

La **Gaceta** TAXI

La primera revista del sector

AÑO XXIV
NÚMERO 282
FEBRERO 2020



Cara y cruz para un único problema

- **Victoria del taxi en la Audiencia Nacional**
- **Manuel Sánchez Quindimil, pdte. FEGATAXI**



TOYOTA

GRANDIS

1.8i

TECNOLOGIA TECNOLOGIA



TECNOLOGIA



TECNOLOGIA

- Motor 1.8i 150CV
- Cambio automatico a 4 rapporti
- Servosterzo

TECNOLOGIA

- Servosterzo
- Servosterzo
- Servosterzo

Toyota
 Grandis
 1.8i
 150CV

Toyota
 Grandis
 1.8i
 150CV

Sentido común y justicia

Dos conceptos importantes que están presentes en nuestra vida cotidiana como ciudadanos y que sin embargo no siempre van de la mano. El mundo judicial es mucho más complejo que la vida real. Lo que para nosotros significa aplicar la lógica y el sentido común, para llegar, y no siempre, a esta misma conclusión cuando se trata de asuntos judiciales hay que atravesar una larga maraña de procedimientos.

La Audiencia Nacional acaba de darnos un nuevo ejemplo de esta eterna dicotomía entre lógica y justicia al dictaminar para todas las VTC la obligatoriedad de llevar una hoja de ruta por servicio. Sin duda, un "éxito" para el taxi. Sin embargo, la unanimidad con esta sentencia concreta en el ámbito de las VTC poco tiene que ver con otros dictámenes también sobre vehículos de alquiler en los que la disparidad es manifiesta.

Esta es una realidad innegable que en nada ayuda a resolver el actual conflicto Taxi-VTC. Lo deseable es que los criterios regulatorios sean los mismos en Catalunya, Andalucía, Castilla y León, País Vasco, etc., y no está ocurriendo. La prueba es que mientras en Barcelona, Galicia o Elche disponen de una precontratación de VTC, comunidades como Madrid, a pesar de una huelga sin precedentes, o Andalucía, tras meses de protestas y reuniones, siguen esperando una respuesta clara y unánime antes de tener que acudir como último recurso al laberinto de los tribunales.

Debemos creer que el nuevo gobierno tomará nota de esta realidad y legisle para todos en esta cuestión tan delicada de competencia entre taxis y VTC con el mismo sentido común, lógica y justicia.

4. Taxómetro

- Con opinión propia

6. Primera carrera

- El taxi un año después de los paros de enero: logros y fracasos



12. Emobility

- Carga inalámbrica para taxis eléctricos



14. Actualidad

- Galicia aprueba la precontratación de las VTCs



18. Noticias

- La justicia da la razón al taxi



22. Entrevista

- Carmela Díez Asón, trabajo y familia en RTT



26. Informe

- Autónomos, una década en cifras



30. Global Taxi

- Bombay jubila a su taxi más antiguo

32. Homologados

- Los taxis autorizados en Madrid y Barcelona

34. gacetadeltaxi.com

- Tablón online



Año XXV - Número 282 - Febrero 2020

Edita: GUSPIADA, S.L.

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

Página web: www.gacetadeltaxi.com

Directora: Pilar Glez. Matorra
pgmatorra@gacetadeltaxi.com

Redactora Jefe: Olga Lobo,
olga@gacetadeltaxi.com

Redacción: Javier Izquierdo,
jizquierdo@gacetadeltaxi.com

Colaboradores: Germán Ubillos,
redaccion@gacetadeltaxi.com

Dpto Comercial: GGM
comercial@gacetadeltaxi.com

Administración: info@gacetadeltaxi.com

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 (XXVI)

Manu Sánchez

Responsable Geet
Plataforma en defensa
del servicio público del taxi



Es evidente que desde ciertos sitios (por todos conocido) quieren a toda costa que exista un cambio en las reglas del juego en el ámbito de la movilidad urbana, y para ello, qué mejor que emitir ciertas noticias falsas (en inglés: fake news). Son un tipo de bulo que consiste en un contenido pseudoperiodístico difundido a través de portales de noticias, prensa escrita, radio, televisión y redes sociales y cuyo objetivo es la desinformación con un marcado interés de mediatización para conseguir que unos pocos obtengan los beneficios pretendidos de la misma.

Desde muchos sitios se ha extendido la idea de que el sector del taxi es un tipo de empresa privilegiada respecto a la no aplicabilidad de la Competencia, por ser esa parte híbrida del sistema prestacional que recae en el interés general. Pero, ¿qué se entiende por empresa privilegiada?.....Hasta ahora y por parte de todos aquellos que practican la fórmula de la competencia como arma arrojadiza contra el sector del taxi, lanzan mediante una Fake News que el sector del taxi es un sector privilegiado, al mantener un trato de favor o de relación especial con la administración. Eco que se recoge por los medios de comunicación y redes sociales para crear opinión sobre la sociedad.

En principio, bien es verdad que privilegio es la ventaja exclusiva o especial (como la exención de una obligación general, o el permiso para realizar una actividad en condiciones de exclusividad) que goza alguien por concesión por determinada circunstancia propia. En el caso del colectivo del sector del taxi, el poder desarrollar o prestar los diferentes servicios de movilidad de los ciudadanos de un municipio, bajo la

premisa de la noción de un Servicio Público, y que por ende es una fuerte oposición al moderno concepto liberal de la competencia de actividades en los mercados. Un producto adquirido por el Libre mercado, que se viene implantando como dogma de fe, desde el propio epicentro europeo a todos los Estado Miembros (EE.MM) y, que entendemos que distorsiona tanto el Derecho Comunitario como el Derecho interno de cada país miembro.

Sector privilegiado es sencillamente toda aquella empresa privada o pública a la que el Estado, Comunidad o Ente Local ha concedido discrecionalmente y reglados derechos exclusivos o especiales en atención del Interés General, es decir de los ciudadanos. En palabras del Tribunal corresponde a la existencia de un derecho exclusivo que no implica necesariamente que exista posición de dominio y menos de monopolio. Lo digo para aquellos fieles al libre mercado y reglas de la competencia.

Según el Alto Tribunal el problema de entenderse como actividad privilegiada, “se ubica en el desconocimiento adquirido por el mismo taxista titular o asalariado, que a la hora de ejercer la profesión en aras del interés general a través de la prestación del servicio ofrece una mala praxis en la misión encomendada por el municipio”. Por lo tanto, ese derecho exclusivo en la prestación no está en condiciones de satisfacer adecuadamente la demanda de ese bien o servicio. Ocurrido esta situación, se estaría en tal caso, limitando la producción de los demás, es decir limitando al mercado, y este tipo de abuso reiterado por parte de la empresa pública, o de las actividades empresariales o profesionales, ha sido suficiente motivo para que el Tribunal presumiese que el derecho exclusivo (o privilegio) era en sí la causa del abuso, un abuso que se debe de corregir. Esto es sector privilegiado, donde las acciones de unos pocos que alteran

la misión de producción y prestación en el ámbito del Servicio Público, con sus malas praxis impiden la confianza de los usuarios en el conjunto general del sector. Espero que no sigan mareando más la perdiz, ni desde los medios de comunicación, ni por parte de las Apps disruptivas, ni RRSS. Y por supuesto, menos aún desde el Poder Político y las Administraciones Públicas, porque el Tribunal Supremo ya emitió resolución.

**“A veces uno sabe de qué lado estar, simplemente viendo quiénes están del otro lado”
Leonard Cohen**



La electrificación es ya el presente del automóvil



El presente de la automoción es eléctrico, autónomo y conectado. Los vehículos eléctricos Nissan, Nissan LEAF y la furgoneta made in Spain, Nissan e-NV200 están cambiando las reglas del juego de la movilidad inteligente.

El Nissan LEAF, líder del sector desde su lanzamiento en 2011, es el vehículo eléctrico más vendido del mundo. Este año, Nissan ha vuelto a batir el récord de LEAF matriculados en el mercado español. Hoy en día, ser el pionero tiene premio ya que uno de cada tres turismos eléctricos que circulan por nuestras carreteras es un LEAF.

Una nueva forma de pensar

El Nissan LEAF representa la Movilidad Inteligente Nissan. Se trata de una experiencia de conducción totalmente nueva que incluye tres pilares principales: Potencia Inteligente, representada por el avanzado tren motriz eléctrico de 40 y 62 kWh, con mayor eficiencia energética, y mayor par y potencia para conseguir una conducción más emocionante; Conducción Inteligente, que es la tecnología diseñada para mejorar la confianza durante la conducción, aumentar la seguridad y reducir el estrés; y la Integración Inteligente Nissan, la conexión entre el coche y la sociedad mediante la conectividad y la conexión a las redes eléctricas gracias a la tecnología única de recarga bidireccional. El Nissan LEAF es mucho más que un vehículo 100% eléctrico; es una unidad eléctrica móvil que permite a los clientes gestionar su consumo eléctrico mediante soluciones domésticas o empresariales. Esta

misma tecnología está integrada en la furgoneta made in Spain, Nissan e-NV200.

ProPILOT está diseñado para circular por carril único en autopista, y se ha optimizado para funcionar en condiciones de tráfico denso o a altas velocidades. El conductor puede activar ProPILOT igual que con un control de crucero convencional; programando la velocidad de crucero y la distancia deseadas. Con la ayuda del radar y las cámaras, ProPILOT ajusta la velocidad respecto al tráfico de la vía y mantiene el coche en el centro del carril. Incluso gestiona los atascos, por lo que ir a trabajar resulta más relajante y menos cansado. El 90% de los LEAF que se han vendido llevaban incorporado el sistema ProPILOT, lo que es un indicio de que la sociedad apuesta por la conducción autónoma segura.

El e-Pedal

La revolucionaria tecnología e-Pedal del nuevo Nissan LEAF transforma la manera de conducir, ya que permite acelerar, desacelerar y parar con tan solo aumentar o disminuir la presión sobre el pedal del acelerador. Si se suelta este pedal, el coche desacelera y se detiene completamente, incluso en pendiente, sin necesidad de pisar el pedal del freno. Con una tasa de desaceleración de hasta 0,2 G, el e-Pedal elimina la necesidad de que el conductor tenga que mover constantemente el pie del acelerador al freno para desacelerar o parar, por lo que este sistema ayuda a reducir la fatiga y el estrés durante la conducción urbana diaria, permitiendo que el conductor use el pedal del freno hasta un 90% menos que en coches convencionales.



**Ser el
pionero
tiene
premio**

Primer aniversario de la huelga del taxi

Barcelona-Madrid, cara y

Ha pasado ya un año desde que el taxi de Madrid y Barcelona iniciase una huelga para que, de una vez por todas, las respectivas administraciones regulasen las VTC. A lo largo de estos 365 días se ha podido comprobar la enorme diferencia que se han encontrado los profesionales de una y otra ciudad. Mientras que en la capital lo único que han conseguido son meras intenciones de última hora, en la Ciudad Condal se han atendido las demandas de los taxistas en cuanto al control de las VTC



Taxistas de Barcelona y Madrid protestan durante la huelga de hace un año

Tras un histórico referéndum celebrado días antes, el 21 de enero de 2019 el sector del taxi de Madrid inició una histórica huelga para exigir a la Comunidad de Madrid que, de una vez por todas y al amparo de las competencias otorgadas por el Gobierno central, regulasen la actividad de los vehículos de arrendamiento con conductor (VTC).

Días antes, el taxi de Barcelona inició un paro espontáneo tras conocer que la precontratación mínima otorgada por la Generalitat de Catalunya a las VTC sería de tan solo quince minutos. Los taxistas en asam-

bleas espontáneas apoyaron la huelga y no tardaron en dirigirse al Aeropuerto del Prat de Barcelona para evidenciar su malestar.

