empezamos a hablar y dijimos que no nos encajaba y que no estamos de acuerdo. Lo que sucede es que simultáneamente a esta noticia surge Taxi Project. En nuestra cabeza siempre ha estado la idea de tener un abogado que trabajase para el taxi, y habíamos pensado en Elpidio para ese trabajo. Para eso necesitábamos un proyecto en el que los taxistas pagasen una cantidad y que el resto de profesionales se ocupasen 100% al taxi. La idea era montar como una especie de máquina de guerra. Elpidio se vio dentro de este proyecto, pero desde el momento que nos pide esta prima y nos dice que tiene derecho a cobrar eso, nos crea un poco de desconfianza. Por eso descartamos a Silva y Taxi Project trabajará desde ahora con Vos-seler Abogados.

G.T.- Sin embargo, cuándo se presentó la iniciativa en Madrid, Elpidio Silva estuvo presente. ¿Ahí ya les había comentado lo de la prima?

A.A.- Si, lo que pasa que había sido una conversación informal en la que no pensamos que fuera en serio. Luego tuvimos más reuniones en relación a lo de la prima y le conseguimos para los pies. Incluso la gente de su despacho le aconsejó que no pidiera nada, que fuéramos adelante con Taxi Project para que fuera sostenible. Sin embargo, llega un día donde Elpidio Silva se pone serio, nos saca unos papeles y nos saca unas cifras que nos va a pedir. En ese momento nos plantamos y decimos que se acabó. Le dijimos que si quería pedirlo que lo hiciera, pero no le íbamos a ayudar a cobrar eso porque consideramos que es injusto y no le pertenece. Ahí se produce un choque muy fuerte entre Elpidio Silva y la Junta de la PIT.

G.T.- ¿Qué estrategia pensaron a partir de que conocieron que Silva les iba a exigir esa prima?

A.A.- Inmediatamente después nos reunimos con muchos bufetes de abogados. Cogimos la demanda, la querella y toda la documentación y empezamos a consultar. Hemos llegado a consultar a 13 bufetes. Al principio pensamos que nos podían engañar en cualquier bufete para quedarse con el caso, por eso decidimos ir a muchos para recabar mu-

“No tiene derecho a cobrar lo que pide”

chas opiniones y saber por dónde pisamos. No es que tuviéramos miedo en comunicárselo al resto de taxistas, sino que queríamos que cuando la gente se enterase, tener ya esa estrategia preparada para todos los posibles escenarios. Así estuvimos alrededor de dos meses preparándonos.

G.T.- ¿Temen que pueda tener razón y tengan que pagar ese dinero?

A.A.- Los bufetes a los que hemos consultado, dos juezas de Barcelona y el mismo

Colegio de Abogados nos han dicho que no tiene derecho a cobrar lo que pide. Aunque no hubiese habido huelgas y él hubiera negociado esos decretos y los hubieran sacado gracias a él, cosa que no es así, pero en el hipotético caso de que hubiera sido así, tampoco tendría derecho. La nota de encargo siempre habla dentro de un contexto de un proceso judicial, ya sea una demanda o una querrela. En esos supuestos y si la otra parte quiere negociar porque quiere que se acabe el proceso, es donde él se puede llevar el 10% cuando nosotros cobremos.

G.T.- Exactamente, ¿qué servicios contrataron con Elpidio Silva?

A.A.- Lo que le pagamos fue una cuota por la demanda civil, otra por la querrela criminal y luego otras cuotas más por la representa-



Taxi Project cuenta ya con 300 taxistas en toda España



“Si abandona, Silva tiene que devolver el 60% de lo que hemos pagado”

G.T.- ¿Qué les cuenta a los taxistas de la PIT cuando les cita para pedirles esta cantidad?

A.A.- Hace sus números y les cuenta sus películas. Elpidio Silva tiene dos vertientes, la de abogado y buena gente que creo que lo es, y la que muestra en cuanto le llevas la contraria, que se convierte en juez. Él va a por mí. Le conozco y está que se sube por las paredes.

G.T.- ¿Le han dolido las críticas que han salido desde el propio sector hacia usted aprovechando esta situación?

A.A.- Toda esta nube tóxica crea confusión a la gente pero las cosas se demuestran caminando e intento evitar enfrentamientos. Hay que pasar estas críticas y ya está, vienen en el pack.

G.T.- Dado que la prima se debe a la salida de Barcelona de Uber y Cabify, ¿en qué situación se encuentran estas plataformas actualmente en Catalunya?

A.A.- En estos momentos Uber no está y Cabify se está saltando todas las normas posibles. Pero Cabify está provocando las sanciones para recurrir y así ir subiendo a órganos judiciales más importantes. De esta manera, cuando ya llegue el juez y cree jurisprudencia

ción en los medios de comunicación y asesoramiento jurídico.

G.T.- ¿Y por qué creé que ha sacado ese informe de que cada taxista gana ahora 6.000 euros más gracias a él?

A.A.- Eso es lo que no entendemos. Cuando pasa el tiempo y analizas las cosas que está haciendo empiezas a dudar de si verdaderamente ha ido de buena fe en todo esto. Al final, tampoco es para tanto. Esto es muy sencillo, si quiere cobrar eso que lo reclame por escrito y cuando lo haga le contestaremos. Y si no, que vaya a la justicia y ya determinará si tenemos que pagar o no.

G.T.- Entiendo que Elpidio Silva se asegura un éxito en el decreto catalán que se aprobó justo después de la huelga del taxi. ¿Él estuvo presente en alguna negociación directa del taxi con la administración para ese decreto?

A.A.- No. Ha estado en reuniones técnicas, pero fuera de conflicto. En las huelgas estuvieron los del Comité de Huelga de Barcelona.

G.T.- ¿Se siente decepcionado con él?

A.A.- Estoy muy decepcionado con él. Pero intento sacar el lado positivo y de todo se aprende y no vamos a perder. Él ha desistido de mi defensa personal tanto en la querrela como en la demanda. Él defiende a cada taxista que participa en la PIT individualmente en los procesos judiciales y, en este caso, ha renunciado a defenderme a mí. Ahora he designado a Leyre Lopez, de Vosseler Abogados, por lo que vamos a tener dos bufetes en el proceso.

G.T.- ¿Sospechan que el señor Silva pueda abandonar a los taxistas en estos procedimientos judiciales?

A.A.- Entendemos que si él abandona, tiene que devolver el 60% de lo que le hemos pagado. Eso es lo que dice la tabla de honorarios del Colegio de Abogados. El trabajo jurídico de Elpidio está muy bien hecho, y su ansia de cobrar no borra eso. Además, si ganamos él se lleva una prima de éxito que le puede suponer 4 millones de euros, por lo que no tiene mucho sentido que abandone en su trabajo, a no ser que haya pasado algo con la sentencia de Catalunya o haya visto algo que no hayamos visto nosotros.

Acusan a “Tito” de cobrar comisiones por llevar clientes a Elpidio Silva

El pasado 4 de octubre el diario ElCierreDigital publicó una información en la que aseguraba que Alberto “Tito” Álvarez había cobrado un 15% de comisión por cada cliente que llevó al despacho de Elpidio Silva.

La reacción del portavoz de Taxi Project 2.0 no se hizo esperar e interpuso un escrito de conciliación previo a la querrela contra los firmantes de la mencionada información, en la que se dejaba entrever que esas comisiones las podría haber cobrado de compañeros del sector del taxi.

Álvarez, que no niega que haya cobrado comisiones por llevar clientes a despachos -nunca taxistas, asegura-, explicó a través de un video que la junta de Élite Taxi Barcelona estaba al corriente de esta práctica que, reitera, “no afectaba a ningún taxista”. “En total he cobrado tres comisiones”, afirma Tito.

Según el mencionado medio, el taxista barcelonés habría ganado 3.866,75 euros por haber llevado trabajadores del aeropuerto del Prat de Barcelona en un litigio con AENA al despacho de Silva.

En el escrito jurídico elaborado por los defensores de Álvarez muestran su disconformidad con la “ambigüedad” de los periodistas a la hora de sugerir que Tito se habría lucrado de las minutas abonadas por los taxistas al despacho de Silva, algo que reiteran “es completamente falso y cuya única finalidad es desprestigiar al Sr. Álvarez”.

“Van a suprimir los 15 minutos de precontratación de VTCs”

habrán logrado su objetivo. Creo que los 15 minutos de precontratación se los van a cargar. Estoy seguro, pero los días de fiesta, la geolocalización y demás, se va a mantener. Lo que pasa que ahora hay otra ley catalana que está en trámite para meter los días de fiesta de las VTC en la legislación catalana. Esto es el cuento de nunca acabar.

