La gaceta del TAXI
La primera revista del sector
AÑO XXV
NÚMERO 288
AGOSTO 2020

Verano turístico al ralentí

- Madrid trabaja ya en su nueva Ordenanza
- El taxi rural demuestra su importancia

www.gacetadeltaxi.com

EXISTENTIÓRRESOLUTE AUTOPROFESSIONALE

editorial

Lo que se espera de nosotros

Hacer lo correcto cuando la lógica nos dicta que es lo que se espera de cada uno de nosotros, se está convirtiendo con mucha más frecuencia de lo deseable en algo anecdótico, sobre todo, si a ese hacer o no hacer lo correcto, se le puede poner precio.

Algo que por desgracia como dice la célebre frase "Poderoso caballero es don Dinero" cada vez tiene más peso en detrimento de los valores, la ética o cualquier otra consideración moral. Así se han conseguido y se siguen consiguiendo prebendas, influencias, cargos y hasta presidencias. Poco importa lo que piensen los otros, los que deciden actuar en conciencia sin renunciar a sus principios porque con eso ni se come ni se saldan deudas, creen a ciencia cierta los que optan por la conveniencia. Lo acabamos de ver en el taxi y lo observamos a menudo en otros muchos ámbitos de nuestra sociedad. Por fortuna comportamientos así aún causan sorpresa y estupor, lo que nos indica, que aunque se pueda comprar casi todo con dinero, no todo a la larga compensa el precio.

Al margen de ambiciones personales y nulos escrúpulos de personajes cuando menos insustanciales, llevamos meses combatiendo a un esquivo enemigo que ataca nuestra salud y diezma nuestra economía, creíamos que con el verano, y los deberes hechos, nos daría a todos un respiro pero no está siendo así. El taxi lo sabe bien, lo vive a diario y se mantiene en su puesto haciendo lo correcto: prestar servicio porque eso es lo que espera el ciudadano, aunque las cuentas se resisten a salir.

sumario

gaceta TAXI
www.gacetadeltaxi.com

GUSPIADA S.L.

Año XXV - Número 288 - Agosto 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,
redacción@gacetadeltaxi.com

Dpto Comercial: GGM
comercial@gacetadeltaxi.com

Administración: info@gacetadeltaxi.com

AEEPP
PUBLICACIÓN MIEMBRO

Depósito Legal: M-17.622-1995

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 (XXXI)

Manu Sánchez
Responsable Geet
Plataforma en defensa
del servicio público del taxi

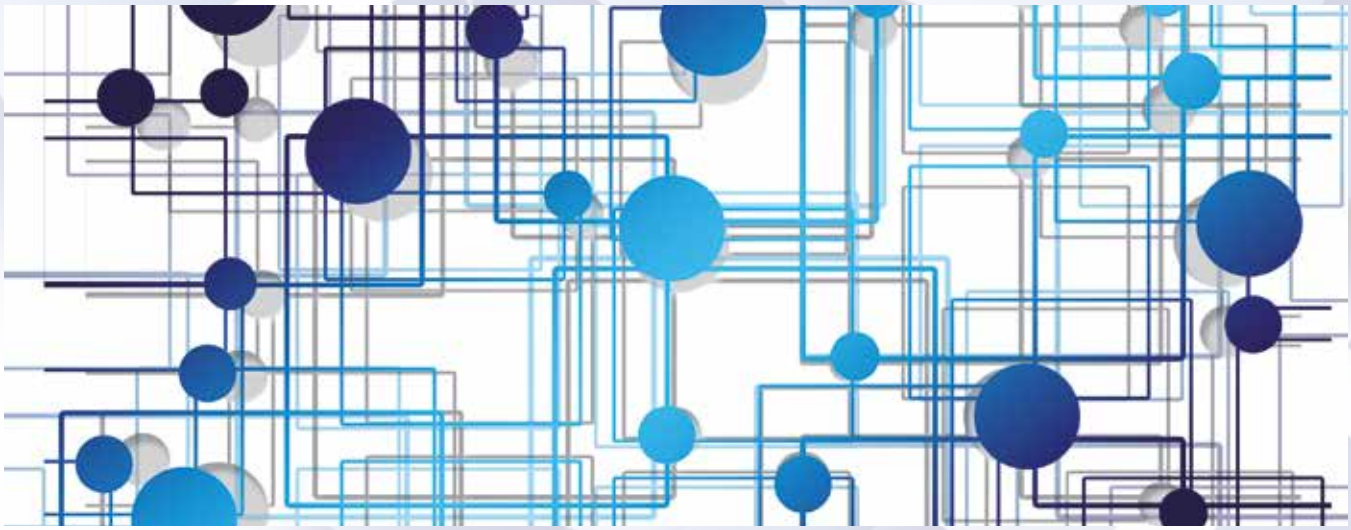
La aplicación del principio de supletoriedad formulada en el artículo 149.3 de la CE no había suscitado, ni en la teoría ni en la práctica, ningún problema desde la vigencia de la Constitución hasta el año 1996 con la Sentencia del Tribunal Constitucional con ocasión de ciertos recursos de inconstitucionalidad realizados por la Generalitat de Cataluña sobre la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

En especial, la impugnación realizada sobre la cláusula de supletoriedad del Derecho de las Comunidades Autónomas por el Derecho del Estado donde el papel que juega el Derecho autonómico en el ordenamiento jurídico no es de subordinación jerárquica respecto al Estado, sino una situación de paridad (con alguna reserva), paridad sostenida no por el principio de jerarquía de las normas sino por el principio de competencia: cada uno es supremo (in suo ordine), porque cada uno tiene reservada una esfera de actuación en la única norma superior a los dos, la Constitución y en los Estatutos de Autonomía que complementan a la misma.

La aplicación de este principio no había suscitado problemas ni en la teoría ni en la práctica, pues sobre este principio se había establecido una práctica legislativa, cordial y pacífica desde la vigencia de la Constitución. El legislador estatal suele dictar Leyes básicas, pero además en la misma Ley formulaba normas sin tal carácter de básicas y que tenían una función de suplir las normas de desarrollo que corresponde dictar a las Comunidades Autónomas, en previsión de que si éstas no dictaban tales normas de desarrollo o lo hiciesen de manera incompleta, se adoptara una actitud pasiva, omitiendo toda actividad normativa o que la demorase en el tiempo, o que resultase incompleta —sin contar con que otras puedan carecer de la competencia de desarrollo de las bases porque sus Estatutos no se la han atribuido. Con ello, si no se dispusiese de una regulación general configurada como supletoria, (que cesaría en el preciso momento en que la Comunidad Autónoma así lo decidiera, sin más que dictar sus propias normas de desarrollo), la regulación básica quedaría afectada de una grave insuficiencia. Esto podría producir graves trastornos de inseguridad jurídica, de incertidumbre del Derecho, de desigualdad material, de desorden general o particular, de perjuicios o ventajas caóticamente repartidas por el territorio español y por cada región autónoma.