Ya desde un principio, se pudo observar la diferencia en el trato de la administración respectiva que encontraron los taxistas de uno y otro lugar. Mientras que en Barcelona -siempre con el Mobile World Congress en el horizonte-, se intentó poner fin al conflicto atendiendo las demandas de los taxistas; en Madrid la reacción de la administración regional cada vez era más lejana a cualquier tipo de diálogo.

El paro en la capital se prolongó 16 días e

cruz un año después

incluso algunos taxistas se pusieron en huelga de hambre. Los profesionales reclamaron desde el principio y antes incluso de las movilizaciones que se estableciese un tiempo de precontratación mínimo de una hora para diferenciar los servicios de las VTC. Hoy, más de 365 días después, estos vehículos tienen exactamente la misma regulación regional que hace un año; es decir, ninguna.

La Generalitat de Catalunya, sin embargo, en apenas cinco días puso un parche al conflicto y atendió las demandas de los taxistas con un decreto que regulaba las VTC, introducía la precontratación, y sobre todo permitía a los municipios ampliar el plazo desde la reserva de un servicio de VTC hasta su efectiva prestación.

Animados por lo que había surgido en Bar-

Garrido abre la puerta a regular las VTC

celona, los taxistas de Madrid demandaban unas condiciones similares. Sin embargo, un año después, la regulación de las VTC, y con ello su precontratación, ha quedado en saco roto.

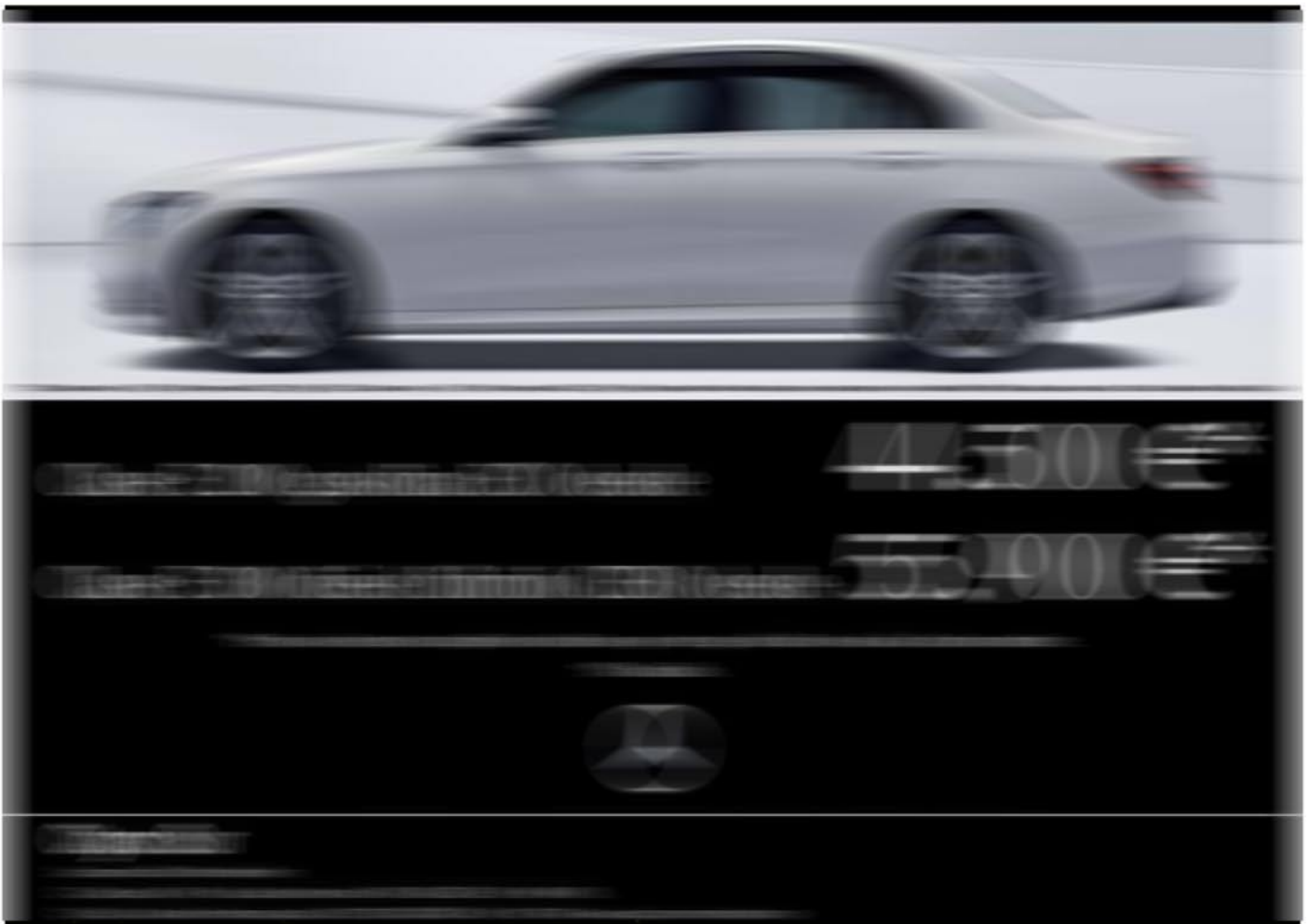
El único atisbo de control del servicio fue una Ordenanza de VTC que limitaría de alguna manera su actividad con un régimen de descansos. Sin embargo, dicha Ordenanza fue desarrollada por el equipo de gobierno de Manuela Carmena. Una vez que se cambió el color ejecutivo en el Ayuntamiento, la

ordenanza fue metida en un cajón que nadie ha podido abrir aún.

Liberalización del taxi

Cuanto más se recrudecían las condiciones de los taxistas durante la huelga, más fuerte sonaban las voces del Gobierno de la Comunidad de Madrid y de representantes del Partido Popular a nivel nacional a favor de la liberalización del sector del taxi para competir con las plataformas de VTC.

Para el recuerdo de muchos taxistas quedarán las declaraciones del actual líder del PP, Pablo Casado, que el mismo día en el que la Policía Municipal desalojaba a los taxistas del Paseo de la Castellana en Madrid, habló claramente de que para solucionar el conflic-





El taxi de Madrid se concentró frente a Fitur durante el paro

to se habría de liberalizar el taxi y no regularizar las VTC.

Y el Partido Popular cumplió su promesa. Dos meses después de la huelga aprobó un Reglamento del Taxi, el cual se encuentra recurrido por algunas organizaciones del sector en sede judicial. En dicho reglamento entre otras medidas se encontraba la implantación del precio cerrado (ya en vigor tras adaptarlo el Ayuntamiento para el APC) y la posibilidad de reservar el taxi por plazas (taxi compartido).

Las medidas de liberalización del sector no disgustaron a todo el colectivo, pero sin embargo, sí que había unidad a la hora de exigir una regulación de las VTC. En relación a esto, durante este año que ha transcurrido tras la huelga, lo único que han podido atisbar los taxistas son una declaración de intenciones del actual Consejero de Transportes de la Comunidad de Madrid, Ángel Garrido que, casualidades de la vida, es la misma persona que durante la huelga ocupaba la presidencia del gobierno regional.

En una reunión celebrada en el mes de diciembre con motivo del asesinato de un compañero en Alcalá de Henares, Garrido habló por primera vez de la posibilidad de regular este tipo de vehículos, que recordemos, en Madrid no tienen ningún tipo de cortapisas más allá de la normativa estatal.

Garrido por primera vez, once meses después de la feroz lucha que mantuvo el colectivo, abrió la puerta a una posible regulación de las VTC en territorio madrileño ante los representantes del sector del taxi. Tanto es así que en la mencionada reunión, los taxistas quedaron sorprendidos por la actitud mostrada por el Consejero de Transportes ya que se dirigían al encuentro con el ex presidente del Gobierno de la CAM con ganas

de solicitar y recriminarle su actitud pasiva ante las VTC.

La Consejería de Transportes de la CAM ahora entiende que es necesaria una regulación dado el elevado número de expedientes sancionadores abiertos a este tipo de

vehículos, aunque la Comunidad de Madrid trasladó a los taxistas que en primer lugar debía de haber un Gobierno estatal definitivo para ver qué postura toma en relación a estas autorizaciones. Y en cualquier caso, a nivel autonómico, esa regulación de VTC que adoptaría el Ejecutivo regional no se establecería a través de una modificación de la Ley de Transportes, si no a través de una Ley de Movilidad Sostenible.

Las asociaciones representativas del sector expresaron al consejero que esta regulación no se puede dilatar en el tiempo, principalmente porque en menos de tres años será de aplicación directa el famoso Decreto Ábalos que obliga a las VTC a disponer de licencia urbana para operar en la ciudad.

El taxi catalán avanza en sus propósitos

Si en Madrid lo único que se ha conseguido son unas palabras prometedoras a final de

La mayoría de los madrileños quiere VTC reguladas

Con motivo del cumplimiento de un año de la huelga que llevó a cabo el taxi en enero de 2019, desde Telemadrid se elaboró una encuesta para el programa "La Solución" que evidenció que la mayoría de los madrileños apoya una mayor regulación de las VTC para solucionar el conflicto entre este sector y el colectivo del taxi.

La encuesta, elaborada a través de la web de la cadena pública y redes sociales, evidenció que el 85% de los encuestados se decanta por regular más los vehículos de arrendamiento con conductor. El 10% de los participantes optó por la opción de liberalizar el mercado y el 5% restante se decantó por la opción que planteaba una mediación entre los dos sectores.

La votación se cerró con un debate televisado el pasado 29 de enero en el que había representantes de las tres opciones planteadas. En representación del taxi acudieron Julio Sanz, presidente de FPTM; Santiago Simón, miembro de la junta directiva de FPTM; y Miguel Ángel Leal, ex presidente de la Asociación Gremial.

10% Libre mercado

5% Mediación entre los dos sectores

85% Mayor regulación de los VTC

Resultado de la encuesta elaborada por Telemadrid

EXSIS BOG FIRMOO AUGRREKARABE

TEKNIÐUR HAFNA AUGRREKARABE	SEMI- AUTOMATISKA HAFNA	FRAMM- HAFNA	COMBINATION FRAMM- HAFNA
<ul style="list-style-type: none"> • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt 	<ul style="list-style-type: none"> • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt 	<ul style="list-style-type: none"> • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt 	<ul style="list-style-type: none"> • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt



EXSIS BOG FIRMOO AUGRREKARABE

EXSIS AUGRREKARABE	EXSIS AUGRREKARABE
<ul style="list-style-type: none"> • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt 	<ul style="list-style-type: none"> • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt • 100% hagnátt



Asamblea de taxistas durante la huelga en Barcelona



2019, en Barcelona a lo largo de este año se han atravesado muy diversas situaciones. Tras la aprobación del decreto de la Generalitat que introducía la precontratación y permitía al Área Metropolitana de Barcelona a que, a través de un reglamento, pudiera fijar dicha precontratación en una hora, las plataformas de Uber y Cabify no tardaron en anunciar que se marchaban de la Ciudad Condal.

Ese anuncio fue cumplido, supuestamente, durante las primeras semanas, que fue el tiempo que necesitó Cabify para anunciar que volvía a prestar servicio en la capital catalana. Posteriormente, en el mes de julio, el Tribunal Superior de Justicia de Catalunya suspendió la hora de precontratación del AMB quedando solo en vigor los quince minutos que establecía el decreto de la Generalitat.

Aún así, el decreto iba más allá de la propia precontratación, puesto que incluía otros aspectos como la prohibición de la geolocalización o de captación en la vía pública. A lo largo de estos doce meses, sin embargo, los taxistas han denunciado que, efectivamente, la normativa en materia de control de estas VTC no se estaba cumpliendo.

Disparidad en la regulación de las VTC

Las huelgas de Madrid y Barcelona tuvieron su germen precisamente en el famoso Decreto Ábalos de septiembre de 2018 que permitía a las Comunidades Autónomas y a los municipios a regular las VTC. En las dos principales ciudades de nuestro país los taxistas recurrieron a la huelga para conseguirlo, pero en otras ciudades no ha sido necesario llegar a tal extremo.