El proyecto del lobby del taxi

G.T.- Dejando un lado todo este asunto de la PIT y centrándonos en su principal proyecto en estos momentos en el taxi. Cuéntenos, ¿en qué situación se encuentra esa “máquina de guerra” como usted la llama que es Taxi Project?

A.A.- Va bien. Ahora en quince días vamos a meter un “petardazo” y veremos que alcance tiene pero vamos a ir directamente en contra de Uber y Cabify porque no todo vale.

G.T.- Durante la presentación, además del ámbito legal, en Taxi Project se presentaron otros profesionales que iban a trabajar para el taxi, ¿tienen ya todos cerrados?

A.A.- Hay investigadores del ámbito económico de EKO-NA que son una especie de consultora que tienen una red muy amplia, además comparten nuestros principios y son personas muy activistas. Con ellos estamos trabajando varios proyectos y uno de ellos es un proyecto de movilidad en las ciudades porque sabemos lo que viene, y en este periodo de transición queremos poner encima de la mesa nuestra idea, que siempre será potenciar el servicio público y que el taxi esté muy presente.

G.T.- ¿Qué les diría a aquellos taxistas que en un principio querían formar parte de Taxi Project y ahora tengan alguna duda más?

A.A.- Taxi Project es un proyecto diseñado para defender el taxi y luchar contra la uberización de la economía. Con una cantidad irrisoria de un euro al día, los taxistas pueden trabajar tranquilos sabiendo que un equipo de personas está trabajando y diseñando planes para protegerles. Al final, la confianza se gana con los hechos. Fallos podemos cometer todos, pero haremos lo que tengamos que hacer para luchar por el taxi. Pero si el taxista no tiene confianza, que no entre. Ahora bien, cuantos más seamos más potencia tendremos.

G.T.- ¿Taxi Project también centrará sus operaciones en Madrid o Barcelona?

A.A.- Bueno, entiendo que es donde hay más músculo, pero también ya hay dentro gente de Sevilla, de Benidorm y de momento somos 300. No está mal, pero con lo que ha pasado la gente está un poco desconfiada. El taxista al final no sabe qué es Taxi Project, qué es la PIT, qué es Élite. Con el tiempo se pondrá todo en su sitio. Hemos abierto un local y vamos a abrir otro en Madrid donde vamos a ofrecer todo tipo de servicios a taxistas.

Javier Izquierdo



Impugnadas las elecciones de Gremial Madrid



Ángel Julio Mejía, nuevo presidente a la espera de la impugnación

Al cierre de esta edición Ángel Julio Mejía es por número de votos el nuevo presidente de la Asociación Gremial de Madrid, aunque todo está en el aire pendiente del resultado de la impugnación electoral que se produjo apenas 24 horas más tarde de su celebración, el pasado 6 de octubre.

En el escrito de impugnación registrado la tarde del 7 de octubre en la Asociación se recogían una serie de irregularidades durante el proceso electoral que podrían haber cambiado por completo el sentido final de los resultados.

Además de las dudas manifestadas en tres mesas de votación en las que se detectaron varias anomalías, también se puso en entredicho la legalidad de los últimos certificados de voto delegado presentados el mismo día de las elecciones, cuando el plazo oficial había expirado veinticuatro horas antes, el sábado 5 a las 14 horas. Una circunstancia que de confirmarse podría suponer entre 25 y 30 votos más contabilizados.

Tras varios recuentos que no finalizaron hasta pasada la una y

media de la madrugada, se empezaron a conocer los primeros datos que otorgaban la victoria a Mejía por dos votos frente a su adversarios, Alberto de la Fuente Miñambres

En total, fueron emitidos en torno a 750 votos, un 20% del total de socios. De ellos, 53 fueron para la candidatura de Rubén Peinado, 148 fueron los votos que obtuvo el presidente en funciones Miguel Ángel Leal, y el resto de los 542 sufragios se los disputaron Mejía y Miñambres.

Un dato que evidencia lo reñido de estos comicios es que el tesorero elegido por mayoría por los socios con 275 votos ha sido José M^a Saavedra, perteneciente a la candidatura de Miñambres.

Posible repetición electoral

Nada es en estos momentos definitivo ya que una vez impugnados los resultados, ahora debe ser el gabinete jurídico de la Entidad el que elabore un informe para determinar si existen motivos suficientes para esta reclamación. Una vez redactado el informe será la Directiva actual, en funciones hasta el 19 de octubre y presidida por Miguel Ángel Leal, la que, reunida en Comisión de Gobierno, determine en un plazo máximo de 15 días la conveniencia de convocar una Asamblea Extraordinaria para que sean los socios los que decidan sobre la posible celebración de nuevas elecciones. Todo este proceso debería estar cerrado en 30 días a contar desde la impugnación.

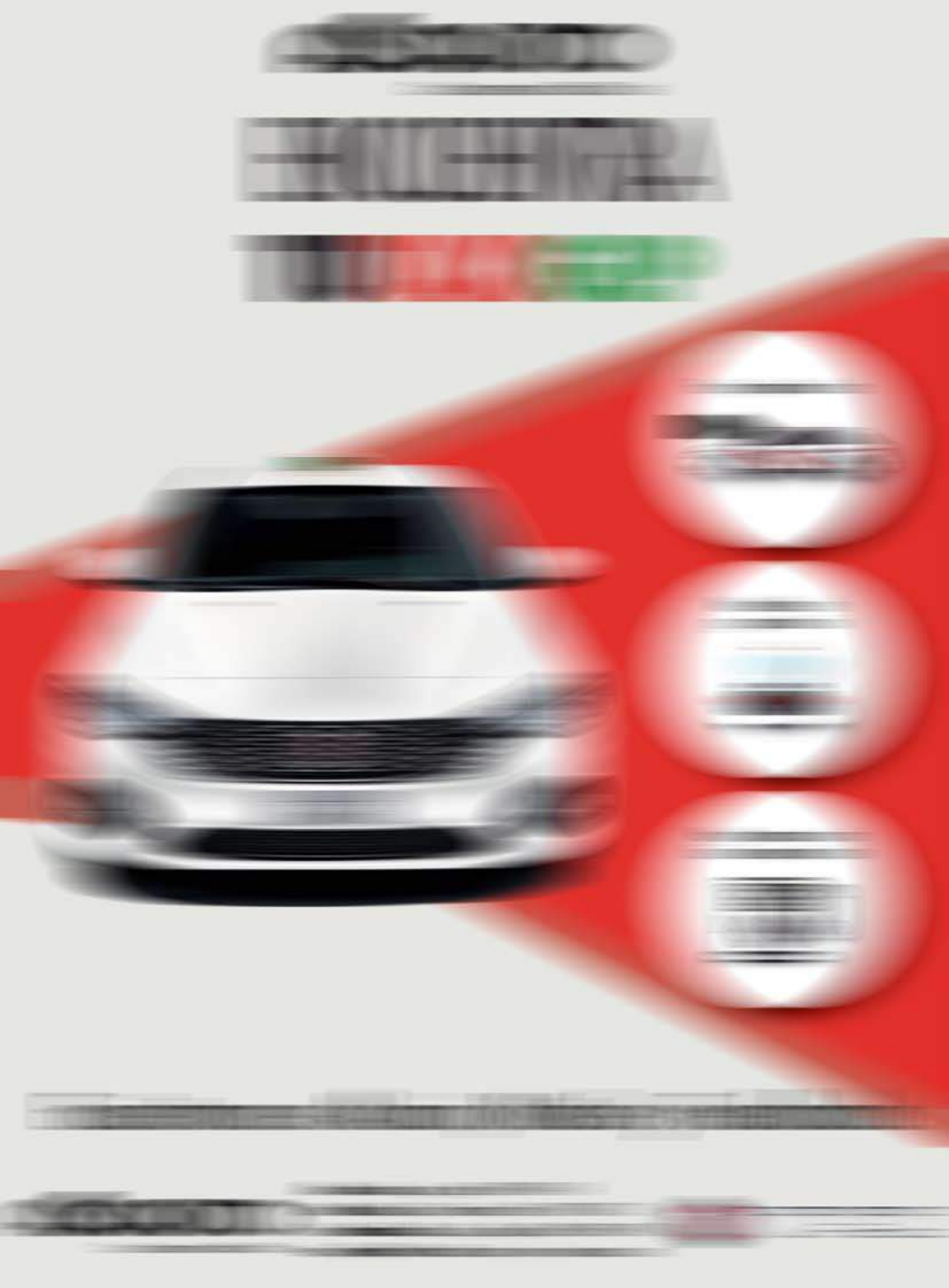
Los estatutos de la Asociación Gremial en su artículo 42 establecen los pasos a seguir en caso de impugnación: se tendrá que convocar en el plazo máximo de un mes una nueva Asamblea General Extraordinaria para que sean examinadas estas denuncias y se pronuncie sobre ellas oyendo a los interesados, si lo desean, y a quienes el Presidente estime oportuno. Si se admitieran las impugnaciones, "habría de celebrarse una nueva elección, con adopción de las medidas o garantías que en su caso acuerde la Asamblea".