“Una cosa no es justa por el hecho de ser ley. Debe ser ley porque es justa”. Es decir, nunca será un capricho de los políticos querer imponer sus normas a los ciudadanos.

Por lo tanto, el Tribunal Constitucional había venido aceptando esta técnica legislativa bases-normas estatales supletorias, aplicables en tanto que las Comunidades Autónomas no ejerciesen sus competencias propias de desarrollo. Ahora, el Tribunal Constitucional en su Sentencia de 27 junio 1996 (sobre la LOTT) rectifica esa jurisprudencia, razonando que este principio de supletoriedad se venía aplicando «por la situación embrionaria del Estado



de las autonomías», pues ya consolidado el modelo, la regla de la supletoriedad entendida como hasta ahora era una norma transitoria, y caducada, en virtud de la evolución postconstitucional, esto es, que ya no es aplicable. Y para colmar la enorme laguna que supone eliminar las normas estatales dictadas con vocación de supletoriedad, afirmaron que la regla del artículo 149.3 CE debía de ser rellenada «por el aplicador del Derecho autonómico mediante las reglas de interpretación pertinentes». Es decir, aplicar su propia competencia normativa de desarrollo.

Un razonamiento que ocasionó cierto rechazo y extrañeza entre los diferentes iuspublicistas españoles, pero que al final, pues, se impuso la razón. La ordenación eficaz de los transportes es cuestión de razón, de racionalidad, no de opciones políticas, sobre todo después que la propia Sentencia 116/1996 eliminando la supletoriedad tuviera que reconocer que al Estado corresponde configurar "la unidad del sistema", como un derivado imprescindible de la unidad del sistema económico y de la unidad de mercado, unidad que, a través de la competencia de coordinación económica que la misma Sentencia reconoce, puede imponer por medios directos infinitamente más enérgicos que la bien modesta proposición de normas supletorias que sólo se aplicarán si así lo deciden libremente las propias Comunidades Autónomas.

Extracto de "Estudios críticos" (Catedrático de Derecho Administrativo Eduardo García de Enterría) jurista español más notable del siglo XX.

Continuará...

Enred@dos

@EliteCatala Está claro que @abalosmeco @sanchezcastejon @PSOE @PODEMOS @PabloIglesias se han aprovechado del gremio, ahora les damos igual. Tod@s los partidos iguales CHAQUETEROS #RegulacionYa en toda #España

@Jose1976Madrid Pues claro, tendríamos que tener un brote en el sector. A que mente "privilegiada" se le ha ocurrido eso? Somos tontos o que? Siento vergüenza ajena

@IanBlueNumber10 Sabemos, por casualidad cuantos taxistas de Madrid han contraído el Covid19?

@SoleteAntonio En todos lados ayudan al taxi , menos en Madrid parece.

@Ronykaly El taxi no puede consentir que blanqueen a las VTC, que es lo que van hacer, las quieren hacer TAXI sin serlo ojo a esto porque ellos no son TAXI

@juanma10877 creo que los madrileños se darán cuenta enseguida donde están los taxis. Paradas abarrotadas, jugando al gato y ratón con @policiademadrid y @AMovilidadMad, ya que @bcarabante @AlmeidaPP_ a diferencia de otras ciudades de #España no quiere regularnos.

@TaxistaLeninist Tenemos que defender cada puesto de trabajo como si fuera el nuestro propio, Sevilla, Andalucía tienen que salir a la calle y apoyar las movilizaciones en defensas del empleo, ni un paso atrás!

@dbp3000 El transporte público es una utopía en el mundo ya.

@dap2dap En Sevilla se impone el sentido común. Y en Madrid lo q se impone es la desidia, la dejadez, la inoperancia y la falta total de escrúpulos hacia el S.P. del Taxi por parte de un Ayuntamiento y una Comunidad vendid@s a intereses espurios de ciertas aplicaciones.

Isabel Torre Sólo cree, o ya es una realidad a día de hoy, porque no hace falta mucho para ver la ocupación de lugares como Centros Comerciales, comercio de barrios, taxis, y en general todo. Si se da un segundo confinamiento (con la marcha de los rebrotes e irresponsabilidad de algunos vamos a ello) caemos en un caos total.

Juanjo Gp Me parece muy acertado así se acaba con la picaresca igual pasa con las VTC más controles y que se cumpla la ley

Juan Sg Es todo mentira lo dicen para taparnos la boca al taxista pero las VTCs son inmunes a las multas la policía municipal, no los multa. Yo estoy aburrido de llamarles y lo único q hacen es echarlos sin sanción ninguna.

Francisco Marquez Martin Y eso que las autoridades miran para otro lado, que si se emplearan bien en esas VTCs, de 200 subirían a 900 % las sanciones, lo que pasa es que con este tema ya se le vio el plumero al gobierno...

Francisco Muñoz Soler Era previsible, pero además a los que gobiernan Ayuntamiento y Comunidad se les ha llamado de todo menos bonitos. Tenemos lo que algunos han sembrado por sus ideas políticas y el taxi tiene que ser apolítico. Aquí tenemos la prueba

Paquito Argumanez Duran No nos olvidemos que estamos en manos de taxistas y cada asociacion va a lo suyo todos juntos en una y defendido por profesionales asi que la culpa es del propio taxista

Un verano diferente para

El golpe económico que ha traído consigo la crisis sanitaria del coronavirus está provocando que el taxi tenga que adoptar una serie de medidas para paliar sus consecuencias. Las zonas turísticas de sol y playa están sufriendo una reducción considerable de visitantes y los profesionales de lugares como Las Palmas, Málaga o Valencia están adaptándose para paliar los malos resultados en lo que se suponía que debían ser sus mejores meses de trabajo de todo el año.

La temporada fuerte para el taxi de costa se vive de forma atípica este año

El mundo del ocio, la restauración y los transportes están siendo testigos en este 2020 de unos meses estivales que se presentan complicados y para los que deben tomar medidas para ir adaptándose a la evolución de una pandemia que todavía sigue entre nosotros.

El turismo supone el 12,3% del PIB español y, por tanto, la relevante caída que está experimentando en estos meses va a provocar que los negocios deban adaptar su habitual forma de trabajar. Para paliar esa reducción de la demanda, en el sector del taxi la mayor parte de las ciudades han optado por reducir el número de coches que pueden trabajar en las calles. Una regulación específica que por norma general se ha obtenido con el pleno consenso de las asociaciones de taxis y que es flexible ante una esperada mejora de la situación.