Un ejemplo de esto son Galicia y el País Vasco, aunque con resultados cautelarmente distintos. En la comunidad gallega, un acuerdo entre taxistas y empresas de VTCs tradicionales ha permitido que la Xunta apruebe por medio de una ley la obligación de que pasen 15 minutos desde la contratación hasta la prestación del servicio VTC.

En el País Vasco, por el contrario, y pese a que también la Federación Vasca del Taxi llegó a un acuerdo con las VTCs tradicionales, el Tribunal Superior de Justicia suspendió de forma cautelar la precontratación de 30 minutos para las VTC que había aprobado el Gobierno de Euskadi.

En relación precisamente con lo sucedido en tierras vascas, la justicia les ha dado razones para que no se rinden y luchen en los juzgados. En Elche, donde la patronal de VTC también solicitó medidas cautelares para pedir la suspensión de una precontratación de una hora obligatoria para las VTC impuesta por el Ayuntamiento, dichas medidas fueron rechazadas por el Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana.

Estos tres son solo unos ejemplos de la disparidad que se ha generado en torno a las VTC en las distintas comunidades autónomas. Quien sabe si la solución pase, una vez establecido el nuevo Gobierno estatal, por una revisión de la actual normativa que pueda dar unas instrucciones sobre qué se debe tener en cuenta para regular las VTC.

The following information is provided for informational purposes only and does not constitute an offer of insurance. Insurance coverage is subject to underwriting and may vary by policy. Please contact your agent for more information.

Auto Insurance
 Coverage includes liability, collision, comprehensive, medical payments, and uninsured motorist.

Homeowners Insurance
 Coverage includes dwelling, personal property, liability, and medical payments.

Life Insurance
 Coverage includes term life and whole life policies.

Health Insurance
 Coverage includes individual and family health plans.

Disability Insurance
 Coverage includes short-term and long-term disability benefits.

Umbrella Insurance
 Coverage includes personal liability and property damage protection.

Travel Insurance
 Coverage includes trip cancellation, medical emergencies, and baggage loss.

Business Insurance
 Coverage includes general liability, professional liability, and commercial property.

Retirement Planning
 Services include 401(k) plans, IRAs, and annuities.

Investment Services
 Services include mutual funds, stocks, and bonds.

Financial Planning
 Services include estate planning, tax planning, and asset management.

Insurance Brokerage
 Services include policy review, claims assistance, and risk management.



Auto Insurance
 Coverage includes liability, collision, comprehensive, medical payments, and uninsured motorist.

Homeowners Insurance
 Coverage includes dwelling, personal property, liability, and medical payments.

Life Insurance
 Coverage includes term life and whole life policies.

Health Insurance
 Coverage includes individual and family health plans.

Disability Insurance
 Coverage includes short-term and long-term disability benefits.

Umbrella Insurance
 Coverage includes personal liability and property damage protection.

Travel Insurance
 Coverage includes trip cancellation, medical emergencies, and baggage loss.

Business Insurance
 Coverage includes general liability, professional liability, and commercial property.

Retirement Planning
 Services include 401(k) plans, IRAs, and annuities.

Investment Services
 Services include mutual funds, stocks, and bonds.

Financial Planning
 Services include estate planning, tax planning, and asset management.

Insurance Brokerage
 Services include policy review, claims assistance, and risk management.

Auto Insurance
 Coverage includes liability, collision, comprehensive, medical payments, and uninsured motorist.

Homeowners Insurance
 Coverage includes dwelling, personal property, liability, and medical payments.

Life Insurance
 Coverage includes term life and whole life policies.

Health Insurance
 Coverage includes individual and family health plans.

Disability Insurance
 Coverage includes short-term and long-term disability benefits.

Umbrella Insurance
 Coverage includes personal liability and property damage protection.

Travel Insurance
 Coverage includes trip cancellation, medical emergencies, and baggage loss.

Business Insurance
 Coverage includes general liability, professional liability, and commercial property.

Retirement Planning
 Services include 401(k) plans, IRAs, and annuities.

Investment Services
 Services include mutual funds, stocks, and bonds.

Financial Planning
 Services include estate planning, tax planning, and asset management.

Insurance Brokerage
 Services include policy review, claims assistance, and risk management.



La carga inalámbrica, impulso al taxi eléctrico



El WEVC impulsará la comercialización de los vehículos eléctricos

tán cargándose y no tienen problemas con la autonomía eléctrica.

Convencidos de que este sistema puede cambiar totalmente el desarrollo del coche eléctrico, el Gobierno de Reino Unido, por medio de su agencia estatal de innovación, ha anunciado que va a apoyar económicamente el desarrollo de esta novedosa tecnología de recarga inalámbrica.

El objetivo que se ha planteado la administración británica es implantar esta tecnología lo más rápido posible y por ese motivo, el proyecto recibirá una partida de 3,4 millones de libras (4 millones de euros) que servirán para el desarrollo técnico y para realizar una prueba que se extenderá durante seis meses.

La administración británica considera que la carga inductiva supondrá un golpe de efecto importantísimo en el futuro de la movilidad eléctrica. El hecho de que los coches particulares y los profesionales puedan cargar sus

Los dos principales quebraderos de cabeza que tenemos a la hora de pensar en la adquisición de un vehículo eléctrico son la autonomía y el tiempo de carga. Profesionales como los taxistas, que realizan una gran cantidad de kilómetros y utilizan el coche muchas horas a lo largo de la jornada laboral, priorizan a la hora de escoger un modelo un vehículo fiable y con gran autonomía.

Por ese motivo, y pese a que el sector del taxi de nuestro país está demostrando ser un colectivo comprometido con el medio ambiente y que encaja a la perfección las nuevas políticas de la administración en materia medioambiental, aún es reticente a la hora de apostar por una movilidad totalmente eléctrica.

Quién sabe si el nuevo sistema que se está desarrollando en otras ciudades europeas sea el paso definitivo de la movilidad eléctrica y suponga un paso de gigante en la comercialización de los modelos ECO. Ese sistema, llamado Wireless Electric Vehicle Charging (WEVC) o Cargador Inalámbrico para Vehículo Eléctrico, permite que los vehículos puedan cargar sus baterías en cuestión de minutos y sin necesidad de cargador, ya que simplemente colocando el vehículo por encima de unos dispositivos situados en el suelo, las baterías se recargan de manera eficaz.

Reino Unido apuesta por el WEVC

Lo ideal para el taxi, y así se está pensando ya en países como Reino Unido para el crecimiento del coche eléctrico, es que dichos cargadores inductivos e inalámbricos puedan colocarse en las paradas; de este modo los taxistas, mientras esperan a la recogida de clientes, se aseguran que el vehículo es-



Oslo sólo permitirá vehículos eléctricos desde 2025

vehículos en cuestión de minutos y sin bajarse prácticamente del coche, servirá para transformar sectores como el taxi. Las baterías de estos modelos que aceptan la carga inductiva serán más pequeñas, de forma que se reducirá su precio y sus consumos, al poder tener zonas de recarga situadas en paradas a la espera de clientes.

La agencia estatal encargada del proyecto lo llevará a cabo junto a Sprint Power, una compañía de tecnología británica especializada en la propulsión eléctrica; CENEX, que es el Centro de Excelencia para las Tecnologías de Celdas de Combustible y Bajo Carbono; la Universidad de Coventry; el Ayuntamiento de Nottingham; Shell; Parkin Energy y Transport for London, el organismo regulador del taxi en la capital de Inglaterra.

Sprint Power ha explicado que desarrollará una infraestructura personalizada para favorecer la recarga de los conductores, además de diseñar un kit de integración a medida para cada tipo de vehículo para que los taxis eléctricos puedan adaptarse a las capacidades de carga inalámbrica.

La prueba que financiará el gobierno británico tiene como objetivo demostrar la viabilidad, tanto técnica como comercial, de la carga inductiva para los taxis eléctricos en ciudades de mediano y gran tamaño. La instalación de los cargadores inalámbricos permitirán recargas frecuentes adaptándose a los ciclos de trabajo de los taxis y evitando que los taxistas tengan que acudir a estaciones públicas y manipular algún tipo de cable.

Oslo quiere sus taxis eléctricos con carga inalámbrica para 2023

La apuesta de Reino Unido resulta llamativa ya que la flota actual de vehículos eléctricos aún es muy pequeña en comparación con el total de coches que circulan por tierras británicas. Donde no es tan llamativo, pero no por eso deja de ser relevante, es que en Oslo, de forma obligatoria a partir de 2023 todos los taxis deberán ser obligatoriamente eléctricos.

Además, la capital noruega contará con una red de recarga inalámbrica, desarrollada e instalada por Forum y Momentum Dynamics, que se situará en las paradas de taxis para dar servicio a toda la flota. De esta forma, Oslo se convertirá en la primera ciudad del mundo en contar con este sistema de recarga por inducción para taxis eléctricos. La posibilidad de multiplicar los puntos de recarga, consideran desde la administración de Noruega, favorecerá el incremento de taxis de cero emisiones.

El taxi servirá de lanzadera para el plan final que persiguen desde la capital noruega, que no es otro que en 2025, todos los coches particulares nuevos que se matriculen sean obligatoriamente eléctricos.

Javier Izquierdo



España, a la cola de Europa

Nuestro país, pese a las intenciones de la administración de dar un salto hacia una movilidad más ecológica, registra en la actualidad uno de los peores datos de porcentaje de flota eléctrica de toda Europa, tanto en el total de vehículos como en infraestructuras de recarga.

En función de un barómetro de electro-movilidad elaborado por la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles (Anfac), el porcentaje de vehículos eléctricos en España ascendió al 1,2% al cierre del segundo trimestre de 2019.

Es el peso más bajo de los quince países de la Unión Europea analizados por la mencionada asociación. España solo se encontraría por delante de Italia, que tiene un 0,6% y de la República Checa, que cuenta con un 0,4%.

Por el lado contrario, Noruega es el líder absoluto con un 54% de vehículos eléctricos en su flota automovilística. Después del país nórdico se encuentra a una distancia considerable Países Bajos, con un 9,9% y la vecina Portugal, con un 4,5%.

Madrid cuenta ya con autobuses con carga por inducción

La carga por inducción no es nueva en ciudades de España. Madrid se convirtió en 2018 en la primera metrópoli de nuestro país que cuenta con una línea de autobuses eléctricos que se recargan con un sistema por inducción.

Se trata de la línea 76 de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid (EMT), que cubre el trayecto entre la plaza de la Beata María Ana de Jesús y Villaverde Alto. En total son cinco autobuses eléctricos los que cubren esta línea que cuenta con ese novedoso sistema.

El de la línea 76 es el primer sistema de recarga inalámbrica implementado por empresas españolas y es el primero que ha logrado una homologación completa del conjunto del sistema por primera vez en nuestro país.

Falta por saber si, una vez implantado en este medio de transporte, el taxi podrá disponer en un corto-medio plazo de un sistema de recarga novedoso que, según los estudiosos en la materia, impulsará definitivamente la apuesta por el vehículo eléctrico como medio de transporte fiable en las grandes ciudades.

“El acuerdo con las VTC fue



Manuel Sánchez Quindimil, presidente de la Federación Gallega del Taxi

El pasado 17 de diciembre, el Pleno del Parlamento de Galicia aprobó el Proyecto de Ley de medidas fiscales y administrativas regionales para 2020. En el capítulo V del título II de la citada norma, se incluyeron una serie de modificaciones de la Ley 4/2013 de Transporte Público en Vehículos de Turismo en Galicia.

La principal novedad es que además de la implantación del precio cerrado en el taxi, en el artículo 51.1 de la citada norma se establece por primera vez que los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor deberán contratarse con una antelación mínima de quince minutos antes de la prestación.