Además de esta impugnación interna queda abierta también la vía judicial pero para este proceso los candidatos disponen de al menos 40 días desde la celebración de las elecciones

Kombi Caravelle se suma a la lista de eurotaxis

El Área de Prestación Conjunta de Madrid tiene un nuevo eurotaxi. El Volkswagen Kombi Caravelle es el segundo modelo accesible que se homologa en el último mes. El vehículo reformado dispondrá de 5+1PMR, ó 6+1PMR plazas, según tenga en primera fila 2 ó 3 asientos. Opcionalmente, se podrá instalar en el espacio donde se sitúa la silla de ruedas 2 asientos giratorios, aumentando el número de plazas máximas a 7 u 8 respectivamente. El Kombi Caravelle autorizado por el Ayuntamiento de Madrid es un modelo diésel, de 110 cv y 1.968 cc.





La Audiencia Nacional archiva la querrela de la PIT contra Uber y Cabify



La querrela presentada por miles de taxistas de la Plataforma Integral del Taxi (PIT) contra Uber, Cabify y otras empresas de VTC ha sido archivada por la Audiencia Nacional. En concreto, los taxistas, representados por Elpidio Silva, imputaban a estas empresas delitos de estafa contra la hacienda pública, contra los derechos de los trabajadores, administración desleal, blanqueo de capitales y alteración del precio de las cosas con engaño.

La juez María Tardón analiza en el auto la querrela que en total iba dirigida contra 18 corporaciones y 39 personas físicas del mundo de las VTC. En ella, los taxistas denunciaban que se había llevado a cabo una intromisión ilegítima por parte de las VTC en un mercado “tan intensamente regulado” como es el taxi, causándole daños y perjuicios permanentes.

Sin embargo, según la magistrada la querrela parte “de una premisa falsa” que es la de considerar que la conducta desplegada por los querrelados –entre ellos Uber y Cabify– se ha producido en un mercado libre y sin regulación, algo que la juez entiende que no es así, puesto que recalca que el sector del taxi está ampliamente regulado tanto a nivel estatal, autonómico, como local.

Tardón sostiene que en la querrela se omite que con la actitud de las empresas de VTC “no existe ni la posibilidad de manipulación de los precios en un sector intervenido ni tampoco un engaño a los consumidores que pagan por un servicio que aceptan libre y anticipadamente”. Por lo tanto, la juez defiende que no puede apreciarse conducta delictiva de alteración del precio mediante engaño ni tampoco de estafa y fraude ante la Hacienda Pública.

Además, en cuanto al resto de delitos que intentan imputar los querellantes, la jueza explica que tanto el delito contra los derechos de los trabajadores, administración desleal y blanqueo de capitales no podrán ser objeto de enjuiciamiento en la sede de la Audiencia nacional al no encontrarse entre los de su competencia.

Esto supone un importante revés para los taxistas que formaban parte del grupo de querellantes y también para Elpidio Silva, el abogado de los profesionales en este procedimiento. El enfado del sector es notable, y eso que los taxistas pese a la polémica generada con Silva por el dinero que les pedía por una supuesta prima de éxito, valoraban como “muy positivo” el trabajo del letrado.

“Tito” pide la inhabilitación de Elpidio Silva

Das después de conceder la entrevista presente en este número, y el mismo día en el que se conoció el archivo de la querrela criminal interpuesta por Elpidio Silva en representación de miles de taxistas de la PIT contra Uber y Cabify, Alberto “Tito” Álvarez se dirigió al Colegio de Abogados de Barcelona a pedir la inhabilitación inmediata del abogado.

Desde que Elpidio Silva comenzó a reclamar una prima de éxito a los taxistas de Barcelona basándose en una serie de cláusulas de la nota de encargo, la relación entre el abogado y el portavoz de la PIT y Taxi Project 2.0 ha ido empeorando.

El último capítulo de esta infructuosa relación ha sido la queja presentada por “Tito” ante el Colegio de Abogados de Barcelona por considerar que Silva ha “vulnerado mis derechos como cliente y, en mi opinión, el de miles de taxistas”. “Ha cometido faltas muy graves que van contra el código deontológico de la abogacía”, ha explicado Álvarez.

Según ha manifestado el portavoz de los taxistas, en aproximadamente 30 días se podrá conocer la resolución. “Confío en la justicia, la abogacía es una profesión muy digna y no pueden existir este tipo de cosas, porque en la nota de encargo hay varias cosas que no están claras y un abogado siempre tiene que informar de los riesgos que corre el cliente en caso de perder”, ha expresado Álvarez.

“Siento que han vulnerado mis derechos, que ha pedido una prima de éxito que no es legal y que se ha vulnerado la ley de protección de datos, por esos motivos considero que le tienen que inhabilitar”, ha finalizado.



Élite Taxi Madrid galardonada por su ayuda a la donación

El número de autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor (VTC) ha aumentado durante los meses de julio y agosto en España, pasando de las 15.306 autorizaciones de comienzos de julio a las 15.678 de mediados del mes de agosto. Sin embargo, y según datos ofrecidos por el Ministerio de Fomento, por primera vez en más de cuatro años, Madrid no ha visto aumentada su flota de VTC. En concreto, la capital ha pasado de contar con 8.033 VTC en julio a 7.999 a mediados del mes de agosto. Esto sin duda supone una ruptura con la tendencia de los últimos años donde la Comunidad de Madrid soportaba un gran porcentaje del volumen de autorizaciones registradas en el Ministerio de Fomento. Pese a la reducción del número de VTC



en Madrid, en este último mes se ha producido un crecimiento importante en otras ciudades. El mayor ha tenido lugar en Barcelona, que ha pasado de 2.073 a 2.141 VTC; es decir, la capital catalana cuenta ahora con 68 autorizaciones más. También es llamativo el crecimiento experimentado por A Coruña, pasando de 190 a 251 VTC, o el de Sevilla, que ha visto como el número de VTC pasaba de 233 a 289. Otras ciudades donde ha aumentado este tipo de vehículos han sido Granada, con 39 más, pasando de 145 a 184 VTC; Segovia, que ha pasado de 45 a 74 VTC; Tarragona, que ahora cuenta con 97 frente a las 67 de principios de julio; o Valladolid, que cuenta con 35 VTC más en agosto.

Un taxi rosa para luchar contra el cáncer de mama



El Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria presentó el pasado 1 de octubre un taxi vestido totalmente de color rosa que recorrerá las calles de la ciudad los próximos dos meses para concienciar a los ciudadanos de la lucha contra el cáncer de mama.

El vehículo, que es 100% eléctrico, está rotulado con el logo de la Asociación Canaria Contra el Cáncer de Mama y Ginecológico, con unos lazos rosas y el lema "Juntos contra el cáncer". También lleva pintadas margaritas en honor al nombre de la mujer del taxista dueño del vehículo que falleció recientemente a causa precisamente de un cáncer de mama.

En la presentación del vehículo, Marisa Herrera, presidenta de la mencionada asociación contra el cáncer, recalcó la necesidad de concienciar tanto a mujeres como hombres de la importancia del diagnóstico precoz, ya que según apuntó, la detección temprana de la enfermedad aumenta las posibilidades de supervivencia un 95%.

El concejal de Movilidad de Las Palmas de Gran Canaria, José Eduardo Ramírez, quiso agradecer al sector del taxi su "solidaridad e implicación" en estos asuntos para ayudar a concienciar a la sociedad de esta enfermedad que sufren muchas mujeres.

Francisco Reyes, presidente de la Asociación de Trabajadores Autónomos del Taxi (ATAT) se mostró "encantado y orgulloso" de que un taxista de Las Palmas haya decidido dar este paso para "concienciar a los ciudadanos". "La idea que buscaba era ser llamativo en su reivindicación y al Ayuntamiento ha estado de acuerdo con la iniciativa", aseguró Reyes a La Gaceta del Taxi.

