

La Gaceta TAXI

La primera revista del sector

AÑO XXV
NÚMERO 286
JULIO 2020

Julio Sanz,
pdte. FPT



Andrés Veiga,
pdte. RTT



**El usuario
más presente
que nunca**



EXSIS E BOGHI TRIPPO AUTOGRIEGARIBILE

TECNOLOGIA HYBRID AUTOGRIEGARIBILE

Il nuovo motore a benzina 2.0i Hybrid, con un consumo medio di 5,8 litri/100km, è abbinato a un motore elettrico che produce 100 CV e 20,9 kWh di energia. Il risultato è un'auto che consuma poco e produce poca CO2.

STRUTTURA CAMPANILE MONOVOLANTE

La struttura a campile, con il motore e il cambio a pignone, è stata studiata per offrire un'esperienza di guida silenziosa e confortevole. Inoltre, la struttura a campile è stata studiata per offrire un'esperienza di guida silenziosa e confortevole.

FRANGICORDO NEWFASH

Il frangicordo NewFash è stato studiato per offrire un'esperienza di guida silenziosa e confortevole. Inoltre, il frangicordo NewFash è stato studiato per offrire un'esperienza di guida silenziosa e confortevole.

CONNESSIONE TELEFONICA

La connessione telefonica è stata studiata per offrire un'esperienza di guida silenziosa e confortevole. Inoltre, la connessione telefonica è stata studiata per offrire un'esperienza di guida silenziosa e confortevole.



TECNOLOGIA AUTOGRIEGARIBILE E SENSORE DI PRESSIONE

Il sensore di pressione è stato studiato per offrire un'esperienza di guida silenziosa e confortevole. Inoltre, il sensore di pressione è stato studiato per offrire un'esperienza di guida silenziosa e confortevole.

Il sensore di pressione è stato studiato per offrire un'esperienza di guida silenziosa e confortevole. Inoltre, il sensore di pressione è stato studiato per offrire un'esperienza di guida silenziosa e confortevole.



De fase en fase y sigo si me toca

Nunca la palabra fase había tenido tanta trascendencia como en estos tiempos que estamos viviendo. En circunstancias normales solo se trata de un proceso de transición sin mayores consecuencias, pero todo cambia cuando esas fases no tienen precedentes con qué compararse. Este es otro de los desafíos, el desconocimiento, a los que nos está sometiendo la pandemia del Covid 19, pertinaz además en su ataque indiscriminado a la salud física y económica de cualquier país.

Con más de noventa días de Estado de Alarma a nuestras espaldas, los más afortunados lograron pasar unas tres semanas antes al siguiente nivel y comenzar la mal llamada Desescalada. Anglicismo que a pesar de no contar con el agrado de la RAE se ha convertido, muy a nuestro pesar, en uno de los más conocidos y utilizados de estos últimos meses. En este descenso controlado hacia la nueva normalidad, otra expresión de nuevo cuño, por cierto, la ruta obligada son las fases. Hay que progresar de fase en fase, y seguir si me toca, hasta superar las tres de rigor, pero como suele pasar, se han ido complicando un poco las cosas. Hasta los más aventajados, en algún caso, han tenido que retroceder por prudencia y temor unos cuantos pasos, mientras que por el contrario, los más impacientes no ven el momento de llegar al final aunque sea a tropicones.

Para esta *desescalafásica*, permítaseme también el *palabro*, está siendo desigual y se sienten directamente perjudicados, para otros sin embargo no hay motivo real ni importante de queja. Ya se sabe, todo depende del color con que se mire, y por supuesto de si el coronabicho nos lo permite. Con suerte igual se toma una vacaciones, que sean largas o no dependerá en gran parte de nosotros. Entre todos hemos logrado acorralarlo pero no está vencido y por comportamientos irresponsables dejamos que se escape, no habrá sanidad, economía ni país que lo aguante.

4. Taxómetro

• Con opinión propia

6. Primera carrera

• Andrés Veiga, Pidetaxi, y Julio Sanz, FPT, hablan de la colaboración entre emisoras bajo la app Pidetaxi



10. Taxi solidario

• Cadena de favores del taxi malagueño



16. Noticias

- Agradecimientos al taxi por su compromiso durante la pandemia
- Veiga gana las elecciones de RTT
- Detenidos por estafar taxistas durante la pandemia



20. Homologados

• Los taxis autorizados en Madrid

22. En marcha

• El taxi vuelve a la normalidad de forma controlada



26. Global taxi

• Japón, futuro y presente del taxi



28. Actualidad

• El banco de alimentos del taxi ayuda a 300 familias



Año XXV - Número 286 - Julio 2020

Edita: GUSPIADA, S.L.

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

Página web: www.gacetadeltaxi.com

Directora: Pilar Glez. Matorra
pgmatorra@gacetadeltaxi.com

Redactora Jefe: Olga Lobo,
olga@gacetadeltaxi.com

Redacción: Javier Izquierdo,
jizquierdo@gacetadeltaxi.com

Colaboradores: Germán Ubillos,
redaccion@gacetadeltaxi.com

Dpto Comercial: GGM
comercial@gacetadeltaxi.com

Administración: info@gacetadeltaxi.com

Déposito Legal: M-17.622-1995

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



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

También puedes escribirnos a redaccion@gacetadeltaxi.com



La Gaceta del Taxi



@gacetadeltaxi

Un sector olvidado (XXX)

Manu Sánchez

Responsable Geet
Plataforma en defensa
del servicio público del taxi



Retomamos la serie sobre la construcción europea tras dos meses de “desconexión” debido a la crisis del coronavirus. El derecho de la Unión Europea, tanto sus Directivas como Reglamentos y la jurisprudencia que lo interpreta, ha adquirido una importancia antes desconocida, especialmente el referido a la protección de los consumidores, ya que antes quizás no se le daba la importancia que tiene.

Analistas y expertos en Derecho Administrativo Internacional dejan bien claro que el Derecho Comunitario se antepone por delante de cualquier otra toma de decisión contraria o norma de cada País miembro. La contradicción entre ordenamientos comunitario y nacional puede darse a muchos niveles. Una norma nacional con rango de Ley, -ordinaria u orgánica-, puede entrar en contradicción con el derecho primario o derivado de la Unión, pero también puede verificarse esta contradicción en un acto administrativo, en una resolución judicial, o incluso en la aplicación de las normas procesales en el seno de un pleito. Todas estas situaciones contradictorias han sido contempladas por el Tribunal de Justicia, resolviéndose siempre a favor de la Primacía del Derecho Comunitario; solución que también se ha impuesto cuando la contradicción se verifica con normas constitucionales.

La primacía y la eficacia directa del Derecho comunitario en España adquiere una importante «revolución» en el sistema de fuentes de nuestro ordenamiento jurídico. Constituye un conjunto normativo de acuerdo con el principio de jerarquía y el principio de competencia con la Constitución, aun cuando sus diversos preceptos tienen un distinto nivel de eficacia según su particular naturaleza jurídica. Además, prevé una distribución horizontal, atendiendo al principio de separación de poderes y una división vertical de competencias en favor de las regiones autónomas.

El proceso de adhesión de España a la UE desde el 1 de enero de 1986, afectaba no sólo al concepto de soberanía sino que también significaba una reestructuración del sistema de fuentes del Derecho, que, con la Constitución a la cabeza, tuvo que incorporarse el Ordenamiento Comunitario como Derecho propio, pues, los Tratados Constitutivos forman parte del Derecho interno de cada país miembro con el Tratado de Adhesión.

Aunque la esencia de la Unión Europea va más allá del Derecho comunitario en sentido estricto en aplicación del acervo comunitario, los países candidatos deben aceptar este acervo comunitario antes de adherirse a la Unión Europea. La incorporación de España a la Comunidad Europea supuso un profundo cambio desde una perspectiva material, en la Constitución Española, centrando su atención sobre los tres principios jurídicos establecidos en los Tratados:

“Hay victorias que concitan la ansiedad del poder y el empeño de que todo cambie para que todo siga igual, incluso a peor”



- a) el principio de competencia también llamado de legalidad,
- b) el de solidaridad, y
- c) el principio del acervo comunitario.

Por consiguiente, el acervo comunitario se configura como un auténtico ordenamiento jurídico autónomo que prima sobre los ordenamientos nacionales, una auténtica cesión de soberanía a favor de “Europa”, cuyas competencias han sido además crecientes exponencialmente a lo largo de la historia de la Comunidad. En lo que se refiere a las Constitución nacional de cada país miembro, recalamos que éstas también estarán sujetas a dicho principio, siendo el Derecho comunitario la materia que se integra en los ordenamientos jurídicos de los países miembros, de manera que no necesitan fórmula

especial alguna para que sea insertado y pase a formar parte de los distintos ordenamientos jurídicos internos. En el caso de las decisiones y directivas, que sencillamente marcan unos objetivos de obligado cumplimiento, dejan su ejecución en manos de cada Estado miembro, aunque no se produzca una recepción propiamente dicha, sino que sencillamente la forma de ejecutar los objetivos, es determinada en función del libre arbitrio de cada Estado miembro, estando su ejecución obligada a los plazos marcados por las propias Directivas desarrolladas.

Enred@dos

@jesustaximadri En memoria a las víctimas del #covid19ESP el taxi de Madrid se pone de luto. Aquí no hay administraciones, solo hay taxistas. Enhorabuena

@John94186986 Soy taxista desde hace 22 años. Me propongo para presidir una mesa de negociación con la comunidad de Madrid y el Ayuntamiento para poder mejorar nuestra situación, esta claro que a nuestros dirigentes les damos igual, muchos ex taxistas en los sillones de oficinas.

@antoniservos Voluntad política. Si no la hay que lo digan, pero que no mareen a los compañeros que suficiente nerviosos estamos ante la actual situación.

@Manu71p Con una huelga de todos los taxis de ESPAÑA. Implicación de todas las plataformas territoriales. Estamos muchos compañeros sin poder trabajar pues que nos escuchen.

@Emilia06527352 Las app de las tecnologías colaborativas no han dado la talla siempre y cuando el dinero no vaya por delante

@Elite_TaxiBcn Muchos piensan que lo que está pasando con #COVID19 es broma, pero los taxistas nos tomamos en serio las recomendaciones de Sanidad, ante la negativa de los taxistas de Sevilla de llevar estos clientes, piden una VTC será.

@taxi_alejandro Y tú ¿Dónde estabas? Cuando faltaban EPI, respiradores, médicos.....¿Aplaudías? Ahora utilizas VTC para que todo se repita Y no, no tienes derecho ¡Que no te engañen? Tu barrio, tu gente necesita tu consumo. Escúchalos

@lanubirt Lo de la regulación de taxi, para Junio, no me parece lógico ya, hay gente en la calle, y si van a coger un taxi, y no hay. ¿Qué van a hacer? Pillar cucas.

@Inclito Carpetovetonico Que no se puede flexibilizar la tarifa. Eso es el fin del taxi.

@Alejandro Alonso Sin ocio nocturno, sin turismo, el taxi en algunas zonas el futuro es negro

@Domingo Garcia Luis ¿Cómo es posible, que en una ciudad turística, con todos sus hoteles cerrados, con 200 licencias municipales y dada la gravedad de la situación actual no se regule el servicio de taxi? Pronto no tendremos ni dónde aparcar nuestros vehículos. Les hablo de Puerto de la Cruz, Tenerife.