Las negociaciones para poder llegar a estos quince minutos han sido fruto de un acuerdo al que ha llegado la Federación Gallega del Taxi, presidida por Manuel Sánchez Quindimil con las asociaciones de VTC tradicionales que operan en territorio gallego.

De la gestación de este acuerdo para aprobar la ley antes de final de 2019, así como de otros asuntos candentes de la actualidad del taxi gallego nos habla en esta entrevista concedida a La Gaceta del Taxi el propio Quindimil.

Gaceta del Taxi.- Del acuerdo anunciado por la Xunta entre el taxi y las VTC tradicionales ha surgido esta implantación de 15 minutos de precontratación obligatoria para los servicios VTC. ¿Cómo se llegó a ese acuerdo? ¿Cuáles son los puntos principales del mismo?

Manuel Sánchez Quindimil.- Hace tiempo ya habíamos pedido que se regulase la precontratación de las VTC. Lo hicimos por nuestra cuenta pidiendo una precontratación mínima obligatoria de tres horas. La administración nos decía que lo estaba estudiando, que a lo mejor tres horas quizás era demasiado. En ese tiempo fuimos acercándonos a las VTC, y ellas a nosotros. Ya habíamos estado en contacto anteriormente porque nunca tuvimos ningún problema entre los dos sectores, pero un día nos sentamos a hablar, creo que por el mes de julio, y de

manera muy rápida fuimos acercando posturas. Cada parte llevaba un borrador con los temas que quería poner sobre la mesa. Prácticamente la mayoría estaba de acuerdo con el primer borrador que salió de la primera reunión. El acuerdo fue casi instantáneo. Posteriormente se celebraron otro par de reuniones más y cuando nos pusimos todos de acuerdo llamamos a la Dirección General de Transportes. Mantuvimos encuentros con la Consellería y los técnicos y fue todo muy rápido. Al final logramos que la precontratación pudiese entrar en la ley de acompañamiento antes del final de 2019.

G.T.- ¿Cuáles son los puntos más importantes que incluye este acuerdo?

M.Q.S.- En un principio demandábamos, además de la precontratación, que la geolocalización fuese oculta hasta que el conductor hubiese sido contratado y saliese en busca del cliente. Eso aún lo tenemos pendiente y así se lo hemos comunicado a la Consellería, a la que hemos instado a que se apruebe esta medida. Pedíamos la pegatina de las VTC con la Xunta atrás y delante del parabrisas. Desde las VTC decían que preferían llevar la matrícula azul. Bueno, supongo que será cuestión de llegar también a puntos de encuentros y encontrar una solución a los diferentes asuntos.

G.T.- En relación a la captación en la vía pública por parte de estos vehículos, ¿quieren que se incluya alguna medida más estricta?

M.Q.S.- Lo que está claro es que ellos tienen que regresar a su punto de origen o base tras realizar el trabajo. No pueden estar circulando por lugares de ocio.

Precontratación protegida jurídicamente

G.T.- ¿En qué punto se encuentra la precontratación y las otras medidas?

M.Q.S.- La precontratación de 15 minutos ya está aprobada por ley desde el mes de diciembre. Ahora lo que tenemos que hacer es ponernos a trabajar y hacer el control efectivo de los coches para que ellos no recojan los servicios. Se hizo a través de una modificación de ley, no es un decreto que puede tener menos fuerza. Este hecho nos viene a aportar una seguridad jurídica mucho mayor que si hubiésemos seguido otro tipo de trá-

“Las VTC tradicionales han visto la necesidad de estar unidas al taxi”

casi instantáneo”

“En A Coruña el 35% de los taxis son híbridos”

mite: una ley únicamente puede ser derogada mediante un recurso de inconstitucionalidad, a diferencia de, por ejemplo, un decreto (método seguido en otras CCAA) que puede ser impugnado mediante un simple recurso contencioso administrativo.

G.T.- ¿Y en esa modificación de la ley que se incluyó además de la precontratación?

M.Q.S.- En esa modificación del mes de diciembre solo se incluyó lo de la precontratación de 15 minutos. Lo otro, como fue todo tan rápido, no se ha podido incluir. De momento.

G.T.- Lugares de Galicia como A Coruña están recibiendo la llegada de plataformas que trabajan con VTC. ¿Tienen constancia de si van a impugnar esta modificación de la ley?

M.Q.S.- Que nosotros sepamos, no nos consta que vayan a impugnarlo. Pero no lo sabemos.

G.T.- ¿Han estado presentes en las reuniones a las que hacía mención anteriormente que desarrollaron con organizaciones de VTC?

M.Q.S.- No, no han estado presentes.

G.T.- ¿Se nota por ejemplo en A Coruña la llegada de vehículos que trabajan con estas plataformas?

M.Q.S.- Bueno al principio lo notamos un poco más porque creo que la gente usaba estas plataformas un poco por novedad. Pero actualmente no tienen ninguna demanda. Lo que sucede es que ellos tienen la facilidad que hasta ahora les da la ley de poderse mover por cualquier sitio sin ningún tipo de área restringida. Tan pronto pueden estar en la ciudad como en otro Ayuntamiento limítrofe. Esa posibilidad no la tenemos en el taxi.

G.T.- Al haber mantenido contacto con ellos durante estos meses, ¿cómo han recibido desde las organizaciones tradicionales de VTC la llegada de estas plataformas?

M.Q.S.- Ellos están satisfechos con la precontratación de 15 minutos precisamente porque no solo afecta al taxi el que operen sin regulación, les afecta incluso más a estas empresas tradicionales. Porque también van a captar sus clientes. Han visto la necesidad de estar unidos con el taxi, tal y como habíamos estado unidos toda la vida porque nunca había habido ningún tipo de problema. En Galicia siempre se ha atendido al cliente del transporte en vehículo sin ningún tipo de problemas.

G.T.- Cambiando de asunto, pasada la primera mitad del mes de enero supimos de una línea de ayudas para renovar la flota del taxi gallego y hacerla más ecológica. ¿En qué consisten estas ayudas?

M.Q.S.- Tras varias conversaciones que con la Consellería habíamos hablado de la necesidad de la transformación para hacer de las ciudades gallegas ciudades limpias y respetuosas con el medioambiente. Por ese motivo, le habíamos transmitido de la posibilidad de que los taxis de Galicia dispusieran de una ayuda para poder transformarse y hacer



“En A Coruña el 35% de los taxis son híbridos”



La Xunta anuncia hasta 6.000 euros de ayudas para taxis eléctricos

las ciudades cuanto menos contaminadas mejor. En alguna conversación con la Concellería lo habíamos dejado y ahora hemos conocido estas ayudas. Que no están nada mal. Son 4.000 euros para los vehículos híbridos y 6.000 para los vehículos eléctricos totales; y los 10.000 euros para los vehículos adaptados a personas con problemas de movilidad.

G.T.- ¿Se pueden beneficiar de estas ayudas todos los taxistas o hay límites?

M.Q.S.- Estas ayudas están destinadas a los taxistas de todo Galicia sin ningún tipo de cortapisas. Simplemente deben cumplir los requisitos marcados por la administración para optar a la ayuda y ya. Actualmente se penaliza el diesel porque toda la movilidad, sobre todo en las ciudades, está marcando una tendencia a la desaparición de este combustible. Pero los híbridos o eléctricos son coches más caros y por eso la solicitud de ese impulso.

G.T.- Actualmente, ¿qué porcentaje de vehículos eléctricos o híbridos hay en la flota del taxi de Galicia?

M.S.Q.- Un porcentaje de todo Galicia es difícil calcular, pero en ciudades como por ejemplo Vigo, utilizan más el Gas, pero en A Coruña debe haber ya un 30-35% de vehículos híbridos y un eléctrico. Pero es que no hay infraestructura para el taxi para este tipo de vehículos porque no sabes dónde vas a ir y las horas que vas a trabajar.

G.T.- Con todo el revuelo de la aparición de estas plataformas que trabajan con VTC, ¿le da la sensación de que ha cambiado mucho el taxi en cosa de tres o cuatro años?

M.Q.S.- Llevamos muchos años notando que el taxi está cambiando mucho. Si uno se

“El taxi está preparado para los clientes de última generación”

fija en nuestras aplicaciones, la gestión de flotas, la obligatoriedad del cobro con tarjeta, son detalles que marcan que el taxi está preparado para estos clientes de última generación. Vamos avanzando. Quizás por no tener la posibilidad de hacer esa publicidad que hacen ellos pues no ha llegado estos avances a los ciudadanos, pero sí que hemos mejorado mucho. Hoy en día puedes elegir el vehículo, es decir, todas las opciones que debe ofrecer el taxi en 2020.

G.T.- Hacía referencia a la publicidad, y uno de los hechos que más mala imagen da al taxi en general es cuando un conductor comete alguna infracción tras haber consumido alcohol o drogas. Ustedes pidieron hace unos años que se retirase la licencia a aquellos taxistas que habían sido identificados cometiendo este tipo de prácticas. ¿En qué quedó esa propuesta?

M.S.Q.- Tanto como la retirada, lo que nosotros sí que solicitamos es que si había una persona que conducía bajo esas circunstancias evidentemente no podía trabajar en el colectivo del taxi. Ese tipo de personas tienen que desaparecer del colectivo. Aquí en Coruña no se dio pero no debe trabajar una persona de esas características en el sector del taxi.

G.T.- Preside la Federación Gallega del Taxi desde hace ya bastantes años, ¿en qué situación se encuentra la organización?

M.Q.S.- La presido desde hace 14 años, y aún me quedan ganas aunque los años ya van pesando [risas]. Fegataxi hemos conseguido todo el acuerdo de las VTC o el impulso de las subvenciones por la unión que demostramos en la asociación. He tenido la suerte de contar con todos los profesionales que han formado parte de Fegataxi que me han apoyado y entre todos hemos conseguido estos logros. Siempre que he llamado a otros compañeros me han atendido. Tenemos en Fegataxi tenemos todas las ciudades y debe haber como unos 2.600 socios.

Javier Izquierdo

El PP aprueba por primera vez una precontratación mínima para VTCs

Lo sucedido en Galicia ha supuesto una ruptura con la tendencia marcada por el Partido Popular en el resto de España en relación con la regulación o no de los servicios de arrendamiento con conductor (VTC).

Galicia se ha convertido en la primera Comunidad Autónoma gobernada por el Partido Popular que aprueba una norma donde se establece una precontratación mínima obligatoria de 15 minutos a las VTC. Esta decisión, que ha llegado tras el acuerdo alcanzado entre taxistas y organizaciones de VTC tradicionales, choca mucho con la postura adoptada por el mismo partido en otras regiones.

En comunidades como Madrid o Andalucía, los taxistas han pedido de forma incesante la regulación de estos vehículos y que se establezca un tiempo mínimo desde la contratación hasta la prestación para diferenciar los dos servicios. El año pasado, y tras una huelga de 16 días, los taxistas de la capital no consiguieron que los populares dieran su brazo a torcer, y en Andalucía, tras varias reuniones y protestas de los taxistas, de momento se está liberalizando el sector del taxi, pero no regularizando el de las VTC.



Transit van

Transit van is a versatile commercial vehicle designed for a wide range of business needs. It offers a spacious interior with flexible seating arrangements, making it ideal for transporting passengers or cargo. The van is equipped with modern features such as air conditioning, power windows, and a large infotainment system. Its compact size and maneuverability make it easy to navigate through city streets and tight parking spaces. The Transit van is available in various configurations, including different engine options and wheelbases, to suit specific requirements. Its durable construction and low maintenance costs make it a reliable choice for businesses looking for a cost-effective transport solution.



Victoria del taxi ante las VTC en la AN

Los titulares de VTC están obligados a cumplimentar una hoja de ruta por cada uno de los servicios que realicen. Así lo ha declarado en sentencia la Audiencia Nacional, dando la razón al taxi y al Ministerio de Fomento, y desestimando la posición de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) y de Unauto, la patronal de VTC.