Taxistas afectados por el Diésel Euro 5 protestan en Madrid

La Plataforma de Afectados por el Diesel Euro 5 llevó a cabo una concentración el pasado 2 de octubre en las puertas del Ayuntamiento de Madrid en contra de la normativa que les obliga a cambiar de vehículo por un modelo menos contaminante antes del 31 de diciembre de 2019.

En total en la concentración hubo 20 taxis afectados por estas restricciones que se estacionaron en el lateral del Paseo del Prado al lado de la Plaza de Cibeles. La concentración comenzó en torno a las 12.00 y se desarrolló hasta las 13.30 horas. A la misma acudieron representantes de organizaciones del sector del taxi en Madrid.

Bajo el lema "El taxi no es el único que contamina", los taxistas allí concentrados solicitaron al Consistorio que les otorgue una prórroga para que puedan explotar aún su vehículo y no se vean obligado a cambiarlo para adoptarlo a la normativa local.

Esta plataforma ya se concentró en Cibeles en contra del equipo de gobierno de Manuela Carmena durante el pasado mes de mayo. Ahora, y tras varias reuniones con el nuevo gobierno municipal, estos taxistas se volvieron a manifestar para exigir una solución que les permita continuar con estos vehículos más allá de 2019.



Detenido un taxista por robar tarjetas de crédito a 40 clientes

La Policía Nacional detuvo durante los primeros días del mes de octubre a un conductor asalariado del taxi de Madrid por estafar alrededor de 26.000 euros a unos cuarenta clientes a quienes les robaba sus tarjetas de crédito intercambiándolas por otras de características similares.

Según confirmó a La Gaceta del Taxi la Jefatura Superior de Policía Nacional, el taxista guardaba multitud de tarjetas de crédito de diferentes entidades bancarias en el vehículo. Cuando veía la oportunidad de estafa, colocaba mal la tarjeta SIM del datáfono de forma que éste no funcionaba. Era entonces cuando, después de simular varios intentos, pedía al cliente que se acercara al asiento delantero para intentar pasar la tarjeta.

En ese momento el taxista, una vez que tenía mejor visibilidad, aprovechaba para memorizar el número PIN de la tarjeta del cliente y sirviéndose de un descuido del mismo, le intercambiaba la tarjeta por una de las que guardaba en el vehículo. Una vez que pedía al usuario que pagase el servicio en efectivo y tras hacerse con su tarjeta de crédito, el detenido se dirigía a los cajeros para sacar dinero de las cuentas bancarias de las víctimas.

Tal y como explica la Policía, el usuario no se percataba al ver que la tarjeta tenía características similares. Fue a raíz de que una de las víctimas se dio cuenta de movimientos bancarios extraños, cuando se inició la investigación.

El conductor tras ser detenido ha pasado a disposición judicial y la investigación aún continúa abierta. Según ha confirmado el cuerpo policial, no se descarta que aparezcan nuevas víctimas que se añadan al total de cuarenta que hay contabilizadas al cierre de esta edición.



Una imagen vale más que mil palabras



Llega una nueva app al taxi que incorpora como principal novedad el uso de la imagen real. Chema Peralva, Director Técnico Taxigo España, nos cuenta esta y otras innovaciones que aporta Taxigo al actual mercado.

Gaceta del Taxi.- ¿Qué es TAXIGO ?

Chema Peralva.- Somos una pequeña empresa tecnológica, de origen estonio, que ofrece el mejor y más completo servicio de software y de aplicaciones móviles para Taxis que existe en este sector, y lo podemos demostrar. Es líder en Estonia que, no olvidemos, está reconocido internacionalmente como "el primer país digital del mundo", muchísimo más avanzado en implementación de servicios digitales que Alemania, aunque aquí las empresas alemanas tienen mejor imagen de marca, debido a su gran trayectoria industrial y a sus efectivas campañas de marketing.

G. T.- ¿ Quiénes son vuestros clientes ?

C.P.- Principalmente compañías de taxi que quieren una gestión digital integrada de flotas y uso de aplicaciones móviles para sus conductores. También administraciones públicas, particulares y diversas empresas.

Aunque trabajamos con grandes corporaciones, por nuestro origen y trayectoria, preferimos trabajar con pequeñas compañías, ya que son más receptivas y necesitan innovaciones tecnológicas para hacer frente a sus competidores de mayor tamaño. Nos-

Única app para móviles que permite solicitar un taxi con su imagen real

otros mismos crecimos así, y tratamos de tú a tú a empresas como UBER y otras como My taxi-Free Now ni siquiera han conseguido introducirse en Estonia. Muchos de nuestros pequeños clientes que vieron el cambio han conseguido no solo mantenerse sino superar a su competencia.

G. T.- ¿ Qué hace diferente a vuestra empresa ?

C.P.- Disponemos de nuestra propia app

Taxigo para Android e IOS, la única aplicación que permite al usuario elegir taxi por la imagen real del vehículo, entre otras características que la hacen única. También desarrollamos proyectos de movilidad y aplicaciones de marca blanca, con precio cerrado, variable, compartido, etc. Contamos con un completo sistema de gestión de flotas que se integra en nuestra app o en las de nuestros clientes. Somos la vanguardia tecnológica, gracias a la experiencia acumulada en el país donde surgieron las primeras apps de transporte del mundo, que permitían a sus clientes pagar con móvil, y al equipo de ingenieros y matemáticos con el que trabajamos y con el que conseguimos unos costes muy reducidos.

G.T.- ¿Qué planes tiene Taxigo en España?

C.P.- Queremos que se reconozca la madurez tecnológica y el perfil innovador de nuestra empresa. Taxigo ha comenzado recientemente su internacionalización y ha elegido a España por su posición privilegiada con el mercado hispanoamericano. No tenemos prisa, llevamos un año y medio haciendo pruebas y estudiando el mercado, hicimos un primer intento en León y el Radio Taxi se opuso a que "los clientes pudieran pedir un taxi con la app sin pasar por la central". Topamos con la desconfianza hacia la revolución que se avecina. Hay que dejar que el cliente escoja y dar el mejor servicio posible, no el suficiente, porque si no vendrán otros que lo harán por ti. Para nosotros es mejor un mercado maduro donde nuestros clientes Taxistas puedan comparar que no uno sin experiencia en el que nos ven como un competidor y no como un proveedor de las mejores herramientas, como pudiera ser la marca de su vehículo.

El paradigma de "La Parada" se ha terminado, pero los taxistas se moverán más y mejor que nunca si consiguen entender lo que podemos ofrecerles.



THE FUTURE OF THE CAR

BY [Name]

BY [Name]

BY [Name]



BY [Name]



BY [Name]

BY [Name]

BY [Name]

BY [Name]

BY [Name]

BY [Name]

BY [Name]

BY [Name]

BY [Name]

BY [Name]

Los asalariados del taxi pelean



En Madrid, 6.500 personas trabajan como asalariados del sector

“No existe nadie que defienda los derechos de los asalariados”. Así de contundentes se muestran los portavoces de la Unión de Conductores Asalariados del Taxi, UCAT, con los que nos hemos reunido. No quieren dar ni sus nombres ni sus apellidos. Prefieren mantener su anonimato individual y hablar en nombre de la asociación. Una entidad que nace en enero, “aunque ya venía de lejos” y en la que se toman todas las decisiones de forma asamblearia. De momento son solo 500, en Madrid hay unos 6.500 conductores según sus datos, y quieren expandirse al resto de ciudades en las que haya asalariados del taxi. “Ya hemos hablado con compañeros de Coruña, Cádiz, Ciudad Real, Castilla y León...”

Transversales y horizontales, quieren entender la lucha del “obrero” del taxi a otros sectores y tejer una red de solidaridad obrera. Por eso se han aliado con el sindicato Frente de Obreros en Lucha con el que trabajan codo con codo para conseguir un mejor convenio.

Ese es su primer objetivo, hacer del actual convenio colectivo un documento digno que ayude no solo a los asalariados sino también a los titulares. Aunque todavía no saben quiénes van a sentarse en la mesa de negociación, el actual convenio se extingue el 31 de diciembre de este año y llevan meses trabajando con el equipo jurídico de su sindicato para eliminar todos los “recovecos” que, según ellos, tiene el actual documento. “En el

convenio que estamos elaborando no queda ni un solo artículo en el que no se haya retocado algo”, aseguran.

Para ellos es fundamental ajustar el convenio a la jurídica vigente para evitar dudas de los asalariados. “Es un convenio salvaje”, nos confirman desde el sindicato, donde aseguran no haber visto nunca un documento “tan abierto y ambiguo”.