@Diego Martinez Si estás tieso y desesperado, ¿dónde puedes encontrar dinero con suerte y mínimo riesgo? En un taxi, lo que me temo es que los atracos se convierta en el pan nuestro de cada día.

@JR Rojo Gonzalez ¿Y el reglamento de ordenación de VTC para cuándo?

@Charlie Hhz Hasta después del verano que empiezan los colegios y los bares restaurantes cines teatros eventos empezaran a funcionar COMO MINIMO hasta esa fecha sino la cagamos y volvemos para atrás nos tenemos que ir acostumbrando hacer lo que estamos haciendo desde que empezó la crisis del Covid-19 y repito a partir de septiembre octubre COMO MINIMO y ya veremos hasta entonces poca cosa...

@Joaquin Carrillo No es mala la idea, el taxi compartido, para combatir contra las Vtcs, pero no piensan en lo que YO y otros muchos taxistas llevamos pensando y no somos la única Comunidad que lo a implantado le voy a poner NOMBRE OTRA VEZ ÁREA DE PRESTACIÓN CONJUNTA pedida una y otra vez a la Comunidad y a los taxistas de la Capital libertad para recoger donde el cliente te solicite. (Saldrá el iluminado que diga SI QUIERES TRABAJAR EN MURCIA COMPRA EN MURCIA). Así nos va.



Pensar como usuario para

Es la primera vez que dos emisoras de la ciudad de Madrid operan bajo una misma aplicación tras la incorporación de Tele Taxi a Pidetaxi, la app de ARTE con la que Radioteléfono ya ofrecía servicios desde hace varios años. Una colaboración impensable hace una década que en un momento como el actual cobra más sentido que nunca y con el único objetivo de mejorar el servicio, sin perder la esencia del radiotaxi tradicional.



Julio Sanz (l), presidente de FPT y Andrés Veiga, presidente de Pidetaxi

No ha sido el estreno esperado, pero cuando Tele Taxi anunció hace un año que comenzaría a operar a través de Pidetaxi, acompañando así a Radioteléfono Taxi en la ciudad de Madrid, nadie habría presagiado que su incorporación a la app se realizaría en mitad de una pandemia mundial.

Una primera prueba de fuego que, sin duda, se ha superado con creces y que le ha valido al taxi madrileño el reconocimiento de las instituciones gracias al traslado de personal sanitario durante el estado de alarma.

Hablamos con Andrés Veiga, presidente de Pidetaxi y Radioteléfono Taxi Madrid, Julio Sanz, presidente de la Federación Profesional del Taxi y Marcos Rodríguez, responsable de la central de Tele Taxi, y Andrés Veiga, sobre lo que supone esta cooperación entre emisoras, algo inédito en la capital madrileña y que responde a un significativo cambio de mentalidad. "Hemos dejado de pensar como taxistas para pensar como usuarios".

Más flota a través de la app sin perder la identidad de ninguna de las dos emisoras, que seguirán ofreciendo su servicio telefónico, el objetivo es reducir los tiempos de es-

pera. Como señalan los tres responsables, "somos más, pero seguimos siendo los de siempre".

Y en estos tiempos de inseguridades e incertidumbres, quieren recordar que el taxi es un método seguro de transporte, especialmente frente a los colectivos, por lo que han lanzado una campaña genérica para recuperar a quienes antes de la pandemia apostaron por otras alternativas de transporte. "Es importante que la gente sepa que el taxi es un espacio seguro".

Gaceta del Taxi.- Aunque en otras ciudades ya se había visto esta cooperación entre emisoras, en algunos casos incluso se han llegado a fusionado, en Madrid esto no había sucedido. ¿Es correcto decir que es la primera vez que dos emisoras de taxi madrileñas colaboran bajo una misma marca?

Julio Sanz: "Es un paso muy importante para el taxi"

ofrecer el mejor servicio

Julio Sanz.- Llevo 36 años en el taxi y no tengo precedentes de algo similar en estas circunstancias. Es un paso muy importante para el taxi. En cierto modo es una demanda generalizada, porque el taxista venía pidiendo si bien no una aplicación única sí una aplicación en la que pueda haber muchas emisoras integradas. Lo que se ha planteado es preservar los intereses de cada entidad sobre todo, manteniendo la idiosincrasia de cada entidad y con una app por encima de todo, en la que estamos integrados. Pero el proyecto no solo se queda en Tele Taxi y Radioteléfono, porque el proyecto es tan ambicioso que pretende que bajo ese paraguas que es Pidetaxi todas las emisoras, en las condiciones en las que se plantea esta integración de Tele Taxi en Pidetaxi, quieran participar. Estamos hablando de una aplicación que es propiedad de los taxistas y no de multinacionales que cogen los datos de clientes y los venden al mejor postor. Las decisiones las toman los taxistas y el fondo de la base de datos siempre va a estar en poder de uno mismo y es algo muy importante para nosotros porque hemos llegado a ser capaces de llegar a estos acuerdos.

Andrés Veiga.- Es una noticia muy buena para todo el sector. Y hay que dejar claro que somos compañías de radiotaxi, no intermediarios, porque nosotros ya lo somos y no prestamos servicios a terceros que vienen a comisionar aumentando los gastos a los compañeros. Lo que nosotros hacemos es prestar un servicio adicional a nuestros socios. Los servicios de la aplicación forman parte de la actividad que hacemos como compañía de Radioteléfono o Tele Taxi.

G.T.- ¿Con qué objetivo se incorporan a Pidetaxi?

Julio Sanz.- La premisa es acercar el taxi al usuario, que siempre tenga disponible el taxi más cercano a su ubicación. Esa es la gran ventaja de esta aplicación. Estamos hablando de que a día de hoy hay 4.500 taxis a disposición del usuario a través de Pidetaxi, si en un futuro vamos a multiplicar esa cifra, podemos estar hablando de tener un taxi en apenas unos minutos. La clave está en cambiar la forma de pensar, pensamos como piensa el usuario.

Andrés Veiga.- Estamos abiertos a recibir cualquier solicitud de otras radioemisoras

Andrés Veiga: “Pidetaxi está abierta a todas las compañías de taxistas”

que, cumpliendo con lo que marcan los estatutos, quieran incorporarse a ARTE y realizar servicios con Pidetaxi, porque está diseñado para poder incorporar a todas las compañías de taxi que soliciten su entrada.

G.T.- Radioteléfono Taxi y Tele Taxi son dos emisoras independientes que compiten entre ellas, ¿ha afectado esto de algún modo a la incorporación de Tele Taxi a Pidetaxi?

Andrés Veiga.- Lo cierto es que Tele Taxi y Radioteléfono siempre se han respetado y siempre han respetado al resto de taxistas, incluso a quienes no llevan radioemisora. No hemos entrado en ningún tipo de disputas que incluso en algunos casos podría rozar la competencia desleal, respetando la ley en todo momento. Es la única posibilidad de que la confianza derive en hacer proyectos comunes, aunque cada uno mantenga su independencia. Cada uno trabaja por su compañía, por hacerla crecer y poder ofrecer más servicios a sus socios. Esto no tiene nada que ver para que no se pueda estar de acuerdo y defender una postura y una fórmula de trabajo común.

G.T.- ¿Han recibido críticas por esta decisión?

Julio Sanz.- Las críticas son residuales, y en muchos casos de personas que nunca han tenido radioemisora y que nos ven como sus enemigos, como si les quitáramos el trabajo cuando es todo lo contrario. Hay algunos lugares donde es obligatorio pertenecer a una radioemisora y de oficio les obligan. En este caso no es así, pero existe un rechazo hacia las emisoras. Y hay emisoras que respetamos la legalidad y trabajamos por dar una muy buena atención al cliente y hay otras que tienen tal ligereza en aplicar las normas, las tarifas, etc. Esos taxistas escépticos están muy equivocados porque si una emisora realiza un buen servicio y en un hipotético caso tiene mucho trabajo en la calle, aquellos que no tienen emisora. La buena marcha de la emisora es bueno para los que no llevan emisoras. Trabajamos para el taxista.

Incluso tenemos un compañero, Manuel, que no tiene radioemisora de las convencionales y sin embargo, cuando se enteró de nuestra iniciativa de taxi solidario se apuntó. A día de hoy llevará más de 800 de estos servicios, sin emisora, pero bajo la disciplina de Pidetaxi. Esto da una idea de la potencialidad que tiene la app.

G.T.- En cifras, ¿de cuánta flota estamos hablando?

Andrés Veiga.- Ahora mismo estamos en unos 4.500 taxis solo en la ciudad de Madrid. Y estamos a la espera de tres nuevas incorporaciones para la Comunidad de Madrid Taxi Yellow Pozuelo, Alrcocón y Fuenlabrada.



Ambos presidentes han destacado el respeto entre radiotaxis como base para alcanzar acuerdos



Los vehículos de Tele Taxi con el logo de la app Pidetaxi. Imagen FPT

Actualmente, en la comunidad, también trabajan con Pidetaxi los radiotaxis de Aranjuez, Alcalá de Henares y Collado Villalba. Estamos trabajando ya en una actualización del software para que la integración sea lo antes posible, lo que supondrá tener una flota de unos 4.800 taxis.

Pidetaxi está abierta a todas las compañías de taxistas y diseñado para incorporar a quienes soliciten su entrada. Eso sí, y es importante recalcarlo, deben ser emisoras tradicionales de taxistas.

G.T.- El anuncio de la incorporación de Tele Taxi a la app Pidetaxi se hizo hace un año, por qué se ha demorado que se comenzara a operar?

Julio Sanz.- En nuestro caso, la integración en ARTE, paso necesario para poder integrarse en Pidetaxi, tenía que venir avalado por la asamblea de socios de Federación y también por la asamblea de socios de Tele Taxi. Además, se ha modernizando y cambiado totalmente la aplicación incorporando una serie de funcionalidades que colocan a la aplicación a la altura de otras apps que hay en el mercado. Y todo esto, sumado a la integración de los diferentes sistemas de gestión de flota, que es una labor de ingeniería informática importante, y que ha llevado su tiempo. También la pandemia ha frenado un lanzamiento que esperábamos hacer justo en estas fechas. Han sido cuestiones que

“La seguridad es algo que se valora mucho por el usuario”, dice Sanz

hemos tenido que ir solventando sin dejar de trabajar en ningún momento.

Andrés Veiga.- No llevamos la velocidad que nos gustaría porque nos faltan los millones de euros que se necesitan para tener a miles de personas trabajando en exclusiva para ti. Es algo que nosotros a día de hoy no podemos plantearnos y que implica que no se pueda invertir en desarrollo.

G.T.- No ha sido el lanzamiento ideal, pero la plataforma Taxi Solidario, que se ha gestionado a través de Pidetaxi, ha sido una prueba de fuego muy importante. ¿Cómo lo valoran?