Uno de los lugares donde se ha adaptado la oferta de taxis ha sido en Las Palmas de Gran Canaria. Francisco Reyes, presidente de la Asociación de Trabajadores Autónomos del Taxi (ATAT) se muestra receloso ante el hecho de que se vaya a experimentar una recuperación este verano. "La perspectiva no es nada halagüeña, estamos trabajando la mitad de la flota hasta finales del mes de agosto y veremos cómo evoluciona la pandemia", explica recordando que esa regulación del taxi ha llegado del consenso con el Ayuntamiento y las principales cooperativas de la ciudad.

El consenso resulta fundamental en estos tiempos de crisis, y otra muestra de las ganas de lograr el mayor acuerdo posible es que en estos momentos desde el taxi de Las Palmas de Gran Canaria están llevando a cabo una encuesta entre los compañeros para decidir a partir del mes de septiembre qué dirección tomar en cuanto a si seguir o no con una regulación que limite la oferta.

Junto a la idea de reducir vehículos de taxi en las calles, el Cabildo Insular de Gran Canaria ha hecho una ampliación de los transfers para esta época del año. Los transfers son las recogidas que pueden hacer los taxis de otros municipios en zonas de gran influencia como el aeropuerto y los puertos marítimos. Esta ampliación la justificó el Cabildo exponiendo una considerable reducción en el número de pasajeros en esta fase de la pande-

El turismo supone el 12,3% del PIB español

el taxi de sol y playa

Las Palmas amplía los "transfers" para este verano

Francisco Reyes, presidente de ATAT

mia en la que nos encontramos. Según datos oficiales, el descenso de pasajeros en mayo de 2020 en relación con el año anterior fue del 96,7%, y en el mes de junio de un 89,1%.

"Se está notando algo más de gente que en los peores meses de confinamiento, pero poco más", explica Reyes que recuerda que en Las Palmas el sector del taxi ya tenía un problema de exceso de oferta antes incluso de esta desgraciada crisis provocada por el Covid-19. "En Las Palmas tenemos 1.618 licencias de taxi, pero tenemos el ratio por cada 1.000 habitantes más alto de todo el estado español siendo de 4,3 cuando la media nacional está en torno a 2,3", sostiene el representantes de los taxistas recordando que es necesario para el futuro del sector que se revoquen aún unas 400 licencias.

Stand en el aeropuerto de Málaga

La temporada de verano, en cualquier caso, difiere en cierto modo en Canarias si se compara con otras zonas de playa de nuestro país. Tal y como reconoce el propio Reyes, la temporada alta en las islas se da en los meses de invierno por las particularidades y la climatología.

Sin embargo, en la península los meses de verano son cruciales para los taxis de las zonas costeras. Por tal motivo, y con la intención de animar el uso del taxi, la Confederación de Taxis de la Costa del Sol firmó la concesión de un stand en el aeropuerto de Málaga con fines informativos y publicitarios que servirá para proyectar la imagen del taxi y dar mayor visibilidad ante los visitantes.

José Royón, presidente de la Confederación plasmó el acuerdo el pasado 13 de julio culminando unas negociaciones que se habían iniciado años atrás y que ahora llegan en el mejor momento para transmitir seguridad a los pasajeros y usuarios del taxi.

Diferentes estamentos públicos intervinieron a favor de que los taxistas dispongan por fin de un espacio publicitario e informativo en el aeródromo malagueño, que era uno de los que más volumen de viajeros recibía en nuestro país antes de la pandemia y que esperan que poco a poco vaya aumentando su volumen de uso tras los peores meses de confinamiento.

Y es que no hay otra cosa que deseen más los taxistas de Málaga y la Costa del Sol en general. Actualmente sólo está trabajando un 40% de la flota cada día y aún así, según reconocen los profesionales, la recaudación es propia de un mes de febrero o marzo, que claramente son los meses más "flojos" a nivel de demanda de servicios de taxi.

"Lo habitual es que durante estas fechas estuviera trabajando el 80% de la flota", explica Jesús Báez, representante del Grupo de Movilización del taxi de Málaga, que no duda en reconocer que la situación que se está atravesando en estos momentos es complicada.

Con el invierno en el horizonte

"El volumen de trabajo se está incrementando ligeramente sobre todo provocado por el turismo nacional", asegura Báez, quien sin embargo reconoce que no se puede hablar ni mucho menos de recuperación. "La recuperación llegaría si nos planteásemos levantar o liberar esa retención de descansos que tenemos ahora mismo", algo que, según explica, "ahora mismo no tendría sentido porque saldríamos a la calle muchas horas por una recaudación que no merece la pena".

Pese a que la situación actual es la que es, lo que más preocupa a taxistas como Jesús es que no se debe olvidar que en la zona de la Costa del Sol los profesionales del taxi aprovechan esta temporada alta para hacer una recaudación que ayude a sobrellevar los peores meses de invierno. "Este año no se está ganando nada extra y la preocupación será grave para los taxistas que no tengan esos ahorros personales que les permita vivir una situación más desahogada".

En un principio, la regulación en Málaga está prevista para finales de verano, aunque se trata de una regulación flexible que permite que si la situación mejora se pueda aumentar la oferta diaria de taxis o, en el caso de que la situación empeore, se podría incluso reducir aún más la flota activa. "El Ayun-

"El taxi de Málaga está muy bien valorado"

tamiento de Málaga en ese sentido, aunque en otras cosas no nos haya dado el mayor apoyo del mundo, no está poniendo trabas a que las asociaciones decidamos cómo regularnos", explica Báez.

"Se podrían hacer más cosas, sobre todo en lo que respecta a las VTC", asegura el representante de los taxistas, que incide en que "ya están todas en la calle y si al poco trabajo de este verano se suma la competencia desleal, la situación se complica aún más. Junto a una mayor regulación de la competencia, desde el taxi de Málaga piden a la administración campañas que animen al uso del taxi, como por ejemplo en los autobuses, al ser competencia municipal. "El taxi de Málaga está muy bien valorado y hay una gran tradición de uso y necesitaríamos una ayuda institucional para impulsarlo de nuevo", defiende Báez.

Los taxistas valencianos piden una reconversión

A esa desconfianza de mucha gente que es reacia a moverse a sitios de gran afluencia turística se suman los problemas que pueden acarrear rebrotes de la enfermedad. En Valencia, donde actualmente trabaja un 60% de la flota, los taxistas han decidido no tomar medidas a corto plazo hasta que pasen los meses de verano.

Las organizaciones representativas reconocen que dada la incertidumbre no es momento de tomar iniciativas en cuanto a adaptar de nuevo la regulación hasta después della temporada estival. Fernando Del Molino, presidente de la Federación del Taxi de Valencia, recuerda, sin embargo, que sí que es necesario que el sector se reconvierta, no ya para superar esta crisis, si no como medida en pos de un futuro más próspero para los profesionales.