La obligación de llevar una hoja de ruta cumplimentada fue incluida en la última modificación de la Orden FOM 3799/2015 que se aprobó un mes después del Reglamento de Ordenación de Transportes Terrestres (ROTT) de 2015. Esa orden ministerial fue recurrida por la vía contencioso-administrativa por la CNMC al entender que atentaba contra el interés general y contra la libre competencia regulada por la Ley de Garantía de Unidad de Mercado (LGUM). Poco después Unauto se sumó a ese recurso. En defensa de Fomento, se personaron la Federación Profesional del Taxi, Élite Taxi y, posteriormente, Fedetaxi.

En su momento, ya que tanto la CNMC como Unauto también habían recurrido el ROTT ante el Supremo, el Alto Tribunal se declaró competente para hacerse cargo del recurso de la entidad reguladora de la competencia contra el reglamento. Sin embargo, sería la Audiencia Nacional la encargada de fallar sobre el recurso contra la Orden FOM.

Tras conocerse la sentencia del Supremo en junio de 2018 en el que se refrendaba la legalidad del ROTT y, entre otras cosas, se deba por cerrada la liberalización de las VTC, la CNMC desistió de la mayoría de los recursos que también había interpuesto contra la Orden FOM, menos de uno.

Ese artículo contra el que aún mantenía el recurso era el número 24. En dicho precepto se obligaba a las empresas titulares de autorizaciones de arrendamiento con conductor a cumplimentar una

hoja de ruta por cada servicio, que deberá conservarse durante el plazo de un año. En dicha hoja de ruta debe constar el nombre y DNI del arrendador y arrendatario; el lugar y fecha de la celebración del contrato; el lugar, fecha y hora en la que ha de iniciarse el servicio y el lugar y en que haya de concluir, así como la matrícula del servicio.

Tras una reunión mantenida por la Audiencia Nacional en el mes de septiembre, este pasado 16 de enero se conoció la sentencia, que se ha derivado en el tiempo principalmente por la multitud de procedimientos en los que ha incurrido Unauto y que han dilatado la decisión. Conocida la sentencia, la Audiencia mantiene la vigencia del artículo 24 de la Orden FOM, y por lo tanto, las VTC siguen estando obligadas a cumplimentar la hoja de ruta por cada servicio. Contra esta decisión cabe recurso en un plazo de 30 días ante el Tribunal Supremo.

Taxi y VTC, servicios diferenciados

Recuerda la AN en la sentencia que ya el Tribunal Supremo dejó claro que el transporte urbano en taxi es un servicio de interés general, y que por lo tanto, si Fomentó se amparó en dicha aclaración para regular la Orden FOM, lo hizo conforme a derecho.

El magistrado incide en que se deben diferenciar los servicios de taxi y VTCs. Estas últimas están sometidas a una serie de limitaciones, entre otras, la forma de acceder al servicio. Recuerda en sentencia el magistrado que las VTC deben ser precontratadas previamente y no pueden circular por la vía pública provocando la captación. Dichas limitaciones, a ojos de la justicia, no vulneran la LGUM.

Por último, la AN considera que llevar la documentación de la hoja de ruta no va en contra de los principios de necesidad o proporcionalidad. Unauto insistió en que con el registro electrónico de VTC era suficiente y que no era necesaria esa hoja de ruta, algo que se ha descartado por el magistrado.



Sede de la Audiencia Nacional

El taxi pide poder jubilarse anticipadamente

Mejorar la protección y cobertura del colectivo son objetivos del sector del taxi, que pide al Gobierno que promueva la jubilación anticipada bonificada para taxistas y revise las enfermedades profesionales. Este es uno de los Retos del Taxi para 2020 de Fedetaxi, como la regulación de unas tarifas que permitan ofrecer precios cerrados y con antelación a los usuarios, entre otros. Desde la asociación van a solicitar al nuevo ejecutivo que promueva las reformas legales necesarias para que los taxistas puedan jubilarse de forma anticipada si puede acreditar que han cumplido con una actividad mínima. Una medida sobre la que, aseguran, ya se mostraron a favor diferentes grupos del Congreso de los Diputados a quienes volverán a interpelar en esta legislatura.

Para Luis Berbel, vicepresidente de la Federación Nacional del Taxi, es importante avanzar en la protección del colectivo "reconociendo enfermedades profesionales específicas de los trabajadores autónomos en algunos sectores como el del taxi para atenderlas y prevenirlas". En este sentido, se señalan como factores de riesgo para los profesionales la vibraciones del vehículo, manipulación de cargas, riesgos posturales, enfermedades cardiovasculares, fatiga crónica, estrés...



Para FEdetaxi, es importante proteger al colectivo



Agresión a un taxista en Barcelona



El Aeropuerto, escenario de una agresión

Un taxista de Barcelona fue agredido en el Aeropuerto del Prat por grabar a dos conductores “piratas” que presuntamente estaban captando turistas que acababan de aterrizar para ofrecerles transporte sin autorización. Según informan medios locales, el taxista agredido, con 12 años de experiencia en el sector, se encontraba en el aeropuerto para recoger a su madre que acababa de aterrizar procedente de Brasil. En ese momento, pudo observar a dos “piratas” ofreciendo servicio de taxi en la terminal, algo que está totalmente prohibido. El taxista vio movimientos sospechosos y decidió grabarlos con el teléfono móvil, siempre evitando tener problemas. “Les enseñaban a los turistas una carpeta con el logotipo oficial de los taxis y las tarifas”, lamenta ante la citada publicación el taxista agredido. Cuando uno de los conductores se dio cuenta de que el taxista estaba grabando mientras acompañaba a dos personas hasta el aparcamiento, se dio la vuelta y plantó cara al profesional del taxi. “Como me grabes te parto la cara”. Con esas palabras amenazó uno de los piratas al taxista mientras que el otro, además de insultarle, intentó coger su móvil y le agredió con un puñetazo en la cara

7.180 euros de lucro cesante para un taxista

La justicia ha dado la razón a un taxista de Gijón cuyo taxi pasó 38 días en el taller y será indemnizado con 7.180 euros para compensarle el lucro cesante. Según el fallo judicial, el tiempo de paralización del vehículo en el taller durante su reparación ha sido “muy excesivo” teniendo en cuenta los daños sufridos. El taxi entró en el taller el 3 de marzo de 2016, pero hasta 26 días no se empezó a trabajar en su reparación. Un retraso que los mecánicos justificaron por no tener una pieza que no les fue servida hasta el 29 de marzo. Sin embargo la sentencia señala que “no consta” que durante ese tiempo se hubiesen seguido realizando otros trabajos en el turismo. En base a ello, queda probado, señala la argumentación, que la paralización del taxi le ha supuesto al perjudicado una pérdida de beneficios que hubiera obtenido en condiciones normales. Un lucro cesante que debe ser satisfecho en base a los datos existentes y que, según el juez, es de 7.180 euros.



38 días sin trabajar por tener el taxi en el taller

6 meses de moratoria para cumplir con la Tarifa 9

El pasado 22 de enero, la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid publicó la resolución autorizando la moratoria de 6 meses para la aplicación de la Tarifa 9. Con este trámite, formalizado solo unos días después del acuerdo tomado el pasado 15 de enero en una reunión de urgencia con todas las asociaciones del taxi, la citada moratoria adquiere naturaleza legal y su aplicación es de pleno derecho. Las complicaciones técnicas surgieron cuando se comenzó a instalar el nuevo precio cerrado máximo (T9) en los luminosos y se comprobó que alguna de las marcas, en especial Saludes, no admitían la nueva programación. El problema ha llegado a afectar a más de 6.000 los taxistas, de los cuales, en torno a 1.500 con los modelos más antiguos, se verán obligados a cambiarla.

Para aportar una solución a los miles de profesionales afectados, la resolución autoriza a que, durante un plazo de seis meses, “los vehículos Autotaxi del Área de Prestación Conjunta de Madrid cuando se encuentren prestando servicios previamente contratados a precio cerrado, independientemente del carácter interurbano o urbano de los mismos, muestren en su módulo luminoso el dígito “9” o las letras “L” o “C””.

Las organizaciones del sector de Madrid, en especial la Asociación Gremial del Taxi, una de las que más ha trabajado para solventar este grave contratiempo, según nos comentan varias fuentes, agradecen a la Comunidad de Madrid y en especial a la Consejería de Transportes el interés y la diligencia mostrada para agilizar los trámites y dar una solución legal a este imprevisto error técnico en el menor plazo posible.

STAY



CISCO

RESEARCH AND DEVELOPMENT

Investment in research and development is a key driver of Cisco's growth and innovation. The company's R&D spending is a significant portion of its total operating expenses, reflecting its commitment to staying at the forefront of technology. This investment is primarily focused on developing new products and services that address the needs of its customers in the networking and security markets.

OPERATING EXPENSES

Operating expenses are the costs incurred by Cisco in the normal course of its business operations. These expenses include salaries and benefits for employees, depreciation of property and equipment, and various other costs associated with running the company. The company's operating expenses are closely monitored and managed to ensure that they are in line with its strategic objectives and financial goals.

COURTNEY'S FINANCIAL POSITION

Courtney's financial position is a key indicator of the company's overall health and performance. It includes metrics such as revenue, profit, and cash flow, which provide a comprehensive view of the company's financial standing. The company's financial position is generally strong, reflecting its successful business operations and effective financial management.



© 2000 Cisco Systems, Inc.
All rights reserved.
www.cisco.com

“En RTT conocí a mi marido. Me enamoré de su voz”

Cuando en 1977 Carmela Díez Asón llegó a Madrid nada hacía presagiar que el taxi se convertiría en parte de su vida. Mujer y madre de taxista, se enamoró de su marido mientras trabajaban solo con oír su voz, Carmela recuerda con cariño los principios, aunque reconoce que el trabajo en la central era duro y estresante. “Éramos una gran familia, solo había 198 coches y 9 compañeras”. Ahora, jubilada desde el pasado mes de enero, asegura sentirse muy orgullosa de haber contribuido al crecimiento de Radioteléfono Taxi Madrid.



Carmela Díez Asón ha trabajado en Valportillo los últimos 12 años

“**V**oy a echar mucho de menos a mis compañeras”, nos asegura Carmela Díez Asón cuando nos encontramos con ella en Valportillo, la delegación que tiene Radioteléfono Taxi Madrid en Alcobendas. También nos confiesa que está un poco nerviosa, “esto me da corte” y que todavía no se ha acostumbrado al ritmo de su nueva vida como jubilada, “soy incapaz de comer antes de las cuatro de la tarde y me despierto a las 7.30”.

Sin embargo, afronta esta nueva etapa de su vida con muchas ganas. Las mismas que le echó cuando se vino, en el año 1977, a Madrid, a la aventura de buscar trabajo habiendo dejado un puesto en una farmacéutica en Cantabria, de donde es originaria.

De Soto de la Marina, muy cerca de Santander, Carmela se vino a Madrid porque cuando visitó la capital con 18 se enamoró de la ciudad. “Trabajaba en una farmacéutica tomando nota de los pedidos por teléfono y pedí una excedencia de dos años para venir. Y aquí me quedé”. Así resume Carmela toda una vida vinculada al mundo del taxi. Un sector del que no conocía nada y en el que entró a trabajar casi de casualidad.

“En la farmacéutica trabajábamos con cajetines para distribuir los pedidos y me

Carmela Díez ha trabajado más de 40 años en RTT

pidieron ayuda para hacer uno así para el radiotaxi, que llevaba ya dos años operando”. Era 1977 y Radioteléfono Taxi Madrid tenía su sede todavía en la calle Discóbolo. Solo eran 9 operadoras, tres por cada turno, y ella, Carmela, que comenzó a trabajar como corretornos. “El suegro de mi prima, que era taxista, preguntó si necesitaban una telefonista. Me llamaron un mes después, hice una prueba y me quedé.” Y hasta ahora.