Julio Sanz.- Lo que se demostró es la capacidad de un grupo de personas, porque Pidetaxi, Tele Taxi o Radioteléfono Taxi no somos solo las personas que estamos aquí, que a través de esa app en unas horas se pudieran realizar esos servicios, incluso a compañeros que no llevaban radioemisora y que quisieron participar. Esa es la respuesta de una entidad con suficiente capacidad tanto humana como técnica y el músculo que da tener tantos taxistas detrás. En apenas unas horas teníamos ya la posibilidad de dar respuesta a la demanda que se nos planteaba, y que seguimos realizando

Andrés Veiga.- Aunque el peso lo ha llevado Pidetaxi, la campaña se ha hecho genérico para todo el sector. Sin distinción. Y esperamos que cuando esto pase será el momento de hacer un gran lanzamiento, no solo a nivel madrileño, también a nivel nacional. Tenemos pendiente retomarlo. En cuan-

“Hay que salvar el taxi”

Marcos Rodríguez es uno de los responsables de la central de Tele Taxi. Él tiene claro que muchas de las críticas no son tales, sino más bien dudas “que vienen de lo antiguo, de la sensación de pertenencia cerrado”. Y esa es la idea, asegura, que hay que cambiar. “Lo que hay que salvar no es Tele Taxi ni Radioteléfono, lo que hay que salvar es el taxi”. No obstante, insiste, ninguna de las dos radioemisoras pierden su independencia. “Los usuarios pueden seguir llamándonos y ahí estaremos, pero si usan nuestra aplicación, tendrán más flota”.

En su opinión es importante cambiar el foco, dejar de pensar como taxistas y pensar como usuarios. “Un usuario cuando pide un taxi quiere un taxi. Y le da igual la pegatina que lleve en el taxi, le da igual si es amarilla, verde o si no lleva. Yo estoy en el hospital de Valdemoro a las 3 de la mañana y necesito un taxi. Lo que puede suceder es que si llamo a Tele Taxi me digan que el taxi más cercano está a veinte minutos cuando a lo mejor en tres minutos tengo un taxi de Radioteléfono. Ese pequeño problema lo resuelve Pidetaxi, abro la app y encuentro un taxi que es realmente lo que quiero”.

Y aunque se ha demorado algo más de un año en empezar a trabajar conjuntamente, Marcos señala que lo importante siempre fue que la experiencia fuera buena. “Era mejor esperar más tiempo para Pidetaxi funcionase por sí solo”. Y eso es lo que ha pasado..

“Es importante conocer la opinión del usuario y del posible usuario”, señala Veiga

to la movilidad vuelva a reactivarse queremos hacer campañas de publicidad siempre dentro de nuestras posibilidades económicas. Pero esta campaña aunque la ha gestionado Pidetaxi, no se ha querido personalizar, y es extensible a todos los taxistas madrileños, también de fuera del APC

G.T.- También están pendientes de conocer el resultado de un estudio de SIGMADOS sobre la percepción del taxi durante esta crisis, ¿qué resultados esperan obtener?

Julio Sanz.- El estudio se ha hecho sobre usuarios y no usuarios del taxi, de forma totalmente aleatoria e independiente. Lo que queremos es resaltar que el taxi es el transporte más seguro, por delante de cualquier transporte colectivo, con todas las medidas que se están implementando. Y esperemos que esté listo en las próximas semanas. Entendemos que la seguridad hoy en día es algo que se valora mucho por el usuario y queremos que sea una seña de identidad. Confiamos en que los datos sean favorables. Pero si los datos no son buenos, nos ayudarán a aprender y corregir aquellos puntos en los que tenemos carencias. Hace unos meses hicimos otro estudio comparativo con otros medios de transporte y nos decía donde estaban nuestras debilidades.

Andrés Veiga.- Es importante conocer la opinión del usuario y del posible usuario. Que venga a través de una empresa de reconocido prestigio e imparcial es importantísimo para nosotros. Se han hecho también grupos de trabajo, usuarios de nuestro servicio, usuarios del centro de salud... Se han realizado 1.200 encuestas de formas aleatoria. Responden a un cuestionario amplio, de unas 20 preguntas, que ahora toca analizar.

El taxi, como otros muchos sectores, se enfrenta a una nueva realidad consciente de la importancia de mostrarse como un transporte seguro. Por ello han lanzado el sello Taxi Covid Free por el cual se establece un protocolo mínimo de seguridad para evitar contagios. “Es importante que la gente sepa que el taxi es un espacio seguro”, insiste Veiga. Especialmente, asegura Sanz, para los mayores que vuelven a verse obligados a salir para ir a sus consultas ahora que la sanidad vuelve a recuperar también la normalidad.

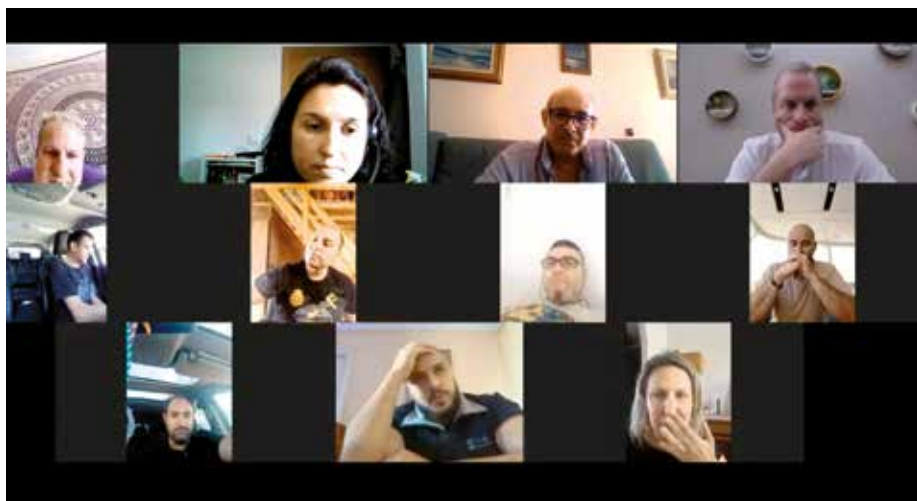
Pero el taxi todavía tendrá que esperar que la ciudad recupere su actividad normal. Aunque ya en Fase dos la situación parece haber mejorado levemente. Habrá que seguir trabajando para recuperar todo lo perdido.

Olga Lobo



Kilómetros solidarios del

Más de 110.000 mascarillas confeccionadas a mano, más de 1.400 viseras protectoras hechas por voluntarios y miles de kilómetros en taxi para hacer llegar los equipos de protección a sus destinatarios de forma rápida y eficaz. Un grupo de unos 25 profesionales de diferentes municipios malagueños, principalmente de la Costa del Sol, han hecho posible que sanitarios y policías estuvieran protegidos durante la pandemia.



Entrevista virtual con diferentes participantes de la cadena solidaria

Algunos es la primera vez que se ven las caras, aunque sea por videoconferencia, porque todo se ha organizado a través de grupos de mensajería instantánea. Unos necesitaban equipos de protección y otros los materiales para elaborarlos. Ahí fue donde el taxi entró en juego para actuar de intermediario y agilizar un proceso que, debido al confinamiento impuesto por el estado de alarma, no se podría haber hecho de otra manera.

“No me esperaba que hubiera tanta gente que se prestara a colaborar”, “si no fuera por el taxi no existiríamos” o “los taxistas han hecho una labor increíble” son algunas de las frases que se repiten durante la hora de conversación que mantenemos con Billy, Gerard, Ernesto, Esther, Nico, José, Javier, Carlos, Millán. Son taxistas, makers, policías, y una costurera, solo algunos de las personas que forman parte de esta gran red solidaria en la malagueña Costa del Sol que ha permitido primero distribuir de forma gratuita elementos de protección a personal sanitario y a miembros de las fuerzas de seguridad del estado y desde hace un mes, recolectar comida para la gente que se encuentra en una situación vulnerable.

Estamos ante una alianza que nació de forma espontánea y que se ha convertido en un ejemplo de la solidaridad de la sociedad española durante la crisis sanitaria del Covid-19.

Como nos cuenta Esther, de Aguja Solidaria, todo surge ante la imposibilidad de des-

plazarse a por material para confeccionar mascarillas. “Necesitábamos recoger telas, y después distribuir las mascarillas. Llamamos al taxi, primero en Marbella”, y desde el primer momento contaron con los taxistas.

Más de 200 costureras por toda la provincia, solo en Marbella había 95 personas dedicándose a la confección de mascarillas, requería de una logística efectiva e inmediata. Y el taxi no ha dudado en hacer todos los kilómetros que hicieran falta para que el material llegara allí dónde lo necesitaban para que las mascarillas no dejaran de elaborarse. “Es impresionante lo que han hecho aquí. Yo tengo que decir que el taxi era un gremio muy solidario, lo había visto en otras ocasiones y era algo que sabía por circunstancias personales, pero la impresión que me llevo es absolutamente maravillosa”. Y todo ello, recuerda Esther, sin nada a cambio, poniendo su coche y su gasolina. “No ha habido un compañero al que le pidas ayuda y que se haya negado. Siempre ha habido buena voluntad. Hemos recibido ayuda con todo y nos daba hasta vergüenza seguir pidiendo”. Y no duda en afirmar que “si no fuera por el taxi no existiríamos”.

“No me esperaba que hubiera tanta gente que se prestara a colaborar”

taxi de la Costa del Sol

Aguja Solidaria “si no fuera por el taxi no existiríamos”

Labor esencial

Las mascarillas de Aguja Solidaria se han repartido de forma gratuita al personal sanitario, pero también a policías, nacionales y guardia civil. Pero también a personas anónimas que llamaban para pedir las. “Nuestras mascarillas son gratuitas, pero desde hace un mes pedimos a la gente que colabore entregándonos un kilo de comida para repartir entre las personas más necesitadas.” Una labor que ha sido un éxito y en la que han contado con el taxi también desde el primer minuto. “Primero de particular a particular, gente que nos llamaba, por ejemplo enfermos de riesgo, y se lo comentábamos, pero después empezamos a hacer la recogida de alimentos a cambio de mascarillas en supermercados y grandes superficies”. Solo en los primeros días ya consiguieron más de 22.000 kilos.

Unos 25 taxistas, aunque a veces colaboraban más, han sido los que han posibilitado que esta cadena solidaria no fallara ni un día. “En el taxi te encontrabas bobinas, mascarillas y comida. Aprovechábamos los viajes para que todo fuera más rápido y eficaz”, nos cuenta Nico, encargado de coordinar a los taxistas que se han dejado las “ruedas” durante las semanas más duras de confinamiento.



Recogida de máscaras de buceo

“Aquí cada uno ha aportado lo que podía, algunos dinero, otros sus impresoras, materiales...la única manera que teníamos nosotros para aportar nuestro granito de arena es llevando cosas de un sitio a otro, porque conocemos la carretera y además, una cosa muy importante, tenemos el contacto de los compañeros en otros municipios y aunque no lo parezca se crea una red de información increíble”, nos explica. “Cuando yo no puedo llegar, sé que un compañero taxista sí podrá hacerlo”.

Eso ha hecho posible que además de las más de 110.000 mascarillas se hayan repartido también pantallas protectoras. Un elemento de protección que requería más

pasos, ya que debe ser ensamblado. Eso propició que, una vez más, el taxi fuera esencial para que se pudieran elaborar más de 1.400.

Nos lo explica Carlos, que, ante la falta de material de protección entre las fuerzas de seguridad, policía nacional, local y Guardia Civil, decide ponerse en contacto con makers de la zona para que realizaran, “mi impresora es muy pequeña y solo puede hacer ciertas cosas”, primero unos pines que diseñó para enganchar las viseras protectoras de las gorras. De estos elementos se hacen más de 7.000, pero en las comisarías, los agentes no llevan gorra, y empiezan a fabricar con sus impresoras 3D las viseras que sujetarán las pantallas protectoras.