El representante de los taxistas valencianos reconoce que sería oportuno adoptar una reducción en el número de licencias, ya que son muchos los factores que en los últimos años han aplacado en cierto modo la demanda del taxi. Sin embargo, de momento no hay una respuesta clara por parte de la administración ante esta idea. En Valencia, así como en muchas otras ciudades de nuestro país, las iniciativas van orientadas a la reducción del vehículo privado como sello de la movilidad del futuro, pero aún así, desde el taxi valenciano creen necesaria una reconversión tal y como se ha hecho en otras ciudades, antes incluso del estallido de una crisis de tal calado como la que estamos viviendo.

Javier Izquierdo

Jesús Báez, representante del Grupo de Movilización del taxi de Málaga

Marbella inicia una campaña contra el intrusismo

En un verano sin duda especial y complicado para todos, algunas administraciones están centrando sus esfuerzos en evitar que a la crisis provocada por la pandemia se sumen situaciones que generen aún más complicaciones. Es el caso del Ayuntamiento de Marbella que anunció la entrada en funcionamiento de una campaña contra el intrusismo en el sector del taxi para este verano.

La iniciativa la llevará a cabo una unidad de la Policía Local integrada por un responsable del Cuerpo, dos oficiales y hasta diez agentes. El objetivo de la misma no es otros que permitir que los taxistas "realicen su trabajo con normalidad durante el verano" y se acabe con"la competencia desleal de otros tipos de transporte sobre todo de los piratas".

Tal y como anunciaron responsables del Ayuntamiento, la campaña se llevará a cabo principalmente en zonas de gran afluencia turística como las estaciones y terminales de transporte, los centros comerciales o zonas como Puerto Banús. Ya el año pasado esta unidad especial contra el intrusismo en el taxi impuso más de 160 sanciones.

Sin licencias estacionales en Ibiza

Cuando todavía estaba en vigor el estado de alarma, desde el Ayuntamiento de Ibiza se tomó la decisión de aprobar un decreto mediante el cual quedaba suspendida la prórroga prevista para las licencias estacionales de cara a este verano de 2020.

Aitor Morrás, concejal de Movilidad del Ayuntamiento de Ibiza, explicó que con ese decreto se atendían las peticiones del sector del taxi del municipio. El plan de las licencias estacionales no tiene otro objetivo que cubrir el aumento de usuarios que se produce en los meses de verano y en 2020, con la limitación en las fronteras y el uso reducido de los aeropuertos, la caída de la demanda motivó la suspensión de estas licencias estacionales.

Por lo general, el plan otorgaba 147 licencias de taxi para un periodo de cuatro meses en dos turnos, uno del 15 de mayo al 15 de septiembre, y otro del 15 de junio al 15 de octubre.

Primeros pasos hacia una

El taxi y el Ayuntamiento de Madrid vuelven a sentarse a negociar una nueva Ordenanza Municipal para el sector y adaptarla al Reglamento autonómico, modificado en abril del pasado año. También se aprovechará para actualizar algunos aspectos de una normativa que, como suele suceder, se queda obsoleta rápidamente. De momento no hay un gran consenso entre las asociaciones del sector, y solo Federación Profesional del Taxi, Élite Madrid y la Asociación Madrileña del Taxi han presentado alegaciones al proyecto de borrador.

Ayuntamiento y asociaciones vuelven a modificar la normativa

La modificación de la Ordenanza Municipal del Taxi de Madrid está dando sus primeros pasos y ya se han intercambiado las primeras impresiones entre representantes del colectivo del taxi y de la administración. El precio cerrado, el taxi compartido y la liberalización de los eurotaxis han sido los principales puntos de desacuerdo entre las organizaciones y el consistorio de la capital.

En el último encuentro celebrado durante el mes de julio, los representantes de los taxistas acudieron sabiendo ya las intenciones del Ayuntamiento de Madrid en algunos asuntos de la Ordenanza puesto que se filtró un proyecto del borrador que posteriormente darían a conocer a las asociaciones. A ese texto, tanto Federación Profesional del Taxi, Élite Taxi y la Asociación Madrileña presentaron alegaciones siendo la Asociación Gremial la única presente en el encuentro que no presentó un trabajo previo.

Julio Sanz, presidente de la Federación Profesional del Taxi se mostró muy crítico con el texto presentado por el Ayuntamiento ante lo que cree que pretende ser "una liberalización encubierta del servicio con algunas cuestiones estructurales que desde luego entendemos que no vienen a cuento".

Por ese motivo, desde FPTM plantearon a la administración que si nos encontrábamos ante una adaptación de la Ordenanza a la modificación del Reglamento Autonómico aprobado en abril del año pasado o si se trataba de una redacción nueva del texto. Según Sanz, la contestación del Ayuntamiento es que la modificación de la Ordenanza emana del nuevo Reglamento pero se aprovecha para retocar determinadas cuestiones. Y es precisamente en algunas de esas cuestiones en las que, tal y como explica Sanz, "no estamos de acuerdo".

Para Luis García, presidente de Élite Taxi Madrid, en el texto elaborado por el Ayuntamiento previo al borrador de la nueva Ordenanza hay muchas cosas sin concretar que pueden ser peligrosas para el futuro del sector. García lamentó también que la reunión celebrada fuese demasiado rápida y Élite comparte con FPTM la preocupación por muchos puntos presentados que podrían suponer una liberalización del taxi cuando es algo "que no es necesario hoy en día".

La importancia de la tarifa

El concepto de cómo regular el precio cerrado no ha convencido para nada a estas dos asociaciones. FPTM no está de acuerdo con el hecho de que se contemple algún tipo de rebaja en las tarifas. "Estamos a favor de que haya un precio cerrado y de remitirnos

Las posibilidades de consenso son muy escasas

nueva Ordenanza

a la aplicación TXMad, pero en ningún caso aceptamos que a la tarifa máxima se le pueda aplicar posteriormente un descuento", asegura Julio Sanz.

Luis García, por su parte, sostiene también que el taxi es un servicio público con tarifas reguladas y se posiciona en contra de todo aquello que suponga un perjuicio para las tarifas. "Lo que nos parece interesante del precio cerrado es que esos clientes no habituales del taxi se animan a usarlo porque sepan lo que les va a costar y les de tranquilidad. Pero nunca se pueden saltar las tarifas", explica el presidente de Élite.

"Pensamos que no se está dando el valor y la importancia suficiente a los precios regulados y se está dando importancia a otras cosas que ahora están de moda y tienen unos riesgos", explica Garcia, quien al mismo tiempo critica que no se está pensando ni en el usuario ni en el taxi, sino en otros fines.