El actual texto es de 1996 y aunque se han actualizado algunos aspectos, los asalariados creen que es necesario ajustarlo a la realidad, no solo del sector del siglo XXI, sino también a la realidad social actual. Además, piensan que el texto no beneficia a ninguna de las dos partes. Por un lado, porque vulnera derechos jurídicos. Por otro, porque las pocas cosas legales que tiene no se cumplen.

Aunque al cierre de esta edición todavía no se había presentado ningún documento y a falta de conocer cuándo comenzaría la negociación, lo que sí es seguro es que el artículo 34 va a desaparecer. Un artículo que, según nos explican invalida varios artículos “que supuestamente beneficiaban al trabajador”.

“Nuestra lucha”, nos dicen desde el sindicato, que también acude a la entrevista, “es

cambiar sus condiciones laborales y para ello vamos a apoyar a los asalariados del taxi”. Algo que, en opinión del Frente de Obreros en Lucha, no han hecho los “sindicatos amarillos”.

Es ese uno de los motivos por el que deciden asociarse los asalariados. Pero no el único. Critican que, a las asociaciones, les da igual su futuro y el de sus familias, también su salud. Y lo justifican exponiéndonos que “con una nómina de 902 euros, que se dice pronto, en caso de caer enfermos la Seguridad Social nos deja con 675 euros al mes para mantener a nuestras familias. Lo que conlleva a que en muchos casos trabajemos enfermos, poniendo en riesgo tu vida y la de tus usuarios”.

La conciliación familiar es otro reto para estos trabajadores. “Estamos obligados, en la mayoría de casos bajo la amenaza de despido, a trabajar más de las horas que marca la ley, lo que hace reducir las horas de estar con la familia”. Si el convenio marca 40 horas anuales de horas extra, un solo conductor puede llegar a hacer 850. “Trabajamos 6 días a la semana, porque nos piden trabajar los refuerzos, que es casi una jornada entera” y esto genera conflicto también con los titulares que explotan sus taxis de forma autónoma. “Estamos entre dos fuegos. Los que llevamos años trabajando en el sector sabemos que esto dificulta la buena convivencia en el sector”.

Y denuncian las condiciones salariales.

**El convenio actual:
“difuso, abierto y
ambiguo”**

ararán por un convenio digno

"Muchos tenemos una nómina ridícula a porcentaje, que cobramos a diario, llamado pacto salarial". Porcentajes que, explican, llegan a ser del 35% de la recaudación y de la que se descuenta la parte proporcional del IVA "que nosotros no tenemos por qué pagar, pero claro, el convenio lo recoge, para ser más productivos".

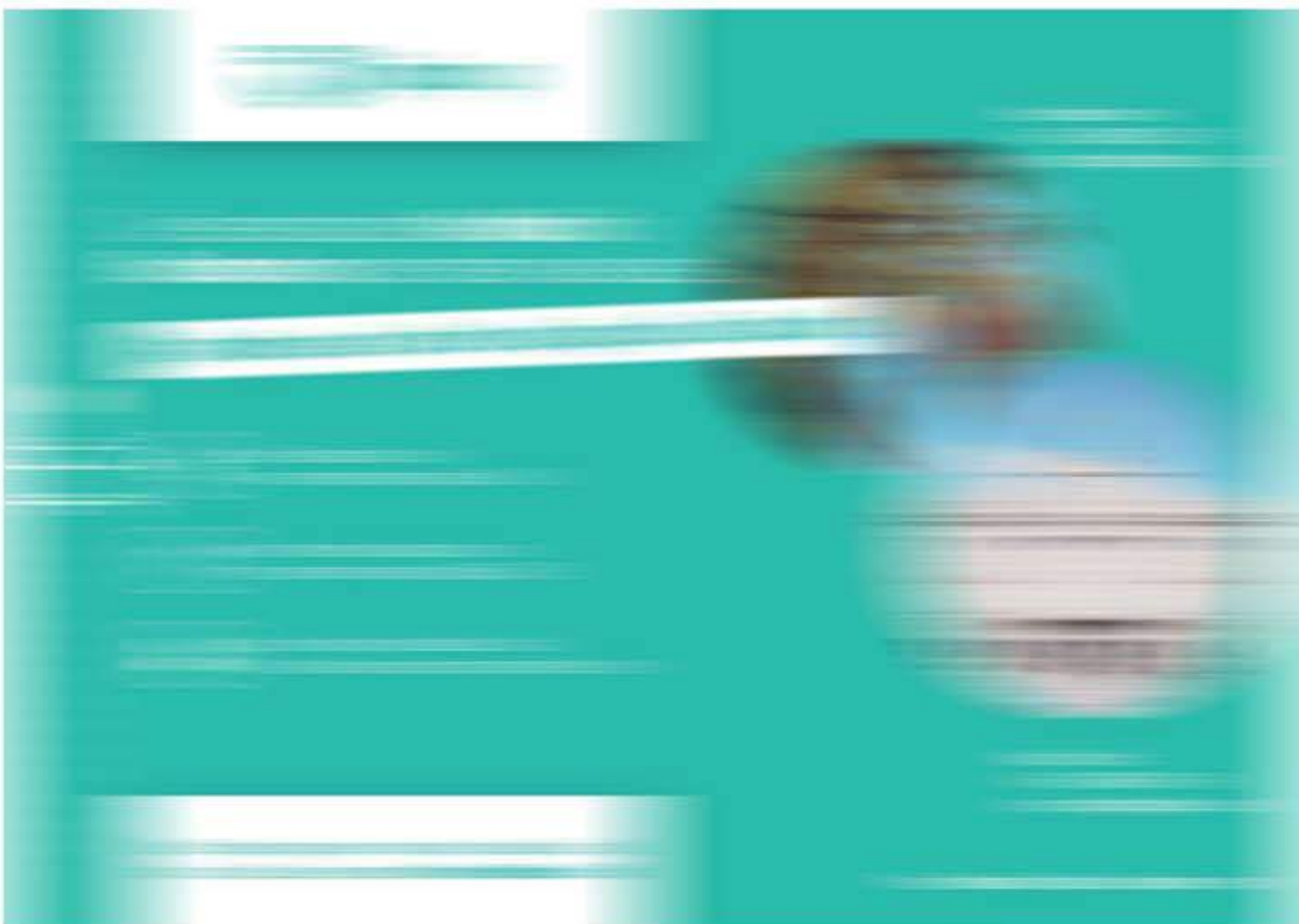
Es inevitable, entonces, hacer la pregunta clave. ¿Por qué no se denuncia? Ellos aseguran que sí, que se denuncian casos particulares, pero que si no se producen más casos se debe a la "coacción que existe" y a creer que "vas a perder tu puesto de trabajo y que no vas a poder encontrar otro sitio en el que poder trabajar". La complicada situación laboral del país beneficia que los trabajadores por cuenta ajena no lleven ante los juzgados este tipo de abusos.

Además, la actual redacción del convenio tampoco ayuda. "Tiene flecos legales, hoyos", insisten, "que te hacen perder denuncias". En su opinión perjudica a todo el mundo, también a los titulares, y no se entiende por

qué se mantiene. Aunque creen que la clave pueda estar en los "flotereros". Porque aunque en cantidad son pocos, su poder es grande. "Quien más influye en los asalariados, es quien más contrata", sentencian.

El "famoso" artículo 34

Si hay un elemento que los asalariados de la UCAT quieren hacer desaparecer del convenio colectivo, ese es, sin duda, el artículo 34. En él se recogen algunos de los "abusos" denunciados por la asociación que esperan eliminar en el próximo texto normativo. Por ejemplo, "los pactos de salario global", la deducción del Impuesto sobre el Valor Añadido, o la posibilidad de formalizar un pacto de salario global por un sistema mixto de retribución. Además, explican, invalida otros artículos más beneficiosos para los asalariados, dejándolos sin valor real. Aunque este es uno de los principales caballos de batalla de los asalariados, no es el único. Otros aspectos que quieren cambiar son los que hacen referencia al salario, complementos salariales, horarios y vacaciones.



“Queremos participar”

Pero la negociación del convenio colectivo no es la única en la que los asalariados del taxi quieren participar. Están a la espera de mantener reuniones con representantes de las administraciones públicas y de los partidos políticos. “Queremos que nos dejen participar también en la redacción de las ordenanzas municipales, porque nos afecta directamente a nosotros”. Aseguran que si hay más horas para trabajar, “nos van a obligar a nosotros a hacer las horas de más, no creo que vayan a contratar a más gente”. Sobre este tema, además, creen que también se está dando de lado al propietario “unitular” y piensan que en vez de flexibilizar el sector sería más oportuno ponerle días de libranzas a las VTCs. “Esto es algo que nos afecta directamente, porque sin regulación, vamos a hacer hojas diarias más bajas”, e insisten en que no tiene sentido exigir profesionalización a un sector y no hacer lo mismo con su competencia directa.