“Un tema era la recogida del material fabricado por los makers y luego hacer llegar las donaciones de empresas que recibíamos, como por ejemplo el acetato. Un día vi un mensaje en un grupo de Telegram, de Nico creo que fue, y nos pusimos en contacto y desde un principio siempre nos dijeron venga adelante os ayudamos en lo que necesitéis y ahí han estado ayudándonos en todo”.

Una gran comunidad

Ernesto es profesor de música de instituto pero siempre le ha gustado mucho lo que es el mundillo de la tecnología y la robótica. “Convencí a mi equipo directivo para trabajar con los niños de robótica. Fui yo la que la montó, la puse a punto y le cogí cariño. Y cuando tuve una oportunidad, vi una oferta y me la compré para mí”. Lo que era una afición se convirtió en algo más. “No te esperas algo así. Haber podido ayudar desde mi casa a gente que estaba en primera línea de batalla, se sienta segura, justifica todo lo que me costó la impresora y todos los malos ratos de tener que aprender con ella”. Y aprovecha también para resaltar la labor de los taxistas que, a su juicio, han hecho una labor “increíble”. “Para ellos esto es un coste añadido a la solidaridad”, señala.

Billy es uno de esos taxistas que han hecho miles de kilómetros para que todo funcione, aunque él se quita importancia. “El trabajo mental que habéis tenido que hacer los coordinadores para que la cadena no parara es



Los taxistas también colaboran con el reparto de comida



El transporte de material para poder realizar mascarillas y viseras ha sido fundamental

increíble. Pero era imposible no colaborar. De la manera que fuera”.

José pertenece al sindicato JUSAPOL. Él ha vivido en primera persona la falta de material para protegerse de los agentes de las fuerzas de seguridad del estado y fue, junto con Carlos, el que contactó con los makers. Y aunque reconoce que ellos mismos podrían haber realizado las labores de logística cuando no estaban de servicio, que hacían de forma puntual, la inmediatez que requería la situación les impulsó a contactar con los taxistas. “Es increíble lo que habéis hecho. No hay palabras”, asegura. “Cuando llego a la comisaría y entrego las viseras y les explico cómo se ha hecho, no se lo creen”, insiste, para destacar la calidad humana del sector y que los verdaderos protagonistas de esta historia son ellos “los makers, las costureras, y los taxistas”.

A ninguno se le olvida que los taxistas, además de poner su tiempo y dinero a disposición de los demás, también han puesto en riesgo a sus familias. Pero no dudan en asegurar que han actuado según sus conciencias. “Nos hemos juntado los compañeros que sentíamos que teníamos que hacer algo”, destaca Nico.

La pandemia ha cambiado a todo el mundo, aseguran, “nos ha abierto los ojos”, pero reconocen que ha sido una experiencia increíble haber conocido a tanta gente solidaria con un único fin: ayudar en los momentos más complicados de nuestro país.

Olga Lobo

“Cumple taxi” en el confinamiento

José Manuel Millán, o Millán a secas, es otro de los taxistas que no ha dudado en colaborar con lo que fuera. “Desde el minuto uno mi taxi está para la causa”, nos explica. En su caso, empezó también transportando material, labor que sigue haciendo, pero además, comenzó a animar cumpleaños en las semanas más complicadas del confinamiento.

“Era un servicio gratuito, lo único que pedía era la voluntad”. A veces en forma de dinero, también con comida que reparte entre familias a las que esta pandemia ha dejado tocadas y casi hundidas en lo económico.

Sus cumpleaños le han llevado casi por toda la provincia de Málaga, “mi taxi ha hecho más de 7.300 kilómetros”. En un día podía llegar a hacer 16 cumpleaños y ha acabado con casi 400 cumpleaños a sus espaldas. “Desde el 13 de marzo no he parado, pero no de trabajar, sino de colaborar”.

Millán, que es militar inactivo, cree que mucha gente tiene intención de ayudar y colaborar, “pero no sabe cómo hacerlo” y en casos como el de esta pandemia, es importante ser conscientes de lo que implica. “Yo llegaba a casa y me desinfectaba. No todo el mundo puede ayudar en estas situaciones”. A pesar del riesgo que ha supuesto seguir saliendo a la calle día tras día, cree que su labor “ha movido corazones” y espera que en un mundo “muy egoísta” esto haya sacado el lado más positivo de la gente. “Yo no quiero medallas, quiero que la gente reconozca la buena voluntad”.





TOYOTA

GRANDIS

5 SEAT

TECNOLOGIA E CONFINANZA



TECNOLOGIA



TECNOLOGIA

- Motori benzina e diesel
- Cambio automatico a 6 rapporti
- Servosterzo

FINANZA

- Finanziamento Toyota
- Leasing Toyota
- Toyota Credit

Toyota
 Finanziaria
 Leasing
 Credit

Toyota
 Finanziaria
 Leasing
 Credit

Agradecimiento de los Reyes al taxi



Sus Majestades los Reyes de España durante la videoconferencia

Don Felipe y Doña Letizia han mantenido una videoconferencia con representantes de FEDETAXI y ANTAXI, a quienes han trasladado su agradecimiento por la labor del taxi durante la pandemia. Desde el sector han valorado positivamente este acercamiento de la Casa Real y esperan que vuelva a repetirse en el futuro.

En un encuentro de una hora aproximadamente, sus Majestades los Reyes se han interesado por conocer la situación del sector, antes, durante y después de la pandemia. Además, tal y como nos han explicado Julio Sanz, presidente de ANTAXI y Miguel Ruano, vicepresidente de FEDETAXI, ambos han mostrado un extenso conocimiento de la actividad del taxi y de sus principales problemas.

Ambos dirigentes han valorado la cercanía de los Reyes, que nunca antes se habían reunido con representantes del sector. La actual situación ha propiciado este encuentro virtual que ha permitido a Fedetaxi y a Antaxi trasladar algunas de las preocupaciones de los taxistas a sus Majestades, como la incertidumbre con algunas de las ayudas, como la prestación por cese de actividad, para paliar la crisis que atraviesan los profesionales.

Reconocimiento de la CAM

El consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, Ángel Garrido ha reconocido que “durante esta crisis, cada uno ha cumplido con su misión pero es justo reconocer, como estamos haciendo hoy aquí, que algunos han arriesgado más, han ido más allá de lo que podíamos esperar y exigir”, ha destacado en referencia al taxi. El distintivo, una pegatina de vinilo, se enviará a los más de 16.000 taxistas de la Comunidad de Madrid, acompañado de una carta de agradecimiento del consejero por su labor realizada durante la crisis. En la misiva, Garrido agradece su trabajo “a quien ha antepuesto durante semanas la atención a la sociedad a sus intereses y necesidades individuales”. En el encuentro con representantes del sector, Garrido ha destacado la “profesionalidad y solidaridad del taxi” en un momento de crisis como el actual. Y ha recordado que gracias al acuerdo entre el Gobierno regional y el sector, se han prestado 135.000 servicios de transporte gratuito para las visitas domiciliarias de los sanitarios de centros de Atención Primaria de la Comunidad de Madrid. El acuerdo, que arrancó el 16 de marzo y se extendió hasta el pasado 17 de mayo, ha permitido que más de 700 taxis garantizaran la atención domiciliar prestada por los profesionales de 178 centros de salud de la región en los momentos más críticos de la pandemia.



Garrido en su homenaje al taxi madrileño

100.000 euros para la compra de taxis eléctricos

El Govern de Illes Balears destinará 100.000 euros para la adquisición de taxis eléctricos. Concretamente, la dirección general de Energía y Cambio Climático se compromete a financiar hasta el 50% del valor de la compra de un taxi, hasta llegar a los 20.000 euros por vehículo. Con estas ayudas, la Conselleria de Transició Energètica i Sectors Productius quiere apostar por el fomento de la movilidad eléctrica y sostenible, siguiendo el camino marcado por la Ley de cambio climático. En el caso de los taxis, destaca el Govern que son vehículos con mucho kilometraje que pueden contribuir a “mejorar la calidad del aire, reducir la contaminación acústica y las emisiones de gases de efecto invernadero así como el consumo

de energía”. Además, al tratarse de vehículos utilizados por muchos usuarios, contribuyen también a hacer “visible y demostrable” que la movilidad eléctrica es una alternativa más que viable hoy en día. Según ha explicado la Conselleria, el requisito para acceder a esta convocatoria de subvenciones es que la compra del vehículo se haya realizado a partir del 1 de enero de 2020.





gideTaxi

www.gidetaxi.com

www.gidetaxi.com

Queres ser motorista clabrador?

- Trabalhas em casa
- Trabalhas em casa
- Trabalhas em casa
- Trabalhas em casa

www.gidetaxi.com



gideTaxi



www.gidetaxi.com

www.gidetaxi.com

www.gidetaxi.com

www.gidetaxi.com

www.gidetaxi.com

91 547 82 00

www.gidetaxi.com

La presidencia de FEDETAXI se mantiene en stanby

Un mes después de la asamblea celebrada del pasado 13 de mayo, Fedetaxi continúa sin presidente y sin día para la renovación de cargos directivos. La falta de consenso para la presentación de candidatos al Consejo de Gobierno de FEDETAXI fue el motivo principal que obligó a suspender la Sesión, y por tanto imposibilitó toda votación, según consta en el borrador del acta al que ha tenido acceso este medio, tal y como publicamos en nuestra edición digital.

A día de hoy, según nuestras fuentes, la situación no ha variado en absoluto. En ese borrador donde quedan anotadas las casi tres horas que duró la sesión (11:30 a 14:15) no se hace mención alguna a los problemas técnicos argumentados por FEDETAXI para justificar la suspensión. Sí constan, por el contrario una serie de dudas sobre el número de socios de cada entidad y el impago de cuotas por parte de AGATM y UNALT. Motivos por los que, y citamos textualmente acabó “cuestionándose la medida en que ello afecta al proceso de votaciones que va a tener lugar seguidamente”. En esta reunión, además de reclamar las cuotas pendientes, se procedió a convocar una Comisión Presupuestaria para “decidir la cuantía de los recursos económicos disponibles”, la misma Comisión también “estudiará el número de socios que cada entidad miembro declara a FEDETAXI”. El borrador concluye que tan pronto como la Comisión finalice su trabajo, previsto para primeros de junio, “se reanudará la Asamblea en el punto y momento en que fue suspendida”. Sobre esta cuestión también podemos confirmar que dicha Comisión no ha llegado a constituirse tras la petición de uno de los asociados de posponer su creación, por lo que también queda pendiente su cometido. La situación actual de FEDETAXI es que desde el 13 de mayo la Federación Española sigue sin presidente y sin fecha alguna para retomar la asamblea suspendida y proceder a la renovación de los cargos.



Andrés Veiga, reelegido presidente de RTT



Veiga y parte de su equipo

La candidatura encabezada por Andrés Veiga González ha sido la elegida por los socios para dirigir Radioteléfono Taxi Madrid durante otros cuatro años en las elecciones celebradas el pasado 27 de mayo. Su candidatura ha doblado en votos la lista alternativa que únicamente presentaba a cuatro candidatos a vocal. Al cierre de las mesas el total de votos emitidos ha sido de 729, de ellos 3 nulos y 1 en blanco. Con el respaldo de 500 socios, Andrés Veiga obtiene por segunda vez la presidencia de Radioteléfono Taxi Madrid. Junto a él, repite en el cargo de vicepresidente-tesorero José Manuel Fernández Casado y se incorpora como secretario Israel Herrera Fernández. Las vocalías también introducen cambios con los nombres de José Antonio Méndez y Olga Martín Fernández, primera mujer en formar parte del Consejo Rector de RTT. Además, repiten como vocales Raúl Sánchez Buendía, José María de las Heras González y José Jiménez Ruiz.