Ambas organizaciones, por tanto, se muestran contrarias a esas "intenciones liberalizadoras" del texto elaborado por el Ayuntamiento, y demandan que quede claro "negro sobre blanco" cómo se tiene que regular y controlar el precio cerrado. De hecho, el propio García va más allá y lamenta que, por la manera en la que se presenta este borrador, "nos dan a entender que les gustaría que compitiésemos entre nosotros con los precios, que trabajásemos y operásemos como VTCs". "Estamos orgullosos de ser taxistas y queremos que la gente que está trabajando como taxis se les regule y se les sancione si incurren en intrusismo".

Julio Sanz, presidente de FPT

Julio Sanz: "No vamos a tolerar la liberalización"

Para esa regulación ya se había elaborado una Ordenanza de VTCs que, según lamenta Julio Sanz, se encuentra guardada en un cajón porque el Ayuntamiento no quiere regularlas. "Está pendiente de aprobación en el Pleno y no quieren llevarlo a cabo", explica el presidente de FPTM.

Élite Madrid por su parte ya solicitó una reunión al Ayuntamiento para que explicase como desarrollaría tanto el precio cerrado como el taxi compartido, otro de los puntos de polémica. Dicha reunión, con la declaración del estado de alarma fue pospuesta. "Quieren desarrollar el precio máximo cerrado a través de una instrucción, pero esa instrucción puede ser modificada en cualquier momento y estamos en contra de ello", explica García.

Por su parte, Felipe Rodríguez Baeza, presidente de la Asociación Madrileña del Taxi, AMT, no tiene dudas con respecto al precio cerrado y lamenta que el resto de asociaciones no lo vean como algo positivo. "Ellos quieren que se desarrolle a través de TXMAD, pero eso no va a ser posible porque no se va a invertir en esa app", ha señalado a nuestro medio el propio Rodríguez.

No son los únicos aspectos en los que no coinciden con FPT y Élite Madrid. "Tampoco estamos de acuerdo con la regulación horaria ni la explotación de las licencias, o en los requisitos para acceder a la cartilla municipal", nos asegura, si bien reconoce que hay otras cuestiones en las que puede haber cierto acercamiento de posturas. "Estamos dispuestos a presentar alegaciones comunes en aquello que sí estemos de acuerdo", nos confirma.

Polémica con el taxi compartido

También están en contra de la idea de taxi compartido presentado por el Ayuntamiento tanto Federación como Élite. "Nos oponemos

Luis García, presidente de Élite Madrid

Luis García: "Hay que dar valor a las tarifas"

porque tiene muchos peligros y realmente no es que vaya a tener una demanda que pueda ser muy beneficiosa para el taxi", asegura García, recordando que traerá "más problemas que beneficios" y que está al límite de lo que supondría hacer una competencia desleal al transporte regular de viajeros. "No creo que sea positivo para el taxi", sentencia García.

Por su parte, Julio Sanz lamenta que no se haya tenido en cuenta la propuesta de Federación de orientar el taxi compartido para cubrir la falta de oferta de transporte que se puede dar a determinadas horas para los usuarios que viven en la periferia.

"Nos oponemos al taxi compartido bajo la idea en la que se está planteando", manifiesta Sanz, asegurando que "bajo ningún concepto pensamos que tenemos que desvirtuar el servicio de taxi en base a ir llenando huecos en cada esquina como si se tratase de un taxis de países tercermundistas".

Federación sostiene una idea de taxi compartido bajo determinadas circunstancias, concretamente bajo la idea de acercar usuarios de la periferia de Madrid hasta los intercambiadores de transporte como en Rivas, Alcobendas, Getafe, etc. "Era una forma de paliar el déficit de transporte que tienen los ciudadanos en algunos casos y que el taxi pudiera ofertar ese servicio".

Luis García, por su parte, considera que, tal y como se ha planteado, el servicio de taxi compartido no reportará nada positivo en el sector. "Somos un servicio público con tarifas reguladas y somos un servicio de urgencias, que lo solicita alguien que quiere que se le traslade rápido a algún sitio", explica. "No lo veo como un servicio pensado para una precontratación e ir recogiendo por el camino", asegura el presidente de Élite Madrid.

El eurotaxi en el punto de mira

Si en el precio cerrado y en el taxi compartido hubo importantes discrepancias, éstas también se manifestaron cuando el Ayuntamiento dio a conocer a las asociaciones sus intenciones para animar a los profesionales a decantarse por vehículos adaptados a personas con movilidad reducida y que gozan de un régimen especial de prestación.

Una medida que AMT ha aplaudido y sobre la que se ha mostrado totalmente a favor. Tal y como ha recordado su presidente, Rodríguez Baeza, la intención de su asociación

Felipe Rodríguez Baeza, presidente de AMT

cuando se logró el régimen especial, por el que los taxis adaptados pueden trabajar todos los días de la semana 16 horas, era que todos los eurotaxis se beneficiaran de ello y no solo el 5% establecido por ley.

"Nos oponemos frontalmente y de manera radical a que se abra la posibilidad de poner más vehículos adaptados ya que con los que hay, entendemos que se cubre la demanda", asegura Julio Sanz, que critica "el escaso y nulo control por parte del Ayuntamiento en cuanto a la labor de estos vehículos adaptados".

"Actualmente, con el número de eurotaxis que hay, se presta un servicio sobradamente suficiente y no consideramos oportuno ampliarlo porque va con la premisa de liberalizar festivos, libranzas, etc.", indica el presidente de FPTM, que no duda en reiterar que no "vamos a tolerar esa liberalización".

Desde Élite, Luis Garcia explica que la idea de ampliar el número de eurotaxis es "una excusa" porque existen muchas maneras de llegar al 5% de flota adaptada que exigen desde Europa para las grandes ciudades. "Liberalizar es la manera más injusta, desproporcionada y loca de llevar a cabo la solución a un problema", explica García.

"Subvencionar podría ser una opción para incentivar al taxista a adaptar su vehículo, pero llenar las calles de coches sin regulación es un error porque hoy en día no cabemos en las paradas", asegura el presidente de Élite Madrid. Además, tampoco considera García que llenar la capital de eurotaxis vaya ser rentable ya que es una inversión muy grande tanto la adaptación como el mantenimiento de esos vehículos, que es más costoso que el de un taxi normal.

Otra forma de solucionar el problema y animar a algunos compañeros sería por medio de unos bonos sociales para los usuarios que no pueden permitirse ese servicio con las ayudas que reciben. "Con ese bono se ayudaría al usuario y también al taxista que cubriría más servicio de este tipo", defienden desde Élite.

En búsqueda de consenso

Además de estos puntos que generan una importante discrepancia, no ya solo entre el Ayuntamiento y el taxi, sino también entre las propias asociaciones, en la mencionada reunión y tras conocerse el proyecto de borrador había otros aspectos de menor calado en los que se espera

Recogida la persona jurídica en el proyecto de borrador

Aunque solo se trata del proyecto inicial para modificar la nueva Ordenanza Municipal, el Ayuntamiento del Taxi de Madrid también incluyó la figura de persona jurídica como titular de una licencia de taxi. Además, el nuevo documento contempla la creación de una "licencia de taxi por puntos".