Un tema, la competencia y cómo su presencia ha hecho saltar por los aires una estabilidad de décadas en el taxi, que también preocupa a los asalariados. “Tenemos una cosa muy clara, y es que apostamos por el taxi honesto, porque lo que perciben los usuarios es que somos una mafia, que queremos un monopolio”.

Para mejorar esa imagen creen que el taxi ya se está moviendo en la buena dirección, “hay que dar un servicio en condiciones, ganarse al cliente dándole lo que quiere y hacerle ver la realidad”, pero insisten en que es necesario que todo el sector ponga de su voluntad “no actuando de mala fe”.

En este sentido recuerdan que “la ley está hecha para todos” y un buen servicio pasa por tener contento al empleado. “Si tienes descontento a tu conductor porque le sangras, cuando un cliente coja un taxi lo que se encontrará un tío antipático, que lleva 13 horas trabajando y que huele a tocino”.

Desde la UCAT apuestan por hacer auto-crítica y por aquellos trabajadores que vienen a hacer las cosas bien. “Si queremos exigir a los titulares, nosotros también tenemos que dar. Eso es primordial”. Y por este motivo, son selectivos a la hora de acoger asalariados. “Aquí no damos cabida a trabajadores que no vienen a trabajar”.

Olga Lobo



La Unión de Conductores Asalariados denuncia que el actual convenio no se ajusta a la legalidad vigente

Denuncian “coacciones” para trabajar horas extra

Un paro patronal “ilegal”



Cuando comenzó el año, pocos podían imaginar que el taxi madrileño estaría 16 días sin dar servicio. Dos semanas en las que los titulares dejaron en sus garajes los taxis y que dejó sin cobrar su nómina a 6.500 asalariados.

Una aspecto del que, denuncian desde UCAT, no se informó a la sociedad y que, además, supone una ilegalidad.

“Se habló de huelga cuando era un paro patronal”, nos explican. Según la Constitución española, los paros patronales solo están amparados si cumplen una serie de requisitos, como la existencia de notorio peligro de violencia para las personas o de daños graves para las cosas, la ocupación ilegal del centro de trabajo o de cualquiera de sus dependencias, o si el volumen de la inasistencia o irregularidades del trabajo impiden gravemente el proceso normal de producción. “El sector del taxi no cumplía ninguna de estas opciones, convirtiendo el paro en algo ilegal”.

“No se nos planteó si queríamos o no trabajar. No nos hemos sentido respetados, nos dieron de baja de la seguridad social, dejaron sus taxis sin salir por miedo a represalias”, nos comentan durante la entrevista.

Preguntados sobre su participación en las votaciones, aclaran que solo participó una sexta parte de los asalariados y que en su mayoría votó que no. Además, creen que el hecho de hacer una votación en la terminal 4 “no da legitimidad para dejar sin trabajar y sin cobrar” a sus trabajadores.

Tras lo sucedido en enero no dudan en advertir a las asociaciones. “Si esto vuelve a ocurrir, si se vuelve a pedir un paro patronal, se denunciará a las autoridades dejando muy claro que todo titular que apoye ese paro patronal lo apoya bajo su responsabilidad y deberá cumplir con sus deberes hacia su empleado pagándole, como mínimo, lo establecido por la ley, que es la nómina”. De no ser así, insisten, “se pedirá que se recojan las denuncias de los asalariados que han estado sin cobrar para que pedir una sanción económica, que en caso de que se produzca de manera reiterada, que se aplique la retirada de la licencia por cometer un abuso de la misma”.

1. Introduction

2. Background

3. Methodology

4. Results

5. Discussion

6. Conclusion

7. References

8. Appendix

9. Index

Que haya más eurotaxis “es respo

Si vivir con una discapacidad ya es de por sí limitante, todavía lo es más cuando no puedes moverte con libertad por la ciudad. Esto es lo que denuncia Guillermo Egido, presidente de la Fundación Disgrup y uno de los motivos que le han llevado a protestar para que el Ayuntamiento de Barcelona cumpla la ley de accesibilidad y aumente la flota de taxis. “Están limitando mi libertad”, critica Egido, que ha denunciado ante varios estamentos la vulneración de sus derechos.



Guillermo Egido durante la huelga del taxi del pasado enero

Cuando Guillermo Egido salió del hospital después de un año y medio tras haber sufrido siete ictus y una operación a vida o muerte, no encontró la ayuda que necesitaba. Esto le llevó a crear su propia organización, Fundación Disgrup, a través de la que ayuda a personas con cualquier tipo de discapacidad y grado.

“Cuando salgo del hospital acudo a diferentes organizaciones de discapacitados, pero como esas discapacidades no son iguales a la mía me dicen que no, por lo que sufro también una discriminación dentro de la propia discapacidad”, nos explica el propio Egido. Ese es el germen que le impulsa a crear su propia fundación en la que ayudan a cualquier persona “independientemente del tipo de discapacidad que tenga”.

“No somos una organización asistencial”, nos explica. “Lo que hacemos es ayudar a nuestros socios y, además, presionar a la administración para solucionar aquellos problemas que afectan a muchos discapacitados”. Como por ejemplo lo que está pasando con el tema del taxi accesible y la Ley de accesibilidad. “Afecta a los 138.000 discapacitados que hay en Barcelona, no solo a nuestros socios”.

Al cierre de esta edición todavía no se había celebrado la concentración para pedir al Ayuntamiento de la Ciudad Condal y a la Generalitat que se incrementara el número de taxis adaptados en el Área Metropolitana de Barcelona. Justifica su protesta en que “simplemente tengo derecho a vivir como el resto, lo que no se puede hacer es limitarme”.

Porque aunque el Real Decreto 1544/2007 obliga a los ayuntamientos a que el 5% de la flota de taxis sea accesible, en la actualidad, oficialmente, solo habría 91 eurotaxis disponibles para más de 130.000 discapacitados en Barcelona. No obstante, Guillermo asegura que, “según me han explicado las asociaciones que nos han apoyado en la manifestación, la realidad es que habrá 80 o 70 eurotaxis. La cifra debería ser 525 según la ley vigente”.

“El ayuntamiento de Barcelona, como muchos otros ayuntamiento, no cumplen la ley de

La falta de taxis “es una discriminación completa”

nsabilidad” de la administración”

accesibilidad”, nos insiste Guillermo. “Ni en el metro, ni en el autobús, ni por supuesto el taxi, pero siempre remarco la función del taxi porque el conductor es una persona que puede acompañarte a abrirte la puerta del portal, te deja en la puerta de casa, algo que si vas en metro o en autobús no es posible, a las 3 o las 4 de la mañana y tal y como está la inseguridad ciudadana en Barcelona no es plan”, señala.

El RD 1544/2007 daba a los ayuntamientos un plazo de 10 años para que la flota de taxis fuera accesible. “Estamos casi en 2020 y me pregunto, ¿el único que se ha dado cuenta de que no se cumple es un prin-gado como yo? Porque ninguna organización lo denuncia. Entonces piensas, o yo soy muy listo o no lo entiendo. Hay una falta de interés enorme”, se lamenta.

Por eso, bajo el lema, “las personas con

“El taxista es una persona que te puede ayudar”

discapacidad no somos ciudadanos de segunda” y preguntándose “por qué Barcelona no cumple la ley de accesibilidad”, la Fundación Disgrup se manifiesta el 11 de octubre con el apoyo de prácticamente todas las asociaciones del sector.

El taxi, mucho más que un transporte

Porque las figuras del taxi y del taxista son muy importante para el colectivo discapacitado. Nos lo explica muy bien el propio Guillermo, que lo vive en primera persona a dia-

rio. “El taxista es una persona que te puede ayudar en un momento puntual si necesitas algo. A mí me gusta mucho salir por la noche e imagínate estar una sábado noche en casa, a la 1 de la mañana, que me llamen los colegas que están en el Fórum de Barcelona y que me dicen que vaya y piensas: y ahora cómo llego yo ahí. Los transportes colectivos no me resuelven la papeleta, necesito un servicio puerta a puerta”. Y sentencia, “es una discriminación completa. Limitan tu libertad”.

Para el presidente de la Fundación Disgrup lo suyo es que las administraciones se lo pongan más fácil. “Yo he tenido una desgracia y tengo que vivir con mi discapacidad, pues lo suyo es que no me lo pongan más difícil”. Y, medio en broma y medio en serio, cree que lo que quieren “es que no salgamos de casa, porque de esta manera se ahorran tener que adaptar nada. Es algo que llevan muy mal”.