Elecciones diferentes

Las elecciones se han celebrado manteniendo las medidas de seguridad con las que se ha garantizado la salud de los socios que han acudido a votar y de quienes componían las mesas electorales. Con pantallas protectoras, guardando una amplia distancia de seguridad entre las dos mesas electorales y todos los votantes respetando también la distancia y con sus mascarillas, los comicios han transcurrido con absoluta normalidad, dentro de la atípica normalidad a la que nos obliga el Covid 19.



2,8 millones para taxis menos contaminantes

El Ayuntamiento de Madrid ha aprobado una línea de ayudas de 2,8 millones de euros para promover la transición hacia una flota menos contaminante y ayudar al sector ante la crisis. Desde el Consistorio esperan que unos 1.600 titulares de licencia puedan acceder a esta subvención. En total, 1.620 taxis se podrán beneficiar de estas ayudas para el sector: 1.600 para la adquisición de vehículos ECO y 20 para la compra de vehículos CERO emisiones. Como novedad en esta edición, se reservan grandes cuantías fijas para cada taxista en función de diferentes tramos. La ayuda en el tramo 1 será 6.000 euros por turismo en la adquisición de vehículos CERO emisiones, eléctricos de batería (BEV) o de pila de combustible. También para Eurotaxi CERO emisiones y ECO. En el tramo 2, se obtendrá el 10 % del valor del vehículo, impuestos excluidos, para la adquisición de vehículos CERO emisiones no incluidos en el tramo 1 (eléctrico de autonomía extendida (REEV), eléctrico híbrido enchufable (PHEV) con una autonomía mínima de 40 kilómetros) o ECO, cuando el sustituido sea etiqueta B, mientras que en el tramo 3, la cuantía será del 7 % del valor del vehículo, impuestos excluidos, para la compra de vehículos CERO emisiones no incluidos en el tramo 1 (eléctrico de autonomía extendida (REEV), eléctrico híbrido enchufable (PHEV) con una autonomía mínima de 40 kilómetros) o

ECO, no previstos en el tramo 2. La presentación de la solicitud de la subvención comenzará cuando se publique en los boletines oficiales, cuyo plazo de inicio se anunciará a través de la página web municipal junto con las condiciones y requisitos para participar.



Hasta 6.000 euros para taxis CERO



Conflicto por la suspensión del transfer en el aeropuerto de Gran Canaria

La Asociación Pro derechos del Taxista Autónomo de Canarias (Asprotac) ha presentado un recurso de reposición contra la medida de bloqueo del transfer aeroportuario por considerar que no se ajusta a derecho. Actualmente, solo los taxistas de Telde e Ingenio pueden recoger pasajeros en el aeropuerto.

Con motivo del estado de alarma, y de la reducción del número de vuelos, se decidió suspender las autorizaciones que permiten a los taxistas de otros municipios recoger pasajeros y llevarles a su municipio. Para ello era necesario completar un registro que, a día de hoy, está inactivo.

Desde la asociación entienden que esta medida está causando un "serio perjuicio a los autotaxis de otros municipios".

Por su parte, los taxis de los municipios grancanarios de Telde e Ingenio, respaldados por sus respectivos ayuntamientos, han solicitado al Cabildo la exclusividad del aeropuerto. Con esta medida, se mantendría la suspensión especial de recogida de viajeros en el aeropuerto hasta que se acredite con un estudio que no tienen capacidad para dar respuesta a la demanda. El sector insisten, ha sufrido "una drástica" reducción de su volumen de trabajo, según han señalado desde el Ayuntamiento de Telde, debido a la paralización de la actividad comercial y turística en el recinto. Una situación que ha hecho caer la demanda actual del servicio de taxis por lo que, aseguran, puede ser atendida plenamente por los taxistas de los dos municipios que tradicionalmente lo han prestado, Telde e Ingenio.

Además, se solicita a la Consejería de Transporte del Cabildo grancanario que, antes de abrir la posibilidad de prestar este servicio a los colectivos del taxi de otras localidades de la Isla, se realice un estudio de la situación para comprobar si el sector del taxi de Telde e Ingenio pueden o no asumir el incremento de la demanda que haya podido producirse tras la vuelta a la 'nueva normalidad'.



El aeropuerto grancanario motivo de enfrentamiento entre municipios

Benidorm estrena nuevo Reglamento



El nuevo Reglamento habilita los taxis de 7 plazas y de 9

Entre sus novedades, la incompatibilidad del titular de la licencia con otra profesión referida al transporte, incluida la de conductor de VTC. Este texto, que se adecúa a la reformada Ley del Taxi de la Comunitat Valenciana, ha sido consensuado con las dos asociaciones del sector en la ciudad. La normativa regula, también, la ratio para la concesión de nuevas licencias, la valoración del conocimiento de idiomas a la hora de otorgarlas y la eliminación del requisito de dedicación exclusiva para los propietarios. No obstante, sí será incompatible que los titulares puedan dedicarse a otra profesión relacionada con el transporte, como la de conductor de VTC. Además, el nuevo Reglamento hace referencia a la limitación de la publicidad en los vehículos en las puertas traseras y luna, la autorización de publicidad en los 'mupis' de las paradas, la reglamentación para la renovación de vehículos ecológicos, se habilitan los taxis de 7 plazas y de 9 con carácter extraordinario, y la implantación de medios de pago telemáticos. Según ha explicado el concejal de Movilidad, José Ramón González de Zárate, estas nuevas especificaciones "van a suponer un salto de calidad en la prestación del servicio, también en el ámbito turístico".

Detenido por hacer un simpa de 677 euros

Un joven de 25 años ha sido detenido por delito de estafa por no pagar a un taxista que le llevó desde Barcelona a Teruel. El importe de la carrera ascendía a 677 euros. Los hechos sucedieron el pasado 1 de junio. El joven, que cogió un taxi en Barcelona y se negó a abonar el servicio, aseguró al taxista que unos amigos suyos le pagarían el importe de la carrera. Sin embargo, el taxista se desplazó a la Comisaría y allí interpuso la denuncia. Tras la investigación, se localizó y detuvo al joven por un delito de estafa, pasando a disposición judicial.

Detenida por estafar a ocho taxistas durante la pandemia

Una mujer española de 38 años ha sido detenida por la Policía Nacional como autora de una presunta estafa a varios taxistas gallegos. De momento se han recogido ocho denuncias, aunque no se descarta que se presenten más. La mujer aprovechó el confinamiento decretado por el estado de alarma para utilizar taxis para sus desplazamientos. A los profesionales les pedía cambio de cincuenta euros que, después, no les devolvía. Tampoco pagaba la carrera. Según la investigación, esos viajes no justificados, y que no podría haber realizado de otro modo, eran para adquirir sustancias estupefacientes.

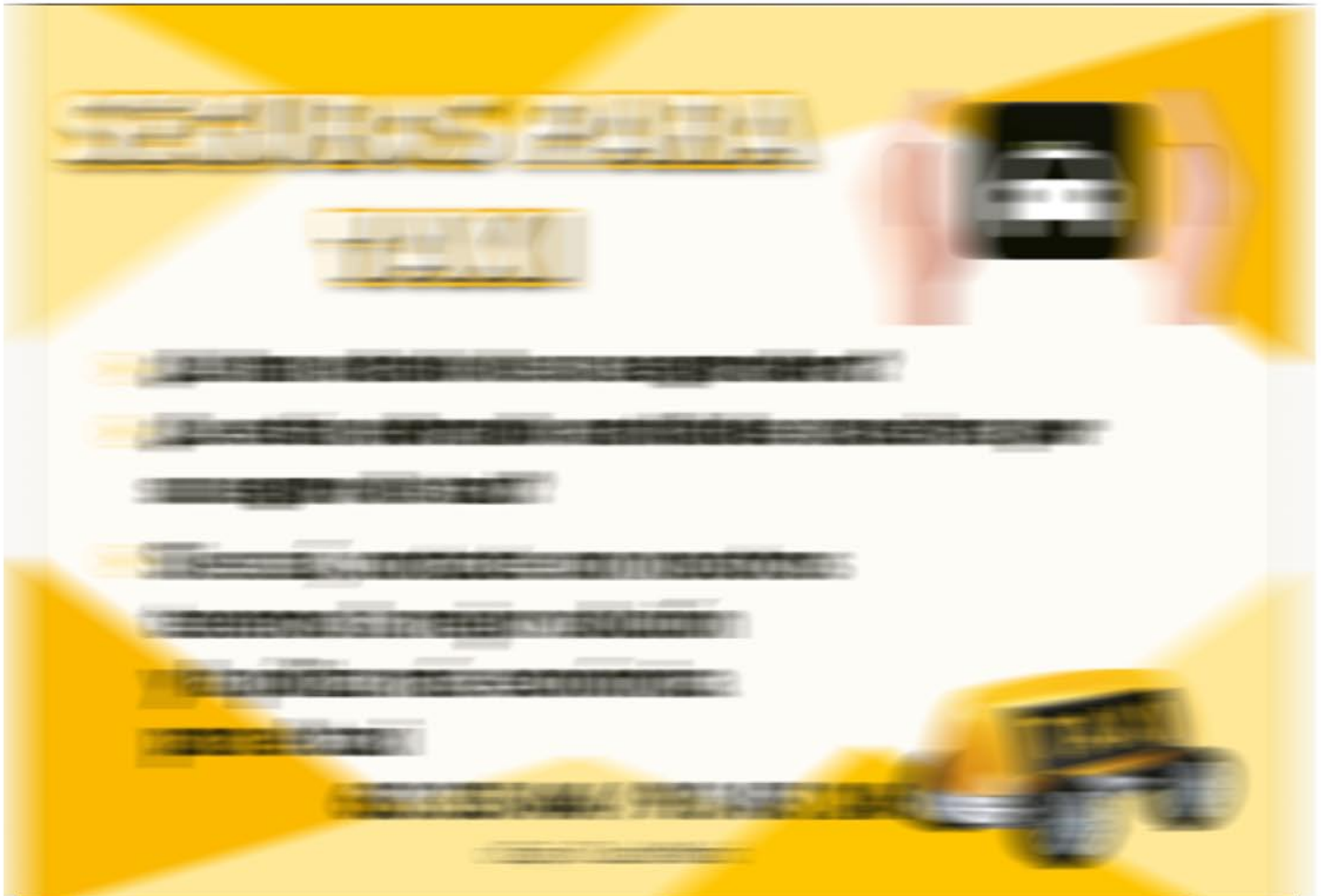
La futura presidenta de la CNMC, abogada de Uber en 2016

Cani Fernández será nombrada presidenta de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, según han informado diferentes medios de comunicación. Como abogada en el bufete Cuatrecasas, Fernández representó a Uber ante el Tribunal Superior de Justicia de la Unión Europea tras la demanda interpuesta por Élite Taxi Barcelona acusando a la app de competencia desleal. En su argumentación, Fernández señaló que "los servicios de Uber no pueden reducirse a un mero servicio de transporte y son un claro



ejemplo del uso de plataformas digitales para desarrollar servicios innovadores". Argumentos, que, sin embargo, no convencieron al Abogado General, que dictaminó en contra de la empresa tecnológica, estableciendo que la plataforma realiza una actividad de transporte. Fernández sustituiría a José María

Marín Quemada al frente de la CNMC, cuyo mandato terminó el pasado mes de septiembre. La abogada, especialista en derecho de la competencia y comunitario, se incorporó al Gabinete de Presidencia en el mes de febrero.