En este proyecto inicial que ya ha sido debatido con las asociaciones se incluyó la modificación del artículo 4, "requisitos para el otorgamiento de la licencia". Tratándose de personas jurídicas "la realización de transporte público de viajeros en vehículo de turismo debe formar parte de su objeto social de forma expresa".

No es la primera vez que se intenta incluir esta figura dentro de la Ordenanza, aunque hasta ahora siempre se ha quedado en los borradores ante la reticencia del sector.

En cuanto a la Licencia por Puntos, se trata sistema que, según explica el Ayuntamiento en su texto introductor, "otorga una mayor seguridad jurídica en la graduación de las sanciones muy graves y graves a la normativa de transporte y tiene como finalidad una mayor transparencia en la imposición de las mismas". Las asociaciones han mostrado reticencias en que la responsabilidad recaiga únicamente sobre el titular de la licencia.

que las organizaciones puedan lograr un consenso. "Hay una oferta de poder vernos las asociaciones y trabajar de forma conjunta en aquellos aspectos en los que haya unanimidad", explica Sanz, aclarando que en los puntos donde no haya acuerdo cada asociación planteará de forma independiente sus alegaciones.

En cualquier caso, en el encuentro con el Ayuntamiento las organizaciones preguntaron si se va a tener en cuenta el porcentaje de representación de cada entidad o si la administración local tomará las decisiones por su cuenta. Algo que Sanz espera que no ocurra porque desembocaría en una "falta de regulación" del taxi.

El próximo encuentro será por lo tanto aún más concluyente para determinar hacia dónde se dirige finalmente la Ordenanza del taxi, aunque como explica Luis García, en se han quedado en el tintero puntos importantes a los que las asociaciones ya han hecho propuestas de modificación. "Hay cosas que no están bien redactadas y supone un riesgo como por ejemplo el tema de la licencia por puntos, el restringir el subarriendo y si nos quieren ayudar a competir lo que tienen que hacer es tomar cartas en el asunto", sentencia García.

Javier Izquierdo

Un socio de AGATM desesperado hasta el suicidio por no cobrar

Los problemas financieros de la Asociación Gremial del Taxi de Madrid han llevado a uno de sus socios, Francisco Iglesias Rubio, a quien deben 25.000 euros, a amenazar con quemarse a lo bonzo. Tenía previsto hacerlo entre el 20 y 21 de julio pero afortunadamente, no cumplió su amenaza, aunque días después se encadenó en el despacho del presidente de la entidad, quien, al cierre de esta edición, todavía no le había recibido e incluso le ha impedido la entrada a la sede, nos asegura.

Francisco Iglesias, a la entrada de la sede de Gremial

La Asociación comunicaba el 29 de julio a los socios del Radio Taxi haber efectuado el pago de los vales del mes de junio, pero Francisco sigue sin saber qué va a pasar con la deuda que tiene acumulada con la entidad. "He intentado hablar con el presidente pero no me recibe, ni siquiera me dejó pasar a la entidad la última vez y llamó a la Policía", nos explica en una de nuestras últimas conversaciones.

Francisco, que es titular de tres licencias de taxi, está enfermo de Parkinson y se encuentra desesperado. Asegura que no se da de baja de la asociación porque teme no cobrar lo que le deben e insiste en que no es el único socio al que se le debe dinero. "Los compañeros me llaman y me dicen que no me meta en este tema, porque hay represalias con los que protestan, cortándoles los servicios y poniéndoles en una lista negra"

Aunque en un primer momento estaba "dispuesto a todo", apenas un día después decidía renunciar a hacerlo, si bien advertía de que su lucha iba a continuar. Por eso, el viernes 24, Francisco decidía personarse en la sede de Gremial Madrid, donde se terminó encadenando en el despacho del presidente. "Le dije que iba a venir, pero no estaba. Yo simplemente le estaba esperando", nos explicó momentos más tarde.

Los trabajadores, que asistieron atónitos a toda la escena, llamaron rápidamente a la Policía Nacional, que fue la que consiguió que Francisco desistiera de sus intenciones, animándole a desalojar la sede sin ningún tipo de oposición ni escándalo. También le requisaron las cadenas con las que se cubrió el cuerpo mientras se sentaba en la silla del presidente de la Gremial y le recomendaron no volver por la asociación.

Francisco insiste en que solo quiere que le paguen la deuda y que se explique a los socios qué ha pasado con los 5 millones de euros obtenidos por la venta de parte de la sede de Gremial y cuyos detalles no han trascendido. Pide también que los últimos presidentes de la entidad se reúnan con 20 socios y mantengan un debate para que salga a la luz todo lo que ha sucedido en los últimos años. "Los socios tenemos derecho a saber la situación real de sus deudas y de las cuentas de la organización y que nos expliquen por qué no nos están pagando".


El socio, ya encadenado en el despacho del presidente

La CAM anuncia una regulación de las VTCs

La Comunidad de Madrid va a modificar la Ley de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos para regular y profesionalizar el sector de VTC. Será el próximo mes de septiembre, tal y como avanzó el consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, Ángel Garrido. Aunque desde la Comunidad insisten en que debería ser el Gobierno central el encargado de regular la actividad VTC, Transportes ya trabaja en la modificación de la Ley para "definir de forma clara los servicios de VTC". Además, se establecerá el marco jurídico necesario para llevar a cabo la profesionalización del sector, con la exigencia de determinados requisitos para ejercer como conductor de VTC, similares a los existentes para los taxistas. Asimismo, se modificará el régimen sancionador existente para adecuarlo a la nueva realidad del sector, recogiendo nuevos hechos infractores concretos y revisando su gravedad, atendiendo al impacto en la competencia entre empresas, entre otros aspectos. El consejero ha hecho este anuncio tras reunirse con los presidentes de las principales asociaciones del sector con representación en el Comité Madrileño del Transporte (Aseval y Unauto) y con responsables de Uber y Cabify para reconocer su compromiso y presentarles el distintivo con el que se agradece su labor durante la alerta sanitaria.