Por el camino, tres sedes diferentes, muchas llamadas atendidas, un marido taxista al que conoció trabajando y un hijo que sigue los pasos de su padre. “Nunca hubiera imaginado que ese cajetín que estaba ayudando a construir se iba a convertir en mi herramienta de trabajo durante tantos años”, rememora. “El destino a veces tiene estas cosas”, nos dice risueña.

El segundo día trabajando, “y sin conocerme las calles de Madrid”, despachó 300 servicios, rememora mientras tomamos café en



Transportation Ministry

Investment and Infrastructure

2017-2023

- 1. Construction of roads and bridges
- 2. Expansion of the railway network
- 3. Development of air and sea ports
- 4. Investment in public transport systems
- 5. Modernization of existing infrastructure
- 6. Research and development in transportation technology
- 7. Training and capacity building for the transport sector
- 8. Implementation of smart infrastructure projects

- 9. Promotion of sustainable transport modes
- 10. Strengthening of transport safety measures
- 11. Enhancement of border crossings and customs facilities
- 12. Support for the development of transport hubs
- 13. Encouragement of private sector participation
- 14. Implementation of digital infrastructure for transport
- 15. Promotion of green infrastructure projects





Primeros años en RTT, cuando los servicios se despachaban a mano

la cafetería que hay en Valportillo, delegación en la que ha trabajado los últimos 12 años.

“Cogí un mapa de la ciudad, lo plastifiqué y lo tenía siempre a la vista. Así terminé aprendiéndome las calles, para dar los servicios lo más rápido posible”. La actividad en la central de llamadas era intensa porque todo se hacía a mano. “Íbamos anotando las peticiones y en décimas de segundos tenías que decidir qué taxi estaba más próximo al servicio y asignarle la carrera”.

La agilidad en el teléfono, “tenía práctica a la hora de tomar los pedidos de la farmacéutica” le ayudaron en sus primeras jornadas laborales. Controlar la técnica de la emisora y, sobre todo, a ciudad, le llevó unos tres meses y aún hoy es capaz de recordar muchas de las calles de la capital.

“Éramos capaces de saber de dónde venía una llamada solo por el número de teléfono”, nos confiesa. Una herramienta que les ha sido de utilidad en más de una ocasión, “ayudamos a una mujer a saber dónde estaba una mujer que le había robado”, añade. Anécdotas como esta tiene muchas, aunque tal vez la más importante fue la vivida por ella en primera persona.

Una gran familia

Porque trabajar en Radioteléfono Taxi le trajo a Carmela más que una experiencia laboral. “Aquí conocí a mi marido. Me enamoré de su voz”. Ricardo, que así se llamaba, era taxista. “Cada vez que sonaba su voz, me ponía contenta. Cuando me lo presentaron, no tuve dudas. Era él lo que quería”. La dife-

Tener familia en el taxi “hace que te implique el doble”

rencia de edad, 13 años, no fue impedimento para Carmela, que dos años después de llegar a Madrid tenía muy claro que ya no se marcharía. “Nos casamos y hemos sido muy felices hasta que “el bicho” - en referencia al cáncer- se lo llevó hace casi dos años”. Emocionada, nos relata las virtudes de Ricardo “era muy bueno, honesto. Era una maravillosa persona”.

Aprovecha este recuerdo a quien fuera su compañero de vida para contarnos algo que le sucedió con 13 años, en Santander, cuando todavía no sabía lo que le depararía el futuro. “Paseando por el muelle de Santander, se bajaron de un barco con bandera española unos egipcios y nos leyeron la mano. Yo tenía 13 años y me dijo que me iba a ir de mi tierra, que me iba a casar con un hombre y los dos íbamos a trabajar en el mismo gremio”. Una profecía que terminó cumpliéndose. “Cuando todo esto sucedió, no me lo pude creer”.

Tener un familiar en el sector era algo habitual entre las operadoras. “Si no era un padre, era un marido, un novio o un tío”. Esta familiaridad, “que algunos han criticado mucho” ha sido para Carmela “fundamental” a la hora de conseguir el enorme crecimiento de la emisora. “Al final te implicas el doble sin que nadie te lo pida, porque lo que quieres es que los servicios salgan, que el usuario esté contento y que repita pidiendo un taxi. Y

esto ha contribuido a que Radioteléfono sea lo que es hoy. Es un orgullo haber formado parte de esto”, insiste.

Como en cualquier gran familia, durante todos estos años ha habido malos y buenos momentos. Buenos como las navidades, cuando cantaban villancicos a los conductores que estaban trabajando. “A mí siempre me gustaron mucho los carnavales de Cádiz, así que con música de villancicos, escribía letras irónicas que tenían mucho éxito entre los taxistas”, nos explica. También recuerda las visitas de los taxistas en fechas señaladas, “nos daban un aguinaldo, era algo muy entrañable”.

En la otra cara, los atracos, que siempre ponían los pelos de punta. En aquella época, “y es posible que ahora también”, utilizaban una palabra clave para que las operadoras supieran lo que estaba sucediendo. “Cuando trabajábamos con más canales desviaba a todos los compañeros al resto de canales y dejaba al afectado solo en el canal por el que contactaba con nosotros. Por cómo hablaba, lo que decía...sabíamos lo que estaba sucediendo”.

Estos momentos se vivían en la central “con impotencia”, aunque avisaban a los coches que estaban cerca del compañero para que fueran a echar una mano. “Escuchabas al compañero cómo pedía ayuda, y a veces esa ayuda no llegaba a tiempo”. Y en algunas ocasiones, nos cuenta, era el tío de la compañera que tenías al lado. “Eran momentos de muchos nervios”.

Para protestar por la inseguridad en el sector, la central estuvo una semana sin dar servicios tras la muerte de un compañero. Una seguridad que llegó años más tarde en forma de mampara aunque, especialmente, con la aparición del 112 y el llamado “botón del pánico”. Un paso importante para garantizar la seguridad de los profesionales.

El salto tecnológico

También ha ayudado en este sentido el pago con tarjeta, cada vez más extendido entre los usuarios, que ha permitido a los taxistas dejar de llevar tanto efectivo encima, y no ser ya objetivo para los ladrones. Un importante avance tecnológico que tuvo su contrapunto al otro lado del teléfono.

Hay que recordar que Radioteléfono Taxi de Madrid fue la primera emisora en operar en la capital en 1975. Dos años después, cuando ella comenzó, tenían apenas 200 coches para una demanda en aumento constante. De esa época recuerda, sobre todo, el estrés en asignar servicios lo más rápido

Los atracos se vivían “con impotencia” en la central

posible, a mano. “Ahora ya no hay tanto estrés como cuando empezamos, porque ahora los servicios los despacha una máquina”. En este recorrido por la memoria, hace un alto en el camino para mencionar a su jefe de central, el recientemente fallecido Feliciano Albarrán, “él me lo enseñó todo”.

A finales de los años 70 y durante los 80, los servicios se asignaban por proximidad, como ahora, pero a mano, es decir, preguntaban qué taxis estaban más cerca del usuario y, en cuestión de segundos, decidían cuál podía llegar antes.

Con una media de llamadas por operadora de entre 700 y 800 por turno, lo normal era echar “alguna lagrimilla” por el estrés. “En general el trato ha sido siempre muy bueno con clientes y taxistas, pero a veces había alguna mala palabra y se pasaba mal, la verdad”, nos confiesa.

Sin embargo, prefiere guardarse para ella lo malos momentos y destacar que, a pesar de ser un sector dominado por hombres, siempre se ha sentido muy respetada. “Alguno te mandaba a fregar, pero los menos”.

Con el paso del tiempo, el compromiso de enviar un coche lo antes posible obligaba a las operadoras a ser rápidas a la hora de decidir. “Al cliente teníamos que enviarle un taxi en 10 minutos. Eso implicaba decidir en muy poco tiempo el taxi mejor ubicado para que llegara en ese tiempo. Y siempre pendientes de las llamadas que entraban y que tenían que ser atendidas”.

La llegada del resto de emisoras durante la década de los 80 les hizo seguir trabajando para ofrecer siempre el mejor servicio.

Alejada de la central desde hace 13 años, Carmela ha vivido en la distancia el salto tecnológico que ha vivido Radioteléfono. “Recuerdo cuando vinieron de Barcelona a instalar el nuevo sistema. La mitad trabajaba con el viejo, la otra con el nuevo que no entendíamos. Llovía y había muchas llamadas pendientes. Fue un agobio”.

Por eso agradeció el cambio de funciones en su última etapa laboral, en la que se ha encargado de llevar la delegación de la emisora en Valportillo, al norte de Madrid. Un trabajo administrativo alejado del estrés vivido en sus primeros años en la central. Y, aunque ya jubilada, seguirá estando muy pendiente

de todo lo que sucede en el taxi porque su hijo sigue en el sector. Precisamente esta vinculación con el taxi la llevó el pasado año a estar muy implicada en la huelga que paralizó al sector madrileño durante 16 días. “No es justo que mientras que los taxistas están tan regulados las VTCs no” y se muestra muy contundente al asegurar que “yo no me subiría a otro coche que no fuera un taxi”.

Ojalá que alguien leyera la mano al sector para conocer su futuro como hace cincuenta años le sucedió a la protagonista de estas líneas. Y ojalá como entonces, también acertara. De momento, a Carmela, a su hijo y al resto de personas vinculadas con el taxi, nos tocará esperar para saber qué nos deparará el mañana.

Olga Lobo

Cariño y reconocimiento de RTT

Si algo tienen las redes sociales es que permite a muchas personas dar su opinión sobre cualquier noticia. 165 comentarios y 397 me gustas acompañan la publicación hecha por el perfil oficial de Radioteléfono Taxi Madrid en el que se informaba de la jubilación de Carmela Díez. Una muestra de lo querida y respetada que ha sido esta trabajadora tanto por los directivos de la entidad, que han querido así rendirle un pequeño homenaje, como por los y las compañeras y, sobre todo, por muchos taxistas que han coincidido con ella en estas cuatro décadas en RTT.



Andrés Veiga, presidente de RTT, el día que Carmela se jubiló

Ya nos leen más de 1 millón de personas

Si quieres visibilidad
para tu **MARCA**,
BÚSCANOS EN



Gaceta TAXI .com
Líderes absolutos desde siempre

Los autónomos crecen en diez años pese a las dificultades

Aunque oficialmente la década no se inicia hasta el próximo año, hacemos balance en cifras de cómo han sido estos últimos diez años para los autónomos. Según los datos de ATA, los trabajadores por cuenta propia han pasado de 3.165.507 en noviembre de 2009 a 3.270.358 en noviembre de 2019. Un saldo en positivo que, sin embargo, esconde las dificultades que encuentran muchos para emprender en nuestro país.



3.270.358 personas trabajaban como autónomos en noviembre de 2019

Diez años dan para mucho. Para montar un negocio, hacerlo despegar, consolidarlo o lamentablemente cerrar. Y son muchos los autónomos los que han decidido apuntarse al autoempleo en esta última década. Entre 2009 y 2019, el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos - RETA - ha sumado 104.851 autónomos, pasando de los 3.165.507 autónomos en noviembre de 2009 a los 3.270.358 en noviembre de 2019, según se desprende de un informe realizado por la Federación Nacional de Asociaciones de Trabajadores Autónomos, ATA, a partir de los datos facilitados por la Seguridad Social. Por comunidades autónomas, se comprueba cómo el comportamiento ha sido muy desigual, y frente al aumento registrado de 104.851 autónomos en el conjunto de España, hay nueve comunidades autónomas que no han logrado sumar trabajadores por cuenta propia y han registrado importantes descensos.

El mantener o no su negocio a flote depende de muchos factores, principalmente económicos. Precisamente, un 75,4% de las bajas de trabajadores por cuenta propia señalan estos motivos como principales culpa-

bles, según un informe de Estudio Nacional del Autónomo elaborado por Infoautónomos. Entre los motivos económicos, más de la mitad responden a la dificultad para hacer frente a la cuota de autónomos, mientras que otros fueron los elevados impuestos y no encontrar suficientes clientes. También lamentan que los impuestos son muy elevados un 27,4% y con respecto a los impagos o la falta de negocio, las cifras serían del 5,2% y el 15,8% respectivamente.