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	9.950*
Logan CMV/ GLP	900	90	9.460

*PRECIOS DESDE. No incluido gastos de preparación taxi.

RENAULT JURADO. Tel. 914 010 549

C/ Alcalá, 187. Madrid



FIAT

Tipo station Wagon GLP	1.400	120	13.960*
Talento 9 plazas PRM (eurotaxi)	1.600	125	30.745*
Dobló GNC	1.400	120	12.919*

Precios sin IVA. Adaptación eurotaxi incluida.



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	31.980
IS300h Ejecutivo	2.500	223	36.400

LEXUS MADRID SUR

T. 916 895 101 / 622 436 656 Cristian

Av. Carlos Sainz, 31. Leganés



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 Sainz, 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



PEUGEOT

508 5P Allure Hybrid/e	110kw/1.6	225	34.900*
508 SW Allure Hybrid/e	110kw/1.6	225	35.900*

Precio Estimado. Próxima campaña para taxi

HERMANOS VIÑARÁS. Tel. 620 991 142 Jorge

jorge.rebollo@hermanosvinas.com

C/ Luis Sauquillo, 8. Fuenlabrada



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.

RENAULT JURADO. Tel. 914 010 549

C/ Alcalá, 187. Madrid



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	24.550
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



1. **PROJEKTOVÝ ZÁMĚR**
 2. **OPRAVA**
 3. **PROJEKTOVÝ ZÁMĚR**

4. **OPRAVA**
 5. **PROJEKTOVÝ ZÁMĚR**

PROJEKTOVÝ ZÁMĚR
OPRAVA

1. **PROJEKTOVÝ ZÁMĚR**

2. **OPRAVA**

3. **PROJEKTOVÝ ZÁMĚR**

4. **OPRAVA**

5. **PROJEKTOVÝ ZÁMĚR**

6. **OPRAVA**

7. **PROJEKTOVÝ ZÁMĚR**

8. **OPRAVA**

9. **PROJEKTOVÝ ZÁMĚR**

PROJEKTOVÝ ZÁMĚR
OPRAVA

PROJEKTOVÝ ZÁMĚR
OPRAVA

1. **PROJEKTOVÝ ZÁMĚR**
 2. **OPRAVA**
 3. **PROJEKTOVÝ ZÁMĚR**

4. **OPRAVA**
 5. **PROJEKTOVÝ ZÁMĚR**

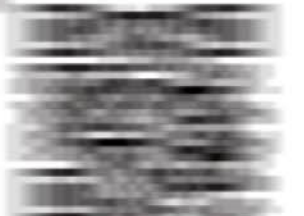
6. **OPRAVA**
 7. **PROJEKTOVÝ ZÁMĚR**

8. **OPRAVA**
 9. **PROJEKTOVÝ ZÁMĚR**

10. **OPRAVA**
 11. **PROJEKTOVÝ ZÁMĚR**

12. **OPRAVA**
 13. **PROJEKTOVÝ ZÁMĚR**

14. **OPRAVA**
 15. **PROJEKTOVÝ ZÁMĚR**



Desescalada controlada



Todavía habrá que esperar para que se repitan imágenes así del taxi valenciano

La desescalada por fases está haciendo que el taxi vuelva a la normalidad de forma desigual en función de la ciudad, o zona sanitaria, en la que se encuentre. Lo que sí es cierto es que la demanda sigue sin aumentar o haciéndolo de forma muy tímida. Sin turismo, ni nacional ni mucho menos internacional en buena parte del país, con la oferta de ocio muy limitada y manteniéndose el teletrabajo en muchas empresas, los taxistas buscan fórmulas que les ayuden a recuperar usuarios. Ese es el principal reto con el que se encuentran los profesionales que, muy despacito, ven como se recupera la movilidad, una de las grandes perjudicadas por el decreto del estado de alarma. Y aunque las grandes ciudades son las que antes están recuperando el pulso, no por ello la vuelta está siendo más sencilla. Todavía son muchas las grandes empresas que mantienen a buena parte de sus plantillas en casa teletrabajando, y los encuentros virtuales siguen estando a la orden del día. Además, sectores cruciales para el taxi, como puede ser el ocio nocturno, todavía necesitará algo más de tiempo para recuperar sus niveles habituales de público.

La oferta sigue contenida en todo el país

Por eso es importante, aseguran todas las entidades del sector consultadas en este reportaje, que la desescalada en el taxi también siga una cierta lógica. Mantener una flota reducida en función de la demanda e ir aumentándola según pasen los días y se reactiven ciertas actividades ayudará a los profesionales a volver a la rutina sin perder más dinero del que ya han perdido con las fuertes restricciones a la movilidad impuestas por el estado de alarma.

En **Madrid**, donde al cierre de esta edición se acababa de pasar a Fase 2, la demanda comenzaba a crecer de forma tímida, aunque con cifras muy alejadas de tiempos pre Covid-19. La oferta se mantenía contenida durante la duración del estado de alarma, las licencias trabajan en días pares e impares en función del número de su licencia, aunque empezaba a haber voces que solici-

taban más taxis en las calles ante un posible repunte de la actividad ahora que los centros comerciales y los restaurantes volvían poco a poco a la normalidad.

Ante una situación diferente a la que existía antes del 13 de marzo, es importante recuperar la confianza del usuario en un momento en el que este demanda viajar seguro, lo que ha motivado a Radioteléfono y a Tele Taxi, a través de Pidetaxi, a certificar a aquellos taxis que sigan un protocolo de desinfección con el que quieren reducir los riesgos de contagio. Una campaña publicitaria con la que quieren destacar las ventajas del taxi frente a otros transportes colectivos.

En este sentido también trabajan en el taxi de **Barcelona**, donde destacan que "todos son iniciativas del propio taxista: tanto la instalación de mamparas como la limpieza y desinfección". No obstante, en algunos sitios, como en Mataró, se están utilizando instalaciones municipales para la limpieza de los coches. Por parte del Área Metropolitana de Barcelona se están realizando campañas preventivas-sanitarias de cómo se ha de actuar en cada momento tanto por parte de los usuarios como por parte de los taxistas.

para el taxi

Además, se va a lanzar una campaña para promocionar el transporte público (metro y autobús) en la que también está incluido el taxi.

En la Ciudad Condal y su área metropolitana la oferta se ha mantenido hasta la entrada en Fase 1 en un 20%, aunque desde que cambiaron de Fase se pasó al 30%, la demanda no ha respondido en la medida que esperaban. Por ello, en la última reunión de la Taula Técnica se decidió mantener ese porcentaje entre semana y bajarlo al 20% en fin de semana durante el tiempo que la ciudad se encuentre en Fase 2.

“Esperemos que aumente la demanda, pero con estos niveles de facturación, una vez salgamos del estado de alarma y sin poder cobrar las prestaciones, esto va a ser

El usuario demanda un taxi seguro

muy duro”, nos señalan desde el Sindicat del Taxi de Catalunya.

Mientras que en la capital catalana sí que se han tomado medidas para paliar la crisis en el sector, donde se ha certificado una caída del 75% de los ingresos, en el resto de Catalunya no se han adoptado ningún tipo de medida salvo en Mataró y en Girona.

Con un descenso de la facturación de un 85% de media en **Andalucía**, el taxi recupera muy lentamente su ritmo habitual. Con toda la comunidad autónoma en Fase 3, la capital

ha decidido mantener en un 25% la flota que opera en la capital andaluza, tras un acuerdo entre el Instituto Municipal del Taxi y las asociaciones del sector. Además, se han eliminado los refuerzos establecidos para los fines de semana. No obstante, dada la situación actual, el Instituto señala que el calendario podrá ser modificado en coordinación con el sector atendiendo a la realidad de la demanda. Por su parte, en Jaén el servicio de taxi se ofrecerá al 75% hasta que finalice el estado de alarma. Una medida que esperan que ayude ante la “complicada” situación que está viviendo este colectivo.

En **Valencia y Alicante**, únicas áreas donde se ha regulado la oferta en la Comunitat Valenciana, en el momento en el que se edita este reportaje solo trabaja el 40% de la flo-





Parada llena de taxis en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria

ta entre semana, elevándose al 50% en fin de semana. Sin embargo, el propio taxi está valorando qué medidas tomar después del fin del estado de alarma, ya que a pesar de haber cambiado de fase, la demanda ha mejorado algo, "pero poco". Para ello están realizando una encuesta en la que han solicitado la participación de todo el sector.

Tal y como nos ha explicado la Confederación del Taxi de Valencia, han demandado ayudas de todo tipo tanto al Ayuntamiento como a la Conselleria, pidiendo que se incluya al taxi en las campañas de promoción del transporte público, además de ayudas económicas y de protección. De momento sí se ha conseguido que la Conselleria les proporcione gel, mascarillas y guantes. También se está entregando una mampara/pantalla de protección de plástico a cada licencia de taxi financiada por la Generalitat. Y por supuesto, la limpieza diaria y la desinfección después de cada servicio se ha convertido en un gesto habitual para los taxistas.

"Nos hemos puesto las pilas", aseguran desde la Federación del Taxi de **Castilla-La Mancha**. "Seguimos las instrucciones en cuanto a prevención, higiene, limpieza exhaustiva. Y en muchos casos se ha generalizado la implantación de las pantallas anti partículas para evitar contagios dentro del taxi". Con este tipo de iniciativas, como la campaña lanzada por los compañeros de Ciudad Real 'El Taxi contigo, por ti', el taxi pre-

La ausencia de turismo retrasa la recuperación

tende recuperar la confianza del usuario en un momento en el taxi estaría entre el 85-90% de paralización comparado con datos de meses pre Covid-19.

Esperando al turismo

Una situación de parálisis que esperan que mejore con la posibilidad de los viajes interprovinciales, permitidos Fase 3. Sin embargo, aunque buena parte del país se encuentra ya en dicha fase, todavía es pronto para hablar de turismo nacional.

Una pieza fundamental para la recuperación del taxi que está provocando una desescalada controlada para el sector, que prefiere aguardar a que se vea un aumento real de la demanda para ir ajustando la oferta.

En el caso de **Gran Canaria**, la oferta se ha ido adaptando en función de la actividad que se veía en las calles, tal y como nos ha confirmado la Asociación de Trabajadores Autónomos del Taxi. Con el aeropuerto y el puerto cerrados al turismo, y sin actividad en las calles dado el confinamiento extremo de las primeras semanas, pronto se pasó de

trabajar la mitad de la flota a solo un 20%. "Había muy poco trabajo, era un desastre, no había movimiento. Después pasamos al 80%, y las recaudaciones pésimas. Pero al final compensabas no estar en la calle tantos días", nos aclaran.

Con la desescalada y el paulatino aumento de la demanda, esta pasó al 33%. Con 548 coches a diario en las calles, la demanda se cubría, si bien es cierto que ahora, con la isla en Fase 3, se ha pasado de nuevo al 50% en una decisión aprobada el pasado 4 de junio. "Los propios taxistas ahora mismo prefieren estar así, que cuando salgan a las calles haya más movimiento y no tener a toda la flota en la calle con una demanda reducida". En cuanto al aeropuerto, el Cabildo mantiene suspendido el régimen especial de recogidas y, de momento, únicamente los taxistas de Telde e Ingenio están trabajando en él a la espera de que se abra la isla al turismo y se recupere parte de la normalidad.