Garrido y responsables de VTCs

Cae la demanda un 50% tras finalizar el estado de alarma

La CAM no ve motivos sanitarios para reducir la oferta

La demanda total de servicios mediante taxi ha caído un 69% durante la desescalada y un 50% tras finalizar el estado de alarma, según la estadística elaborada por la Comunidad de Madrid con datos proporcionados por Pidetaxi, Teletaxi y FreeNow. Estos números hacen ver una ligera recuperación con respecto a los meses de confinamiento, cuando la reducción de la demanda se situó en un 87,3%. Para calcular la reducción de los servicios totales, la Comunidad de Madrid se ha basado en un informe de 2017 del Ayuntamiento en el que se reflejaba que los servicios vía app o llamada suponían el 37,13% del total. Teniendo en cuenta que el uso de aplicaciones móviles en general ha crecido un 30% en los últimos tres años, "se puede afirmar que los datos anteriormente expuestos corresponden a más de un 50% del total de los servicios solicitados en situaciones normales". Como bien expone el análisis, los servicios en paradas y calle no se pueden determinar con exactitud, pero sí se evidencia una recuperación más lenta que con los servicios a través de app y llamada. De ahí que la reducción total de los servicios de transporte de viajeros ha sido de un -74% durante la desescalada y de un -60% tras finalizar el estado de alarma.

Sin adecuación por motivos sanitarios

Por su parte, la Consejería de Sanidad de la Comunidad de Madrid ha informado de que desde el punto de vista sanitario no se dan las circunstancias que obliguen a adoptar medidas en relación a la adecuación de la oferta del servicio de taxi a la demanda.

Responde así a una consulta del Ayuntamiento de Madrid tras la petición del taxi de reducir la oferta. Desde Sanidad explican que sanitariamente no hay motivos para reducir la oferta, al margen de los aspectos económicos, laborales o administrativos que escapan de sus competencias. La Comunidad de Madrid ha respondido que la mencionada orden sanitaria no otorga habilitación especial alguna a los ayuntamientos sino que ellos mismos, en función de la evolución de la crisis, pueden "adecuar la oferta de los servicios de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de autotaxi".

El crecimiento de VTCs se estanca

Tras cinco años de imparable crecimiento en el número de autorizaciones de arrendamiento con conductor (VTC) en nuestro país, 2020 está siendo el curso donde por primera vez el volumen de estos vehículos ha permanecido congelado. Según datos facilitados por el Ministerio de Transportes, el número de VTC en España se sitúa en 16.549 en el mes de julio, lo que significa que en lo que llevamos de 2020, el número de estas autorizaciones permanece igual que a comienzos de año, cuando era de 16.550.

De hecho, antes de que se decretase el estado de alarma, a principios de marzo, había 16.450 VTC en toda España, cien menos que en enero. Ese volumen durante los siguientes cuatro meses se ha incrementado hasta igualar la cantidad de VTC que había en nuestro país en el mes de enero. Madrid continúa siendo con diferencia el lugar donde más VTC hay de toda España. La capital, que también ha visto como se congelaba su volumen de estos vehículos, ostenta más del 50% del total de VTC que hay en nuestro país. En concreto, según Transportes, Madrid cuenta actualmente con 8.338 VTCs, tan solo 26 más de las que tenía a comienzos de 2020. Por su parte, Barcelona ha experimentado una considerable reducción en el número de las VTC que aparecen en los registros. En la capital catalana habría actualmente 2.288 VTC, 56 menos si las comparamos con las 2.344 que tenían a comienzos de 2020. En otro lugar de importante movimiento de transportes como Málaga se ha incrementado en 82 el número de VTC durante estos primeros seis meses del año, pasando de tener 1.650 en el primer mes de 2020 a contar con 1.732 a comienzos de julio. Sevilla también ha experimentado un crecimiento de 113 VTC durante estos meses, teniendo hoy en día 437 frente a las 324 de hace seis meses. Por su parte, en Valencia el volumen de estas autorizaciones se ha mantenido practicante intacto durante lo que llevamos de 2020 y hoy en día aparecen registradas 199 VTC.

La mitad de las VTCs se concentra en la capital

Los autónomos temen un nuevo confinamiento

Según el Barómetro ATA sobre la situación de los autónomos realizado en el mes de julio, el 70% de los trabajadores por cuenta propia asegura que tendría problemas para mantener su actividad o negocio en caso de un nuevo confinamiento. Con respecto a las perspectivas para este 2020, un 86,3% de los autónomos encuestados cree que su negocio va a disminuir su facturación, un 7% cree que se va a mantener y sólo el 2% cree que a final de año habrá facturado más que en 2019. También destaca que en esta época de incertidumbre económica la morosidad continúa liderando los problemas de los autónomos. En ese informe, uno de cada tres autónomos asegura que la sufren, siendo el 5% por parte de entidades públicas y un 19,1% de privadas.

Sobre las medidas tomadas por el Gobierno, la mayoría de los autónomos las suspenden con un 3,81 de media, y aseguran que es prioritario reducir trabajas administrativas. Una de ellas, la prestación por cese de actividad, sigue siendo cobrada solo por el 6,3% de los autónomos encuestados, mientras que un 39,7% tiene exoneradas las cuotas.

Los autónomos consideran muy necesario que existan ayudas para el fomento del reemprendimiento y con un 4,29 sitúan las campañas de fomento del consumo en comercios de proximidad.

La morosidad empeora la situación de los autónomos

Unalt cambia de criterio y no descarta seguir en Fedetaxi

Después de su apoyo inesperado a Gremial Madrid para ocupar la presidencia de Fedetaxi, Felipe Rodriguez Baeza, presidente de Unalt, reconoce que se está replanteando la continuidad en la federación nacional pese a que el pasado 1 de junio comunicó vía burofax su intención de dejar la casa.

En declaraciones ofrecidas a La Gaceta del Taxi, el presidente de Unalt explica que asistió a la reunión donde debía renovarse la junta directiva de Fedetaxi el pasado 27 de julio "porque nos habían invitado", y además aclarar las razones por las que querían salir de la organización. Una vez elegida esta nueva directiva en Fedetaxi con el apoyo expreso de su organización, Rodríguez Baeza asegura que esta decisión responde únicamente a una tradición por la cual "el presidente de Fedetaxi tiene que ser el de la mayoritaria".

En relación a la candidatura de Miguel Ruano, presidente de la FAAT, Rodríguez Baeza añade que "no voy a votar a un señor que lo lleva preparado con el abogado de Fedetaxi porque se lleva mal con Ángel Julio Mejía, presidente de AGATM". Explica además que "no puede venir Ruano, que no ha querido ser presidente nunca y está manipulando por detrás, a presentarse ahora a presidente por estar discutido con Mejía".

En relación a si se produjeron reuniones previas y si ha habido algún acuerdo anterior a la asamblea entre Unalt y Gremial, Rodriguez Baeza aclara que "no ha tenido ninguna conversación con Gremial." "No he hablado con Mejía para nada", afirma rotundamente el presidente de Unalt.