Egido con los taxistas

Porque, como él mismo recuerda en varias ocasiones, “las leyes están ahí pero no se cumplen”. Cuando le preguntamos qué necesitaría España para que se cumpla con la ley se muestra tajante, y asegura que que necesita España es un ministerio de discapacidad. “Igual que tenemos un ministerio de igualdad, que me parece muy bien, si tuviéramos un ministerio de discapacidad seguramente se controlaría que se cumpliera con las leyes de accesibilidad”. No podemos olvidarnos de que el de los discapacitados es un colectivo de 4,7 millones de personas en nuestro país.

Sin embargo, el presidente de Disgrup no siempre pensó igual y en un principio señaló al sector del taxi como principal culpable de la falta de taxi. De ahí que cuando el taxi hizo la huelga a principios de este año, en Disgrup hicieron una publicidad que decía: “para exigir, primero hay que cumplir”. “Eso era lo que yo me creía, que no había eurotaxis porque ellos no querían cumplir con la ley”.

Pero hablando con los taxistas, Guillermo entendió que existía otra versión de los hechos. “No se trata de un problema suyo, porque la ley no dice que el taxista esté obligado a tener un coche adaptado. La Ley lo que dice es que la administración está obligada a dar un servicio al discapacitado”.

“Te dicen que puedes poner un negocio

por 20.000 euros ganando X cantidad u otro por 40.000 ganando lo mismo. Pues lógicamente, nadie invierte en un coche más caro para ganar lo mismo”.

Personalmente en ese tema me había equivocado, se sincera Guillermo, que desde entonces ha cambiado su discurso e incluso cuenta con el apoyo de los profesionales del taxi en sus protestas contra la administración. “Es una responsabilidad de la administración y cómo lo solucione es cosa suya. Pero la administración te dice: a mí no me cuentas tus problemas”.

Muchas denuncias, cero respuestas

Por eso Guillermo, a través de su fundación, ha denunciado esta situación a diferentes estamentos. Desde el Ayuntamiento de Barcelona, pasando por el Síndic de Greuges, Defensor del Pueblo, Ministerio de la Presidencia, Casa Real, Fiscalía Provincial de Barcelona y la Comisión Europea.

“Es un mamoneo”, critica. Del Ayuntamiento de Barcelona no ha obtenido respuesta, a pesar de que la denuncia entró por registro en marzo de este año. Los que sí han respondido, asegura, han pasado de sus demandas. “Cuando pongo denuncia ante la fiscalía, me responden que no es delito penal, que solo es delito administrativo y que contra esa resolución no cabe recurso. Además, que si sigo insistiendo en que hay un delito penal la fiscalía actuará contra mí. Piensas que te está vacilando, que es mejor no decir nada porque además pringas”. Tampoco desde la Casa Real han respondido nada, “dicen que no es su competencia, y entonces, ¿cuál es?”.

Guillermo confía en la Comisión Europea, pero si no, se coge un avión, se va a Nueva York y se presenta en la ONU y “monto la que haga falta”. Porque miedo no tiene, ya que como él mismo cuenta con cierto humor, si le detienen, “¿qué harían conmigo? Porque ni hay vehículos de policía adaptados ni las prisiones lo están”.

No obstante, a pesar de los reveses, cree que algo se está moviendo. “Han debido tirar de las orejas al Ayuntamiento de Barcelona, porque están como locos para ponernos taxis adaptados”. Eso sí, de momento no es nada oficial.

Olga Lobo

Boli solidario

La Fundación Disgrup es una organización sin ánimo de lucro que se financia con la venta de su Bolígrafo Solidario. “Pedimos un euro de donativo por cada boli”, nos explica su presidente Guillermo Egido. El objetivo, facilitar la vida de las personas con discapacidad donando gran parte de la recaudación de la venta de bolígrafos a asociaciones sin ánimo de lucro que trabajan con personas con discapacidad de todos los tipos, de esta manera con nuestra aportación se pueden llevar a cabo diferentes proyectos de integración, ocio y mejora de su calidad de vida.

Tal y como nos explica el propio Egido, su fundación da cobertura a cualquier persona que por diferentes causas, y en diferentes momentos de su vida, pueda llegar a sufrir deficiencias que les producen ciertas discapacidades. Las discapacidades hacen que las personas tengan dificultades para desarrollarse en una o diversas actividades, ya sean de carácter funcional, sensorial o intelectual, que son propias de las personas y necesarias para el desarrollo de una vida activa y participativa en la sociedad.



Los taxistas soportan mayores

Conducir en las grandes ciudades conlleva, además de más estrés, otro riesgo añadido, el de la contaminación. Y si eres conductor de taxi, estás más expuesto a niveles más altos de carbono negro, un indicador de los gases del motor diésel. Los motivos por los que esto sucede todavía están estudiándose, así como los remedios para evitarlo, aunque conducir con las ventanas cerradas podría ayudar a protegerse de la polución.



“**S**abemos mucho sobre los peligros de la exposición a la contaminación del tráfico. Sin embargo, se han realizado pocas investigaciones sobre los niveles de exposición de los conductores profesionales a la contaminación y sus efectos sobre su salud”, ha explicado Shanon Lim, asistente de la investigación llevada a cabo por el Kings College y la Universidad Queen Mary.

El estudio, presentado en el Congreso Internacional de la Sociedad Respiratoria Europea, ha determinado que los conductores profesionales que trabajan en ciudades congestionadas están expuestos a niveles de carbono negro de media un tercio más altos que los que se experimentarían en una carretera concurrida.

De acuerdo con los datos analizados, los taxistas tuvieron los niveles más altos de exposición en promedio [6,5 microgramos] en comparación con otros conductores profesionales. El por qué de esta diferencia con respecto a otros profesionales no queda claro, aunque señalan que podría deberse a que los taxis tienden a operar en las partes más concurridas y contaminadas de la ciudad, “donde las calles restringen el movimiento del aire”.

Los investigadores contaron con 140 conductores profesionales, no solo taxistas, trabajan en el centro de Londres y se les pidió

que llevaran monitores de carbono negro, que a su vez estaban vinculados con rastreadores GPS, durante un período de 96 horas.

Los monitores midieron los niveles de exposición una vez por minuto. También se preguntó a los conductores sobre el tipo de vehículo que conducen, sus horas de trabajo y si conducen con sus ventanas o rejillas de ventilación abiertas.

Los resultados mostraron que, en promedio, los conductores profesionales estuvieron expuestos a 4,1 microgramos de carbono negro por metro cúbico de aire durante la conducción, que fue aproximadamente cuatro veces mayor que su exposición en el hogar [1,1]. Los investigadores apuntan que los niveles registrados en el hogar son similares a los niveles experimentados por los trabajadores de oficina en sus escritorios.

Los conductores profesionales también experimentaron picos extremadamente altos en la exposición al carbono negro, que a menudo superaron los 100 microgramos por metro cúbico de aire y duraron hasta media hora.

Durante el mismo período de tiempo, los investigadores encontraron que los niveles de contaminación en una calle concurrida de Londres (Marylebone Road) fueron en promedio de 3,1 microgramos y, lejos de la carretera, el nivel promedio en Londres fue

niveles de contaminación

de 0,9. Los taxistas tuvieron los niveles más altos de exposición en promedio (6,5 microgramos), mientras que los trabajadores de servicios de emergencia tuvieron los niveles más bajos (2,8).

Lim admite que no se sabe “con certeza por qué a los taxistas les va peor, pero podría deberse a que los taxis tienden a operar en las zonas más concurridas y contaminadas de la ciudad, donde las calles restringen el movimiento del aire. Por otro lado, los servicios de emergencia pueden evitar la congestión cuando atienden un incidente”.

Se necesitan más estudios

La investigación también mostró que mantener las ventanas cerradas mientras se trabaja redujo a la mitad los niveles de carbono negro para los conductores profesionales. El tipo de vehículo y la elección de la ruta también podrían reducir la exposición.

Los investigadores continuarán estudiando los datos y planean investigar posibles estrategias para proteger a los conductores, como el uso de filtros de aire. “Esto es vital para ayudar a los empleadores, los profesionales de la seguridad y la salud en el trabajo y los trabajadores individuales a reducir la exposición y minimizar los riesgos de salud relacionados con el trabajo”, añade.