Sobre turismo también nos habla la Federación **Cántabra**, que espera que con el pase a la Fase 3 y la movilidad entre provincias el turismo nacional empiece a llegar. Mientras esto sucede, el taxi continúa adaptándose a la realidad de las calles. En Santander, por ejemplo, ya trabaja la mitad de la flota y el Ayuntamiento ha mantenido contacto directo con el sector para conocer de primera manos sus necesidades durante toda la crisis sanitaria.

"Tratamos de adaptarnos a la demanda porque no podemos estar horas baldías en las paradas sin recibir un ingreso", una idea que, como hemos visto, se ha repetido en todas las zonas con las que hemos contactado. Y aunque la demanda ha sido creciente en los últimos días, el taxi cántabro se mantiene a la expectativa. "Analizamos los datos que nos proporcionan las centralitas de las radioemisoras de las entidades que están adscritas a nuestra Federación y en función de estos datos ampliaremos el porcentaje de vehículos en la taxi".

La esperanza está en la reactivación de las actividades turísticas, de hostelería, restauración e industrial, con las que esperan ver mayor movimiento en las calles que hará que la demanda aumente. El reto, que el usuario vuelva al taxi. El que siempre estuvo ahí y el que ahora, con el miedo a los contagios, prefiere un transporte público menos masificado. "Hay gente que te dice que ahora mismo prefiere utilizar el taxi frente al transporte colectivo". Y esta es una circunstancia que el taxi debe saber aprovechar.

Olga Lobo



2023-2024 YILI MILLÎ EĞİTİM BAKANLIĞI

2023-2024 YILI MILLÎ EĞİTİM BAKANLIĞI

Yıl	Oran (%)
2023	100
2022	100
2021	100
2020	100
2019	100
2018	100
2017	100
2016	100
2015	100
2014	100
2013	100
2012	100
2011	100
2010	100
2009	100
2008	100
2007	100
2006	100
2005	100
2004	100
2003	100
2002	100
2001	100
2000	100

2023-2024 YILI
MILLÎ EĞİTİM BAKANLIĞI
MILLÎ EĞİTİM BAKANLIĞI
MILLÎ EĞİTİM BAKANLIĞI
MILLÎ EĞİTİM BAKANLIĞI

2023-2024 YILI MILLÎ EĞİTİM BAKANLIĞI

Yıl	Oran (%)
2023	100
2022	100
2021	100
2020	100
2019	100
2018	100
2017	100
2016	100
2015	100
2014	100
2013	100
2012	100
2011	100
2010	100
2009	100
2008	100
2007	100
2006	100
2005	100
2004	100
2003	100
2002	100
2001	100
2000	100

Yıl	Oran (%)
2023	100
2022	100
2021	100
2020	100
2019	100
2018	100
2017	100
2016	100
2015	100
2014	100
2013	100
2012	100
2011	100
2010	100
2009	100
2008	100
2007	100
2006	100
2005	100
2004	100
2003	100
2002	100
2001	100
2000	100

2023-2024 YILI
MILLÎ EĞİTİM BAKANLIĞI
MILLÎ EĞİTİM BAKANLIĞI
MILLÎ EĞİTİM BAKANLIĞI
MILLÎ EĞİTİM BAKANLIĞI

2023-2024 YILI MILLÎ EĞİTİM BAKANLIĞI

Yıl	Oran (%)
2023	100
2022	100
2021	100
2020	100
2019	100
2018	100
2017	100
2016	100
2015	100
2014	100
2013	100
2012	100
2011	100
2010	100
2009	100
2008	100
2007	100
2006	100
2005	100
2004	100
2003	100
2002	100
2001	100
2000	100

Yıl	Oran (%)	Oran (%)	Oran (%)	Oran (%)	Oran (%)
2023	100	100	100	100	100
2022	100	100	100	100	100
2021	100	100	100	100	100
2020	100	100	100	100	100

Tradicición y futuro a bordo



Todavía es habitual encontrar modelos más antiguos por las calles de la moderna Tokio

Estamos a mediados de marzo, España acaba de entrar en estado de alarma con toda su población confinada. En Japón, con unos 200 casos reconocidos de Covid-19 se vivía una aparente normalidad. Aunque el virus estaba en el ambiente, la sociedad japonesa mantenía su actividad habitual, si bien es cierto que algunos espacios, como museos o miradores, se encontraban cerrados al público para evitar contagios.

A pesar del menor turismo internacional, el transporte público nipón mantenía su ritmo habitual. La hora punta llegaba inexorablemente día tras día y los japoneses utilizaban el metro, el autobús o el taxi con la misma tranquilidad de siempre. Porque si algo caracteriza a Japón, pase lo que pase, es hacernos sentir bienvenidos a su país.

La hospitalidad, omotenashi en japonés, rige la sociedad japonesa. Una cultura de contrastes donde pasado, presente y futuro se entrelazan. Y su taxi es un fiel reflejo de todo ello. Con más de 1.452 millones de usuarios, los profesionales del taxi en Japón destacan por su constante aprendizaje para dar el mejor servicio a sus clientes. Si bien es cierto que el país del sol naciente es famoso por su buen transporte público colectivo, su red de trenes es conocida en el mundo entero por su puntualidad y amplitud, moverse en taxi por algunas de sus grandes ciudades, como puede ser Tokio, Osaka o Kioto, también es

**En Japón trabajan
234.486 taxis**

**Más de 1,4 millones
de personas usan el
taxi japonés**

posible hacerlo gracias a los 234.486 taxis que operan por todo el país. Y con el objetivo de los Juegos Olímpicos de Tokio en mente, el Gobierno Metropolitano de la capital lleva varios años trabajando en ofrecer los mejores taxis del mundo a los cientos de miles de visitantes que se esperan. Aunque ahora habrá que esperar al menos un año más debido a la crisis sanitaria provocada por el Covid-19 que ha obligado al Comité Olímpico Internacional a aplazar este importante evento deportivo.

Con fama de ser muy caros, los taxis japoneses compensan sus elevadas tarifas, son las segundas más caras del mundo solo por detrás Suiza, con un servicio exquisito y de lujo asiáticos, con conductores uniformados, guantes blancos, con coches siempre aclimatados y con apertura automática de puertas. Esto significa que puedes saber si un taxi está disponible o no en la calle fijándote en si su puerta trasera izquierda está abierta, invitando a cualquiera que necesite un taxi en ese momento a montarse en él. El usuario debe saber que la puerta la controla el taxista y que solo puede abrir la puerta contraria a la que se haya subido.

Pero no es esta la única curiosidad del taxi nipón. Por ejemplo, sus capillas o luminosos presentan múltiples formas dependiendo de la empresa para la que trabajen, desde corazones hasta tréboles pasando por turbinas. Además, al contrario que en otros países, una señal en rojo indica que el vehículo está libre



El JPN Taxi es el modelo previsto para dar servicio durante los JJ.OO

del taxi de Japón

mientras que la luz verde informa de que el taxi ya está ocupado. Algunos incluso indican también si hablan o no inglés el conductor, facilitando así a los usuarios extranjeros el uso del taxi.

Precisamente este aspecto, el ser lo más hospitalarios posibles, es uno de los principales rasgos característicos de los profesionales que trabajan en el taxi japonés. En Tokio, donde operan 47.757 taxis, es decir, el 20,04% del total de la flota japonesa, los taxistas, más allá de conocer el nombre de todas las calles de la capital nipona, se forman constantemente para crear un ambiente agradable a los usuarios, especialmente para aquellos que vienen de fuera. Es el *omotenashi*, hospitalidad en japonés, una cualidad de la que se muestran muy orgullosos en Japón y en la que invierten muchas horas de formación

En este sentido, los profesionales aprenden cómo hablar con las personas mayores o con discapacidad, cómo manejar una silla de ruedas, reciben clases de inglés y también realizan juegos de rol con el único propósito de hacer del viaje en taxi una experiencia agradable para los usuarios. Estos cursos, encuadrados dentro del programa *Hospitality Taxi* pretenden aumentar el número de taxis "hospitalarios", pasando de 1.021 en 2014 a los 8.568 registrados en 2018, una cifra muy cercana al objetivo final de 10.000.

En Kioto también cuentan con un programa similar al de la capital, el *Foreign Friendly Taxi*. Un sistema certificado para usuarios no japoneses, sin cargos extras, que garantiza al cliente un taxista con nociones de inglés y con un entrenamiento de atención al cliente. Además, te garantiza la posibilidad del pago con tarjeta y el poder llevar más de dos piezas de equipaje.

Avanzando en tecnología

Aunque pueda resultar contradictorio, en Japón convive la tecnología más puntera con un acervo milenario que choca, y mucho, a los visitantes occidentales. Se ve en su arquitectura, con arrogantes rascacielos de acero y cristal y pequeños templos y santuarios que mantienen la esencia del Japón más ancestral, pero también en muchas de sus costumbres diarias. Por ejemplo, el uso masivo del efectivo en muchas de sus transacciones diarias, incluido el uso del taxi. Por eso hay que destacar



La variedad de vehículos es una de las características del sector japonés

que este servicio, que cumplió 100 años en 2012, trabaja en su modernización con el objetivo de dar un importante salto tecnológico de cara a los Juegos Olímpicos que se disputarán en Tokio el próximo año, tras el retraso provocado por la pandemia del Covid-19. Algo tan habitual en las ciudades españolas, como es el pago con tarjeta, no siempre es posible en los taxis japoneses, si bien es cierto que en Tokio, según las últimas cifras oficiales, el 96% de los taxis ya tienen TPV y un 79% cuenta con un sistema electrónico de dinero.

Por otro lado, el uso de aplicaciones para pedir taxis es otro de los aspectos en los que se encuentran trabajando desde el sector del taxi, siendo algo cada vez más habitual, especialmente para los usuarios extranjeros que desconocen el idioma. Además, también se han incorporado 200 tablets multilingüaje con funciones de traducción, el pago vía mó-

vil, y cualquier señalización digital que permita que la comunicación entre usuario y conductor resulte mucho más sencilla.

En esta carrera hacia el futuro, también se está invirtiendo en la actualización de la flota. Aunque todavía pueden verse muchos modelos antiguos, cada vez es más habitual encontrarse con versiones más modernas, destacando el modelo que quiere convertirse en mayoritario en los próximos años. Del mismo modo que Reino Unido tiene su *London Taxi*, la casa Toyota decidió hace unos años lanzar su propio *JPN Taxi*, de cara a los Juegos Olímpicos.

Ahora, con el mundo en un gran *impasse* consecuencia de una de las crisis más graves que hemos vivido, el taxi japonés tiene margen para seguir mejorando con el objetivo de ofrecer a todos los visitantes, y también a sus usuarios, un servicio olímpico.



Detalle de una capilla en Kioto

Cuando el taxi salva al taxi

La solidaridad del sector se ha demostrado de muchas maneras durante la pandemia. Carreras gratuitas para sanitarios, servicios de logística para proveer de mascarillas y protecciones a quienes las necesitaban, son algunas de las muestras de esta implicación del taxi con la sociedad. Y también colaborando para que ningún taxista pase hambre gracias a la iniciativa de Taxiluz de crear un banco de alimentos para aquellos compañeros más afectados por la crisis sanitaria.