Con respecto al pago de la cuota como causa para cesar en la actividad, el 51,6% de los entrevistados consideran que el pago de la cuota era insostenible.

En cifras, en estos diez años, la cuota ha aumentado un 13,3%, dos puntos más que la inflación, que ha crecido un 11,3%.

Concretamente en 2009, la cuota costaba 248,3 euros mensuales, en 2015 ya superaba los 264 euros y cinco años después sobrepasa los 285 euros. Un aumento que supone, anualmente, que un trabajador autónomo pague 452 euros más al año que en 2010. La cuota en España es, además, de las más altas en Europa, tal y como vienen denunciando los diferentes colectivos y entidades de autónomos.

Las mujeres lideran la creación del autoempleo

Más de la mitad de los autónomos considera “insostenible” la cuota

Más autónomas en 10 años

Sin embargo, a pesar de que ser autónomo en nuestro país no es sencillo, 9 de cada 10 entrevistados así lo confirman, siguen siendo muchos los aventureros que deciden darse de alta en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos RETA. Sobre todo las mujeres, que en los últimos diez años han crecido en 115.843 personas. Por el contrario, el saldo de cotizantes varones ha descendido en el autoempleo, perdiéndose 10.992 trabajadores.

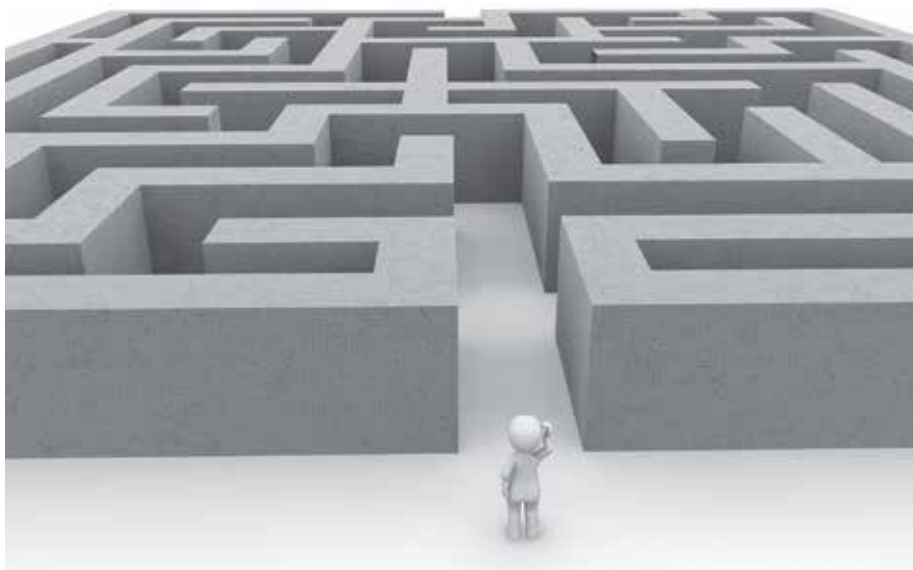
En prácticamente todas las comunidades, las mujeres se muestran mucho más emprendedoras. Únicamente Andalucía, Comunidad Valenciana, Canarias, Islas Baleares y Madrid suman en la última década autónomos varones, aunque el crecimiento de las mujeres ha sido muy superior al de los hombres en todas ellas. En el lado opuesto, Galicia, única comunidad autónoma en la que el número de mujeres que han dejado de cotizar en el RETA ha sido mayor que el de los hombres: de los 16.784 autónomos que han dejado de cotizar a la Seguridad Social entre noviembre de 2009 y noviembre de 2019, 7.626 han sido hombres y 9.158 fueron mujeres.

Y aunque los datos distan todavía mucho de la distribución entre los asalariados, la presencia de la mujer se sitúa ya en una proporción 65-35 con Andalucía a la cabeza, explican desde ATA, donde la media de mujeres es superior a la media española y europea. Esta tendencia, asegura, Lorenzo Amor, presidente de ATA. Una predisposición que se ha acrecentado en los cuatro últimos años de la década 2009-2019. En este sentido, Amor se ha declarado partidario de “las políticas que ayuden a la incorporación de la mujer al tejido empresarial son buenas porque la mujer consolida la actividad que inicie más que el hombre” ante una realidad como que “las ac-



La cuota de autónomos crece un 13% en 10 años





Críticas a la excesiva burocracia para ser trabajador por cuenta propia

tividades que inician los autónomos no llega al quinto año de vida», circunstancia que se cumple en el 43% de los negocios emprendidos por hombres, porcentajes que es de un 35% en el caso de las mujeres.

Ser autónomo, misión casi imposible

Aunque el balance ha sido positivo para el saldo de los trabajadores por cuenta propia, son muchos los aspectos que frenan las ganas de trabajar por cuenta propia en España. Falta de información y una excesiva burocracia son algunas de las cuestiones que más critican los autónomos. Concretamente, más del 85% de los trabajadores autónomos afirma no haber encontrado ninguna ayuda por parte de la Administración a la hora de emprender. Además, más del 42% de los autónomos considera que el proceso para darse de alta es complicado. Los pagos mensuales a la Seguridad Social (la cuota de autónomos) y el sistema de tributación son las principales barreras de entrada al trabajo por cuenta propia, dificultando el emprendimiento, tal y como explican los encuestados por Infoautónomos y la Universidad de Granada.

Además de la dificultad para iniciar la actividad, el día a día tampoco resulta excesivamente sencillo para los autónomos. El principal factor se deriva de los problemas que afectan a su vida personal, como son la desprotección social en situaciones de paro, jubilación y enfermedad, estrés, soledad o desprotección del patrimonio privado. También los problemas financieros derivados de

problemas de acceso a financiación, liquidez y también lastran a los autónomos.

Diferentes aspectos que han llevado a que en los últimos años más de un tercio de los trabajadores autónomos que ha tenido que abandonar su actividad llevaba trabajando entre 1 y 3 años. Llama la atención también que más de un 17% llevaba más de 10 años con su negocio. Una veteranía que no les ha impedido echar el cierre.

España vacía también de autónomos

El cese de la actividad de los autónomos cobra especial relevancia en la llamada España vaciada. Es otra de las conclusiones que se desprende del análisis de los datos por comunidades elaborado por ATA, en el que se comprueba que en las que desciende el número de actividades regentadas por un

autónomo se corresponden con las que más están sufriendo la despoblación. “Cuando en un pueblo se cierra un pequeño negocio o se dejan de ofrecer servicios profesionales el pueblo muere, y cuando no se dan oportunidades reales de emprendimiento y relevo generacional en esos mismos pueblos, los jóvenes se marchan y las actividades y negocios pierden toda posibilidad de clientes”, ha apuntado al respecto Lorenzo Amor, presidente de ATA.

Y es que frente al crecimiento registrado en el conjunto de España, han sido nueve las comunidades que han perdido autónomos en estos diez últimos años, siendo, en valores absolutos, Castilla y León y Galicia las comunidades que más autónomos han perdido en la última década: 17.914 autónomos menos en Castilla y León, pasando de 211.111 autónomos registrados en noviembre de 2009 a 193.197 en noviembre de 2019 y 16.784 autónomos menos en Galicia, lo que supone una pérdida del 5,2% de sus autónomos, hasta fijar la cifra total, a 30 de noviembre de 2019 en 209.529 trabajadores por cuenta propia. Las otras siete comunidades que cierran la década en negativo en cuanto al número de cotizantes al Régimen Especial de Trabajadores Autónomos han sido: Euzkadi, que pierde 11.010 autónomos en los diez últimos años, Aragón, con una pérdida de 7.199 autónomos en el periodo analizado, Asturias (-6.624 autónomos), Cantabria (-2.250 autónomos), Castilla-La Mancha, región que cuenta con 1.502 autónomos menos que en noviembre de 2009, La Rioja (-1.217 autónomos) y Navarra, comunidad donde el número de autónomos se ha reducido en 198 personas en la última década, hasta situar la cifra total en 47.206 trabajadores por cuenta propia.

Prórroga para los módulos

El último Consejo de ministros del año trajo buenas noticias para los autónomos. El Gobierno en funciones aprobó la prórroga de los límites de facturación para autónomos por módulos para 2020, lo que ayudará a 396.000 autónomos a permanecer en este tipo de tributación fiscal. Desde la Federación de Autónomos, ATA, se mostraron satisfechos con esta medida. “El mantener también para 2020 los límites actuales permitirá a muchos autónomos seguir con sus actividades, que de otra manera se verían abocados a echar el cierre”, señaló Lorenzo Amor, presidente de la ATA.

Actualmente, de los 3,2 millones de autónomos, 1,5 millones lo hacen mediante la estimación directa, más de 396.000 por el sistema de módulos y el resto como sociedades. Tras esta decisión, no se endurecerá la tributación por módulos en 2020 y se mantendrán los límites de exclusión del sistema.

La lucha contra la contaminación jubila



En los años '90 el Premier Padmini era el único modelo de taxi en Bombay

Junio de 2020 será el último mes en el que podrán verse por las calles de Bombay, India, el mítico taxi negro con techo amarillo Premier Padmini. Hasta 60.000 vehículos de este modelo han circulado por las calles de esta ciudad que, con el objetivo de mejorar la calidad del aire, ha cambiado la normativa de emisiones, impidiendo a estos vehículos seguir operando como taxis. Taxistas y usuarios ya dicen que lo echarán de menos.

Lejos quedan las décadas de los '80 y lo '90 cuando el Premier Padmini era sinónimo de taxi, o kaali-peelis, en Bombay. El modelo, una versión india del italiano Fiat 100, se vendía como "una bella princesa" y su nombre provenía de un legendario miembro de la realeza india. Sin embargo, los nuevos tiempos no perdonan ni siquiera a las leyendas.

En el año 2000, la producción de este modelo finalizaba y veinte años después, su presencia en las calles de Bombay será cosa del recuerdo. Las nuevas normativas de emisiones de la ciudad, una de las más pobladas y contaminadas de la India, impedirán que el Premier Padmini pueda seguir circulando a partir de junio de este año. "Es un automóvil icónico que ha servido a millones de perso-

nas", han remarcado desde el sindicato de taxistas.

Cuando en los años '60 las autoridades de Bombay optaron por el Padmini en vez de por el más voluminoso Hindustan Motors, muy popular en Calcuta y Delhi, su éxito fue inmediato. Su popularidad creció tanto con el paso de los años que se llegaron a registrar 63.200 Padminis en toda la ciudad en los años '90.

Sin embargo, de su masiva presencia hace treinta años poco queda ahora, cuando apenas se pueden ver medio centenar de Padmini circulando por la ciudad. La apertura de la competencia en 1991, cuando el gobierno de la India aprobó reformas que permitían una mayor competencia privada en determinados sectores, impulsó a diferentes compañías a introducirse en el mercado indio. Frente a nuevas marcas con más equipamiento y, sobre todo, más tecnología el Padmini seguía

ofreciendo la misma fórmula que le convirtió en un éxito. Además, hubo quien consideraba este modelo como poco apropiado para una ciudad globalizada como Bombay, calificándolo de "desvencijado" y "maloliente".

La puntilla le llegaría en 2008, cuando el gobierno del estado de Maharashtra, cuya capital es Bombay, comenzó a eliminar gradualmente los automóviles más antiguos para reducir la contaminación. Prohibieron todos los taxis que tenían más de 25 años. En 2013, revisaron la regla e hicieron que el límite de edad fuera de 20. Ahora es más que habitual ver el Hyundai Santro Xing circulando por Bombay, ya que el 80% de la flota utiliza este modelo. Le sigue el Marutu Wagon-R, otro compacto que acapara el 10% de la flota. El resto de la flota, se reparte entre marcas como Ecco, Alto o Ritz.