Barbara Hoffman, presidenta del Comité de Medio Ambiente y Salud de la Sociedad Respiratoria Europea y profesora de epidemiología ambiental en la Universidad de Düsseldorf (Alemania), destaca que, “a corto plazo, los conductores pueden protegerse mejor manteniendo sus ventanas cerradas.

Sin embargo, a más largo plazo, necesitamos proteger a los trabajadores de la contaminación del tráfico buscando formas de mantener limpio el aire dentro de los vehículos, pero también rediseñando nuestras ciudades para crear formas más eficientes para mover personas y mercancías y aumentar nuestro uso de soluciones de viaje más ecológicas, como los vehículos eléctricos”.

Un nuevo plan para Madrid

El alcalde de Madrid, José Luis Martínez-Almeida, ha anunciado su nuevo plan medioam-

Restricciones también en Barcelona

En julio la Comisión Europea reactivó el expediente contra España por la mala calidad del aire y exigió medidas más drásticas en Madrid y Barcelona. A mediados de septiembre, el Ayuntamiento de la capital catalana informó de que a partir del 1 de abril de 2020 entrarían en vigor multas de entre 200 y 1.800 euros para los vehículos más contaminantes que circularan los días laborables entre las 7 y las 20 horas por la ciudad. De acuerdo con los últimos informes de la Agencia de Salud Pública de Barcelona (ASPB), 351 personas fallecieron en 2018 como efecto de los altos niveles de contaminación, 3.749 desde 2010.

biental para la ciudad, Madrid 360. Además de aumentar el espacio libre de coches en el centro, se dotará de una nueva línea de ayudas al taxi.

Concretamente, el alcalde ha explicado que se incorporará otra línea de ayudas de 5 millones de euros al año para promover la renovación de flotas del sector.

Las iniciativas que recoge MADRID 360, aseguran desde el Ayuntamiento, rebajarán los óxidos de nitrógeno (NOx) un 15 % más que el anterior plan anticontaminación. Para ello se creará la Línea Cero, una línea de autobús de la EMT gratuita que vertebrará el distrito Centro en sentido norte-sur y este-oeste,

Además, se impedirá la circulación por el interior de la M-30 a los vehículos A que no sean de residentes de Madrid a partir del 1

de enero de 2022, aunque sí se permitirá el acceso y circulación de los vehículos C de alta ocupación en el distrito Centro.

Una de las medidas más singulares que incluirá MADRID 360 será la peatonalización de Sol y su entorno con el objetivo de convertirla en una auténtica zona cero de emisiones. Se incluirán nuevas peatonalizaciones en otras vías y en otros cascos históricos de los distritos previo análisis.

En Sol se producen 6.800 desplazamientos diarios: 1.100 se corresponden con coches; 4.000 con taxis, de los que el 70 % circulan vacíos. Se analizará el desvío o partición del recorrido de la línea 3 de la EMT, la única que atraviesa la plaza del kilómetro cero. También se modificará la cabecera de la línea 51, que hasta ahora se sitúa en Sol.



La contaminación del aire provoca en España 10.000 muertes al año

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

ALMOAUTO. 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



MERCEDES

E200 Gasolina/ECO	1.991	197	44.500*
E 300 Diésel híbrido CERO	1.991	197	49.900*

*Precios DESDE con descuentos. 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 TPMPR 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
Verso Proace / Eurotaxi	2.000	150	—

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
Kombi Caravelle	1.994	110	29.000 *


*Aplicados descuentos comerciales, sin Imp. Matriculación. No incluida 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 plazas)	1.300	100	25.230
Tourneo Custom (9 plazas)	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
Model S 75D	4,4 sg	75 kWh	Hasta 490
Model S 100D	4,3 sg	100 kWh	Hasta 632
Model S P100D	2,7 sg	75 kWh	Hasta 613

Precios desde, restado el IVA y las ayudas institucionales.

 TOYOTA			
Prius + Eco	1.800	136	24.700
Verso Proace Shuttle/ Eurotaxi	2.000	150	—

 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%.



Se necesita conductor para taxi con emisora Radioteléfono. Libra jueves y par, coche Skoda. Zona indiferente. Imprescindible NO fumador. Enrique T 600368867. Email: 58barriosenrique@gmail.com

Preciso conductor Eurotaxi para trabajarlo solo. Indistinto turno y zona Condiciones a convenir. Libre martes. Necesario cartilla en vigor. Ricardo T 679770909. Email: ricardo1955@gmail.com

Necesito conductor para taxi coche skoda a porcentaje, es martes par, zona de Monte Carmelo. Lorenzo T 699334578. Email: el.loren@hotmail.com

Necesito conductor de taxi para jueves par, a porcentaje. Coche Fiat tipo con emisora Gremial. Santiago T 699658741-625527855. Email: sparrachogonzalez@yahoo.es

BARCELONA - Me ofrezco como asalariado. Turno mañana, tarde. Meses de experiencia. Mustapha Ouchan Aovazghar T 615357584. Email: Ouchan1205@hotmail.com

Vendo por jubilación licencia taxi Madrid sin coche. Precio 100,000 €. Emeterio T 653784944. Email: diazemeterio71@gmail.com

Se precisa conductor para martes e impar, emisora RTT, disponibilidad total, a porcentaje, incentivos. Ciudad Lineal. Roberto Carbajo T 606996112. Email: rcarbajoc@gmail.com

BARCELONA - Compro licencia con coche Seat. Descanso, martes, Impar. Precio: 130.000 €. Adnan Abdul T 632214805 Email: arman.tecno@gmail.com

Se ofrece Conductor para turno de mañanas, experiencia demostrada con más de 15 años en el sector. Seriedad. Domicilio por Hortaleza-Canillas. Javier T 687244389. Email: javierpino3563@gmail.com

Se vende licencia taxi de Madrid. Libra martes y es impar. Preguntar por Juan Muñoz T 637848500

BARCELONA - Compro licencia con coche cualquier marca. Descanso: lunes, martes, miércoles. Pares. Precio 135.000 €. Tajawaz Mahmood T 657281006. Email: tajawaz@gmail.com

Necesito conductor de taxi para llevarlo solo. Licencia Miércoles impar, coche Dacia nuevo. Francisco Javier Guerra Sanchez T 607685834 Email: evapg2008@hotmail.com

Necesito conductor. Zona Madrid. Jueves Impar. A porcentaje o fijo .Con la emisora RTTM. Esther T 656835961 Email: esther.garciadelaruda@gmail.com

BARCELONA - Compro licencia con coche. Descanso: lunes, martes, miércoles. Pares. 135000 €. Tajawaz Mahmood T657281006. Email: tajawaz@gmail.com

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

Se necesita conductor de taxi para la zona de Valdezarza, libra miércoles con la emisora de RTTM Alejandro T 629285865 Email: alexgarcia2346@gmail.com

Se necesita conductor emisora NORTTAXI Alcobendas. Toyota prius martes par. Para llevarlo solo. A porcentaje. Roberto de Antonio Diéguez T 616211097. Email: roberx607@hotmail.com

BARCELONA - Me ofrezco como asalariado. Turno mañana, tarde, noche. Umair Latif . T 612437629/612437629. Email: moonch274@gmail.com

Vendo licencia taxi Madrid, sin coche pero con capilla y taxímetro. Libra jueves impar. Precio 100.000 € T 910561301

Vendo licencia taxi Madrid, sin coche. Libra lunes impar. Precio 112.000 € negociables. Alex T. 671033365

Compro licencia de taxi en Madrid. Financiación aceptada. Ofrezco 105.000 €. Fernando T 679225752

BARCELONA - Compro licencia con coche, descanso pares. Precio 120.0000 €. Orlin Dimitrov. T 602502259. Email: orlindemirev@outlook.com

Vendo licencia de taxi de Madrid. Miércoles impar. Dacia Lodgy de 3 años. €110000. Olga T 690710705

Se necesita conductor para turno mañana. Madrid, zona Sanchinarro. Buenas condiciones. Imprescindible tener a ganas de trabajar y cartilla municipal. Pedro T 722262635

BARCELONA Busco trabajo como conductor. Turno noche. Experiencia 1 año. Usman Usman T 632097574. Email:Malikusman10@icloud.com

Particular vende licencia de Taxi de Madrid por jubilación con coche de siete años y emisora amarilla, libra viernes impar, abstenerse reventas. 109.000 €. Tomás T 629404949

Compro licencia de taxi, cualquier día de libranza, con y sin vehículo. Precio según día y modelo de coche, gente seria. Angelines T 633946918

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





Multiple lines of text are present on the yellow background, but they are heavily blurred and illegible.



Multiple lines of text are present in the bottom right blue section, but they are heavily blurred and illegible.