Taxistas aportando su granito de arena al banco de alimentos

¿Qué es Taxiluz? En palabras de Laura Castillo una iniciativa que “saca lo mejor que tiene el taxista. Somos los 16.000 propietarios de licencia y los 4.000 asalariados que componen el sector de Madrid, aunque somos nosotras las que tiramos un poco para que todos colaboren”.

En resumen, y como ella misma dice, Taxiluz es el corazón del taxi. Un corazón que late fuerte cuando saca su lado más solidario. Como en Navidad, cuando llevan a niños y a mayores a ver las luces que iluminan las calles madrileñas. O como en esta crisis sanitaria en la que la labor de los taxistas, como llevamos varios meses destacando, ha sido excepcional. Laura tenía claro que la ciudad les necesitaba en los peores momentos y ahora, también, ayudan a aquellos compañeros taxistas que lo estén pasando mal y necesitan comida con un banco de alimentos para el taxi.

La idea se le ocurre a ella una mañana que fue a comprar a Mercadona. “Había un chico delante de mí con un carro lleno de comida. Y le dijo a la cajera, pasa primero la comida de mi hijo y cuando llegues a 100 euros, para, porque no tengo para más. Fue una imagen

que me impactó”. Sin dudarle, Laura pagó el resto de la compra que no podía permitirse el hombre, que le agradeció avergonzado el gesto. “No es que yo nade en la abundancia, me compré mi licencia en enero y mira ahora como estamos, pero si me pasara a mí me gustaría que alguien me ayudara”. Y con esa idea en la cabeza salió a trabajar.

“Pensé que podríamos hacer algo así a través de Taxiluz, para los compañeros del taxi a los que esta crisis les haya dejado sin nada. Crear un banco de alimentos. Y nos pusimos manos a la obra”. En ese plural incluye a Noelia Díaz, compañera junto a la que gestiona este bando de alimentos con el que ya han ayudado a unas 300 familias. “El taxi está salvando al taxi”, nos dice orgullosa de sus compañeros, que aportan de forma desinteresada lo que pueden. También las entidades del sector. “Como somos una plataforma independiente encontramos ayuda en todo el

En un mes se ha ayudado a 300 familias del taxi



El reparto se hace a través de taxistas voluntarios

mundo. Las asociaciones, talleres, peñas, aplicaciones... Toda ayuda es bienvenida”, nos explica. Aunque cuando planteó la idea pensaba que nadie les iba a hacer caso, la respuesta fue justo la contraria. “Todo el mundo se ha volcado”.

Con el almacén situado en la sede de la Cooperativa, las donaciones pueden hacerse bien llevando la comida directamente allí o en cualquiera de los puntos de recogida de alimentos, y son los taxistas voluntarios los que se encargan de su recogida. “Los compañeros han estado dispuestos a ayudar al mil por mil desde el primer momento”, nos asegura.

Más de 7.500kg repartidos

Desde que empezaron con este Banco de Alimentos el pasado 11 de mayo repartido más de 7.500 kg de alimentos entre familias de taxistas que lo están pasando mal. Contactar con ellos es lo más complicado, “hay gente a la que pedir comida le da vergüenza”. Para evitar que este sentimiento les impida ser ayudados, solo Laura y Noelia se encargan de la gestión de los taxistas que piden ayuda. “Tienen que escribir al email que tenemos, nos tienen que dar su nombre, decirnos cuantos miembros son en la unidad familiar, si tienen niños, sus edades y una fotocopia de la cartilla de taxi que acredite que efectivamente son taxistas”.

Tanto ella como Sonia son las que hablan con estos compañeros duramente afectados por la crisis. “Algunos rompen a llorar cuando te cuentan la situación que están viviendo. Está siendo devastador”, nos asegura Laura, que no ha dejado de trabajar el taxi ni un momento durante esta pandemia.

“Cuando recibimos los datos del compañero que necesita ayuda, le solemos contestar en unas 48 horas. Pueden venir ellos mismos si así lo desean al Banco de Ali-

mentos o podemos enviar a un compañero a llevarle la caja con alimentos”. La entrega, nos insiste, intenta ser lo más profesional posible para evitar que el compañero se sienta incómodo. “Hay historias que no se me van a olvidar. Después de esto voy a necesitar un psicólogo”.

La ciudad vacía

“Aunque soy bastante fuerte, también soy persona, y no puedo evitar que me afecten algunas de las historias de los compañeros. Sé que se pasa mal, y que a nadie le gusta tener que pedir para comer, pero para eso estamos”.

Nos cuenta que mientras trabajaba su taxi, paró en una Gran Vía desierta de coches y peatones. “Tuve que salir del coche, sentarme en la acera y romper a llorar”. La angustia de ver tu ciudad así, completamente vacía, nos explica, es indescriptible. Por eso no duda en afirmar que toda esto está siendo “una mierda”.

“Tenía que ayudar de alguna manera, y esta era la forma de hacerlo, con mi taxi. He hecho servicios solidarios, he llevado a gente que se asfixiaba a la puerta de las urgencias de los hospitales, he tenido que hacer servicios hasta las morgues, como la del Palacio de Cristal. Servicios que no he cobrado porque bastante tenían con lo que tenían”.

Y cuando llegaba a su casa, día tras día, el mismo protocolo antes de poder abrazar a los suyos. “No me acercaba a ellos hasta que no me duchaba y me quitaba la ropa del día. No me he contagiado, que yo sepa, a pesar de que las primeras jornadas iba sin mascarilla, sin guantes. Solo con el gel que mi marido había conseguido cuando ya estaba agotado en todos lados”.

A pesar de los duros momentos, Laura no cuenta la satisfacción que siente cuando algún compañero lleva su aportación al banco de alimentos. “Lo que sea, es bienvenido. Y vienen con una sonrisa, diciéndonos, esto es para ayudar a los compañeros que es algo muy fuerte”.

Y aunque al principio apenas tenían peticiones de ayuda porque a la gente le daba vergüenza tener que recurrir a ellos, asegura que el boca a boca les has ayudado a llegar a muchos más compañeros. “Es verdad que ahora hay algunos que nos llaman o escriben para decirnos que ya han cobrado la prestación o el ERTE y que no les hace falta”, pero mantendrán este banco de alimentos por lo menos hasta que finalice el estado de alarma. “Mientras haya un kilo de comida que podamos dar a un compañero, ahí estaremos nosotras”.

Olga Lobo

Datos útiles

- Las personas que quieran recibir ayuda del Banco de Alimentos Taxiluz solo tienen que escribir un email a equipotaxiluz@gmail.com
- Si quieres donar comida, puedes hacerlo en las sedes Wetaxi, RTI, Asociación Gremial, Federación Profesional, Taxi Alcorcón, JoinUp, SCAT o Taller Gosan. Para hacer servicios voluntarios puede inscribirse en taxistasvoluntariostaxiluz@gmail.com. Además de alimentos no perecederos, se pueden donar productos de higiene personal para bebés, para la limpieza del hogar y material escolar.

Prestación por cese de actividad, hasta el fin del estado de alarma



Ahora que toda España se encuentra en pleno desconfinamiento, comienzan a surgir algunas dudas sobre la continuidad de las ayudas, como la prestación por cese de actividad a la que se han acogido muchos taxistas. No obstante, en este sentido hay que aclarar que la Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social se ha comunicado que se va a mantener dicha prestación mientras dure el estado de alarma, independientemente de que se reinicie su actividad. A este cambio se le ha sumado la incertidumbre generada por lo que algunas organizaciones de autónomos han calificado de “trampas”. En las últimas semanas, algunas mutuas colaboradoras de la Seguridad Social, encargadas de la gestión y el pago de la prestación, han solicitado información a los taxistas que están recibiendo dichas prestaciones.

A pesar de que muchas de las ayudas del mes de marzo ya han sido cobradas por los profesionales autónomos, las mutuas están pidiendo que algunos trabajadores por cuenta propia las devuelvan. La razón alegada por las mutuas es que los autónomos que se acojan a estas prestaciones por haber perdido un 75% de ingresos deben acreditar que estas pérdidas sean del mes completo y no solo desde el 14 de marzo, día que se declaró el estado de alarma. Sin embargo, las organizaciones de autónomos entienden que si la prestación por cese de actividad del tercer mes del año se cobra contando desde el día 14, la caída de ingresos deberían tenerse en cuenta desde ese día.

Desde las asociaciones nacionales del taxi se ha pedido al Gobierno que se aclare

el acceso a las ayudas para evitar contratiempos y sobresaltos de última hora. Concretamente desde Antaxi solicitaron al Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migración el alta del CNAE del taxi en la Orden ISM/373/2020, de 24 de abril como actividad económica que podría acogerse a la moratoria en el pago de cotizaciones sociales. Por su parte, Fedetaxi ha asegurado no descartar ninguna acción para exigir que no se les sustraiga esta ayuda. El cambio de criterio de la Dirección General de la Seguridad Social ha provocado que algunas mu-

El taxi denuncia “inseguridad jurídica y arbitrariedad”

tuas concertadas con la Seguridad Social hayan solicitado modificaciones en las solicitudes de Prestación Extraordinaria a los autónomos del taxi de España. Un cambio que, aseguran desde Antaxi, “produce un alto grado de incertidumbre”.

El taxi pide claridad

Por ello piden al Gobierno que sea receptivo a su solicitud de incluir al taxi como actividad económica en la Orden ISM/373/2020, de 24 de abril que les permitiría solicitar la moratoria en el pago de cotizaciones sociales y, además, tendría garantizada la prestación extraordinaria por cese de actividad de la Seguridad Social con criterios objetivos.

Desde Antaxi recuerdan que el principal

objetivo del estado de “confinamiento” ha sido restringir la movilidad de los ciudadanos, lo que ha provocado que la función principal del taxi fuera prescindible. “No hace falta demostrar lo que todos hemos vivido, siendo necesario que se asuma el cese “de facto” del sector al que representamos”, alega esta organización nacional.

Por su parte, Fedetaxi denuncia la “inseguridad jurídica, la arbitrariedad y la carga burocrática de las Mutuas” que, a su juicio, “convierten en un gran fiasco las ayudas anunciadas por el Gobierno”. Miguel Ruano, vicepresidente de la entidad, ya ha avisado de que los taxistas “haremos lo que haga falta, donde haga falta y cuando haga falta para que no se nos sustraigan unas prestaciones de las que somos legítimos acreedores”.

Recordamos que esta prestación tiene carácter excepcional y pueden acogerse a ella los trabajadores por cuenta propia o autónomos cuyas actividades queden suspendidas, en virtud de lo previsto en el mencionado Real Decreto 463/2020, o, en otro caso, cuando su facturación en el mes anterior al que se solicita la prestación se vea reducida, al menos, en un 75 por ciento en relación con el promedio de facturación del semestre anterior, tendrán derecho a la prestación extraordinaria por cese de actividad. En el caso del taxi, cuyos trabajadores autónomos tributan en módulos, han solicitado informes a las administraciones públicas, ayuntamientos o gobiernos autonómicos, que acrediten la bajada de la facturación y les permitan cobrar las ayudas sin sobresaltos posteriores

1995

La **Gaceta** del TAXI

2020

MUCHAS GRACIAS
POR VUESTRA CONFIANZA

25
aniversario

SIN VOSOTROS TAMPOCO HUBIERA SIDO POSIBLE



1999

1999

República Italiana día de liberación

1999

24/5/1999

1999
1999
1999

1999

1999
1999
1999
1999

1999