Un taxi todoterro

Aunque taxistas y usuarios son conscientes de la importancia de mejorar el aire que respiran, son muchos los testimonios que aseguran echar de menos el Padmini, por su dureza, dicen los taxistas, pero también por su amplitud, en palabras de los clientes.

En los '90 circulaban por Bombay 63.200 Padmini

al taxi más veterano de Bombay

“Los vehículos de ahora se abollan a la más mínima colisión”, explicaba Ram Vilas Maurya a medios locales. El Padmini fue el primer vehículo que condujo cuando empezó a trabajar como taxista en Mumbai hace unos 30 años. “Solía llevar a mis hijos a la playa los fines de semana en ese auto”, rememora.

Conductor tras conductor, todos insisten en la robustez del Padmini, su excelente ingeniería, su diseño compacto y confortable para los pasajeros, y su eficiencia general para llevar a los ciudadanos de los puntos A a B.

Además, aunque la producción del vehículo cesó hace 20 años, las piezas de repuesto continúan disponibles a través de un sistema completo de soporte Premier Padmini en garajes y talleres de automóviles que almacenan piezas duplicadas que provienen de lugares tan lejanos como Delhi.

Pero si los taxistas ya extrañan a su más fiel compañero, también hay usuarios que lamentan que los nuevos modelos no sean tan cómodos como el Padmini, ni tan espaciosos en el maletero. Una molestia que se hace especialmente notable cuando se acaba de llegar al aeropuerto cargado de maletas, tal y como han destacado diferentes usuarios. Precisamente, para cualquier visitante nuevo, la primera impresión de la ciudad era a través de un cómodo viaje en un taxi Padmini, que tenía suficiente espacio para el equipaje en el maletero y también en la baca.

Pero los nuevos tiempos no solo han traído nuevos modelos al sector. También otros cambios tecnológicos. O al menos esa es la intención de la administración, que ha propuesto que los taxis lleven módulos luminosos en el techo de los vehículos. Las capillas tendrían que haberse instalado este mes de febrero, pero la oposición de los taxistas lo ha retrasado.

Desde el sindicato de taxistas creen que antes de acometer esta reforma, el Departamento de Transportes del estado de Maharashtra debería sentarse con el sector y abordar otros problemas del taxi, como la subida tarifaria o la reordenación del servicio.

Techos de colores

Mientras el exterior permanece inalterado, dos de cada tres cabinas de los 43.500 taxis que hay en Bombay esconden una sor-



Artistas indios han usado de lienzo el interior de los taxis de Bombay. Imagen designboom

El Padmini Premier dejó de fabricarse en el 2000



Detalle del Premier

presa en su interior. Porque aunque normalmente nadie alza la vista para observar el techo del taxi en el que se acaba de montar, si visita Bombay, por favor, no deje de hacerlo.

Los techos de colores son una de las señas de identidad de los llamados kaali-peelis. Una costumbre que, aunque no es nueva, se ha modernizado también con el paso de los años y el cambio de modelos de taxis.

Bombay, explica la periodista Rachel López, afincada en esta ciudad india, es una metrópoli muy polvorienta. Mantener limpio el interior de los taxis, cuyos techos suelen venir tapizados en tela, se hace misión casi imposible. Esto ha llevado a muchos taxistas a decorar con coloridos plásticos el interior de sus vehículos. Además, desde hace varios años muchos artistas se han interesado en los taxis como soporte para hacer visible el arte tradicional indio.

Modernidad y tradición aunados en un sector, el del taxi, que mueve a miles de personas en una ciudad con más de 20 millones de habitantes.

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
-----------------	------	------	-------



DACIA

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

*No incluido gastos de preparación taxi.



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.



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	55.900 *

*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.

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



RENAULT

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

*No incluidos gastos de preparación taxi, ni IVA.



SEAT

León GNC Style	1.500	130	Desde 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	35.868*

Precios DESDE.

COMAUTO SUR. Telf. 91 498 71 70

Avda. Carlos Sainz, 11 - Leganés



VOLKSWAGEN

Caddy Maxi Trendline 2.0 TDi / Eurotaxi	1.968	102	20.864*
Caddy Maxi Trendline 2.0 DSG/ Eurotaxi	1.968	102	22.549*
Caddy Maxi Trendline 1.4 TGI 6 Vel 7 plaz	1.400	110	25.570*

*No incluida matriculación, preparación ni transformación.

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



DACIA

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

Precios desde.



FIAT

Dobló Híbrido GNC	1.400	120	16.450
Tipo Station Wagon Híbrido GLP	1.400	120	16.790
Talento / Eurotaxi	1.400	120	27.000
Talento 8+1 plaz / Eurotaxi	2.000	145	33.900

Precios DESDE



FORD

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



LEXUS

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

*No incluido gastos de preparación de taxi



MERCEDES

E200 Autom (4p)	1.991	197	38.800 *
E200 Autom (5p)	1.991	197	40.800 *
E300 Autom Hybrid (4p)	1.950	194	49.500 *
Vito 114 CDI Tourer Select	2.200	136	36.700 *
Clase V220d Larga	2.200	163	42.800 *

*Precios desde con preparación taxi. Iva no incluido

AUTOLICA. Telf. 669459020 - 933632970

xinsa@autolica.es

Comte d'Urgell, 229 -08036 Barcelona

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



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.



SEAT

León GNC TGI Style	1.500	130	19.300
--------------------	-------	-----	--------

Precios DESDE



SSANGYONG

XLV GLP	2.200	178	16.400
---------	-------	-----	--------

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



TESLA

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

Precios desde, restado el IVA y las ayudas institucionales.



TOYOTA

Prius + Eco	1.800	136	24.700
Verso Proace Shuttle/ Eurotaxi	2.000	150	35.860

Precios DESDE



VOLKSWAGEN

Caddy GNC 5 plaz	1.400	110	
Caddy Maxi GNC 7 plaz	1.968	102	
Caddy Maxi Tdi	1.968	150	22.486
Kombi Caravelle Tdi (6 plazas)	1.968	150	—

*Precios con iva 4%.



Compro coches retirados de taxi, autoescuela o Servicio Público. Modelos Gasolina con GNC ó GLP. Matrícula alta. VALORACIÓN SIN COMPETENCIA. Señor González. T 670 91 43 91

Se busca conductor de taxi para trabajarlo solo a fijo, Citroën Elysee con garaje. Libra viernes impar, con experiencia, limpio y formal, preferible zona Sur. Juan T 615559188.

Email: Mones1967@gmail.com

Se necesita conductor de taxi zona norte, coche Toyota Prius. Libra lunes y conductor único. Justa. T 606312124.

Email: valentin.blanco@hotmail.com

BARCELONA Compro licencia con coche. Indiferente marca. Que libre lunes, martes, miércoles o jueves. 142.000€. Carlos. T. 660058889 / 660058889. Email: liliana8410@yahoo.es

Se necesita conductor taxi para trabajar solo. Libra martes impar. Buenas condiciones Ana Isabel. T 644379660
Email: ana.santosg@hotmail.com

Se necesita conductor a porcentaje. Fiat Tipo 1 año. Viernes Impar. Emisora Radioteléfono. Zona Sur. Gente seria. Angel T 687338227. Email: amatosfernandez@yahoo.es

BARCELONA Compro licencia con coche. Indiferente marca. Que libre lunes, martes, miércoles o jueves. 142.000€. Carlos. T. 660058889 / 660058889. Email: liliana8410@yahoo.es

Se necesita conductora de taxi, zona Arturo Soria Madrid. Con aplicación free now, buenas condiciones. Jose Sánchez Díaz T 619291852- 620739521. Email: josanchezd49@gmail.com

BARCELONA Compro licencia con coche Mercedes para comprar. Libranza martes y miércoles. Abdelwahab Hiba. T. 632 332 287. Email: hibabennhiba@gmail.com

Busco conductor para taxi Altea XL de Gas .Libra viernes y par. A fijo, único conductor y con emisora. Javier. T 627661095.

Email: saloja.mariloli@gmail.com

BARCELONA Busco taxi para trabajar en el turno de noche. Tengo ocho meses de experiencia en el sector. Aashar Shabbir. T 664 282 578.

Email: aashirnew@gmail.com

Busco taxi para trabajarlo solo con condiciones lógicas, bien a fijo, bien a porcentaje. Experiencia de 12 años en el sector, responsable. Alvaro T633182834.

Email: enalgunaparte555@gmail.com

BARCELONA Me ofrezco como conductor para el turno de tarde y noche. Irfan Afzal Perveen

T. 677298381 / 677298381. Email: jattsahi@hotmail.com

Buscando licencia de taxi Madrid con libranza en lunes. Tahir Mahmood. T 632038895

Email: Tahir4uall@hotmail.com

BARCELONA Se busca conductor con experiencia. Parvinder Singh. T. 629 229 665/ 645 426 146. Email: randhawagroup@hotmail.com

Se necesita conductor para Toyota Prius Plus a porcentaje, libre viernes y par, libre fines de semana. Buenas condiciones Stela T. 687656667.

Email: pelusaguz@gmail.com

Se ofrece conductor de taxi para trabajar a fijo, no fumador, 45 años y 18 años en el sector , serio y responsable. Manuel T625333204

Email: olmedillamanuel@gmail.com

BARCELONA Se precisa conductor para el turno de noche con experiencia. Naveed. T. 602011026.

Email: naveednabich@gmail.com

Enred@dos

@Iván Sanchez Jiménez Una pregunta, la Ley 1/30, ¿qué pasa?, ¿alguien sabe algo? Hay compañeros que dicen que nos olvidemos del 1/30 que no hay nada que hacer...

@Antonio Moradiellos Lopez Dicen que nos suben las tarifas y lo que pretenden hacer con esta imposición es hundirnos más en la miseria y sé de que hablo que soy titular de licencia en esta falsa área de la Marina Baixa.

@Marisol Rubín Río Sobre las lesiones y las enfermedades y la imposibilidad de ejercer tu trabajo ya tengo yo una sentencia firme de incapacidad del TSJA(Tribunal Superior de Justicia de Asturias). Lo bueno sería que el INSS lo reconociera primero y no tener que estar de juicio en juicio durante más de tres años.

@Emili Qüintilla Hace años compré un vehículo nuevo y después no me lo quisieron homologar en Cataluña, cosa que el mismo vehículo en Aragón y en la Comunidad Valenciana sí que me lo homologaban...

@Alfonso Garcia Cuenca ¡Ahora me gustaría saber qué opinan de esto el resto de radioemisoras, aplicaciones y entes del sector! Porque hay radioemisoras que ya lo están aplicando sin ningún escrúpulo y pasándose lo que se quedó que iba a ser el precio máximo cerrado por los... ¡Suspensión de la 9 ya!! Hasta que no haya garantías.



gidetaoxi

www.gidetaoxi.com

¿Buscas un trabajo o un negocio?

¿Quieres encontrar un trabajo o un negocio?

¿Quieres encontrar un trabajo o un negocio?

¿Quieres encontrar un trabajo o un negocio?

¿Quieres encontrar un trabajo o un negocio?

¿Quieres encontrar un trabajo o un negocio?



gidetaoxi

www.gidetaoxi.com

¿Quieres encontrar un trabajo o un negocio?

¿Quieres encontrar un trabajo o un negocio?

¿Quieres encontrar un trabajo o un negocio?

¿Quieres encontrar un trabajo o un negocio?

¿Quieres encontrar un trabajo o un negocio?

91 547 82 00

www.gidetaoxi.com



¡¡¡¡¡

¡¡¡¡¡

Regenera tu mente el día de liberación

¡¡¡¡¡

24/7/365

¡¡¡¡¡
¡¡¡¡¡
¡¡¡¡¡

¡¡¡¡¡

¡¡¡¡¡
¡¡¡¡¡
¡¡¡¡¡
¡¡¡¡¡

¡¡¡¡¡