Cuando todo esté en condiciones "Ingresaremos la parte que debemos"

Tras nombrarse la nueva directiva, en Unalt aseguran que van a esperar a ver "cómo funciona y qué aspiraciones tiene Fedetaxi" antes de tomar abandonar definitivamente la Federación Española. "Hay que dejarse de ilusionismos como la TEA, el IRU, el despacho en Bruselas o un abogado como Emilio Domínguez que cuesta 42.000 euros", explica Rodriguez Baeza. "Cuando Unalt vea que está de acuerdo con el funcionamiento y con las cuotas, entonces veremos si seguimos en Fedetaxi, y si no seguiremos nuestro camino", reitera.

Cuestionado sobre las razones por las que, pese a no estar al corriente de pago y con serias dudas sobre la continuidad en Fedetaxi, decidieron participar en la votación de la elección a la presidencia de la entidad y apoyar a Ángel Julio Mejía, Rodriguez Baeza tiene clara su justificación. Para el presidente de Unalt es de vital importancia que la presidencia de Fedetaxi la ostente el presidente de la organización mayoritaria.

Por último, sobre cómo se encuentra actualmente la situación económica de Unalt en Fedetaxi, Rodriguez explica que se les reclama algo más de 1.000 euros. "Ahora la secretaria tiene que reconocer la firma, abrir una nunca cuenta y cuando esté en condiciones ingresaremos la parte que debemos", asegura Rodriguez Baeza, quien se opone rotundamente a ingresar dinero a una cuenta distinta de la de Fedetaxi como, según indica, se ha estado haciendo en los últimos meses. "Yo haré el ingreso a Fedetaxi pero no voy a pagar a la cuenta de un particular como es la del abogado", sentencia.

Roban a un taxista la recaudación y el coche

Un taxista fue atracado en la localidad asturiana de Avilés por una pareja a la que estaba trasladando por la zona del Alto del Vidriero. Además de ser atacado por los dos supuestos clientes, el profesional fue testigo de cómo le robaron el vehículo. El taxista, un conductor asalariado que llevaba solo cinco días prestando servicio de taxi, fue reconocido por los servicios sanitarios y no sufrió heridas de gravedad. Horas después fue localizado el taxi estrellado contra un muro en las inmediaciones de un centro escolar.El asalto sufrido ayer guarda relación con otro sucedido el pasado 8 de julio en Posada de Llanera donde también resultó atracado un taxista al que le robaron el vehículo.

El IONIQ, nuevo taxi madrileño

Los taxistas madrileños tienen una alternativa eléctrica más tras la autorización, por parte del Ayuntamiento de Madrid, del Hyundai IONIQ FL Ev. Con esta autorización, los taxistas de la capital ven aumentada su oferta de modelos totalmente eléctricos para prestar servicio. En el caso del Hyundai IONIQ, estamos ante un vehículo de cinco plazas con una autonomía que en ciudad, según datos facilitados por el propio Consistorio, puede rondar los 400 kilómetros.

Entregadas las primeras pantallas anti Covid-19

Las primeras mamparas destinadas a prevenir el contagio dentro de los taxis fueron entregadas a los taxistas leoneses por parte de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León. En total la Junta facilitará 2.333 mamparas para taxistas la comunidad, de las que 520 irán a parar a profesionales de la provincia leonesa. Se trata de dispositivos de fácil instalación y montaje cuya principal función es introducir una barrera que impida el contacto directo entre los taxistas y los usuarios, reduciendo el riesgo de contagio por coronavirus.

El sector, presente en el homenaje de estado

Como ya sucediera el 2 de mayo en Madrid, el taxi ha estado presente en el homenaje de estado a las víctimas del Covid-19 y reconocimiento a la sociedad celebrado el 16 de julio. David Alcaide, taxista y socio de la Federación Profesional del Taxi, acudió al acto para representar a todo el taxi madrileño que durante la pandemia ha cumplido con una labor solidaria esencial trasladando sanitarios a diario para atender pacientes a domicilio. El hecho de que el taxi estuviera en este homenaje estatal reconoce la importancia que ha tenido el sector y sus profesionales durante esta pandemia.

David Alcaide, socio de FPT

5.000 euros por licencia para superar la crisis

Las asociaciones del taxi de Portugal han pedido 5.000 euros de ayuda por licencia, así como una línea de crédito, para que los profesionales puedan superar la profunda crisis en la que está inmerso el sector, que llegó a parar durante tres meses, dejando a unos 18.000 profesionales sin ingresos. "Solicitamos 5.000 euros por licencia, con un 80% no reembolsable y un 20% con intereses bonificados, y también una línea de crédito para tesorería a cinco años con intereses también bonificados", ha explicado Carlos Ramos, presidente de la Federação Portuguesa do Táxi. Según el sector, la caída del turismo está afectando negativamente al sector y consideran complicado prever un regreso a la normalidad en el taxi. "La situación es grave", insisten desde el taxi, y por eso han solicitado ayuda a los partidos, que sí parecen haber comprendido que el sector necesita ser apoyado.

Los taxistas portugueses piden apoyo al Gobierno

UECA cierra un ejercicio en positivo ante un año incierto

Junta General Ordinaria de UECA con la nueva normalidad

Javier Fermín Albendea, presidente de UECA

La vuelta a la normalidad ha traído consigo el retorno de las asambleas aplazadas como consecuencia del estado de alarma. No obstante, la situación dista mucho de una asamblea "normal", ya que las medidas de seguridad y el distanciamiento social están marcando la tónica de estos actos.

Así sucedió el pasado mes de junio en la Junta General Ordinaria de la Unión Española de Conductores de Automóviles, mutualidad de previsión social centenaria y estrechamente vinculada al sector del taxi desde sus inicios

Con el recuerdo de los mutualistas afectados por la pandemia abrió la asamblea el presidente de UECA, Javier Fermín Albendea, y se guardó un minuto de silencio por aquellos asociados que han fallecido en el último año. Albendea, además, quiso agradecer a socios y trabajadores "el esfuerzo" realizado durante los últimos meses.

Meses en los que UECA, bajo el principio de empresa en funcionamiento, ha seguido atendiendo a sus clientes a través del teléfono o el correo electrónico. Porque precisamente uno de los elementos que marca la diferencia es su trato personal con el mutualista, tal y como volvió a recordar el presidente de UECA. "Seguimos priorizando el trato directo con el mutualista", explicó durante la asamblea, poniendo a su disposición diferentes herramientas más allá de la asistencia presencial. "Pueden contactar con nosotros por teléfono, email fax, internet, redes sociales y hasta WhatsApp", enumeró Albendea.

Año en positivo

En cuanto a las cifras del pasado ejercicio que se expusieron en la asamblea, UECA ha cerrado en positivo 2019, con un beneficio de 232.733,97 euros. Un resultado obtenido por una reducción en la cartera de socios, la adecuación de provisiones matemáticas a la normativa Solvencia II, así como a una revalorización de las inversiones financieras de la entidad. En este sentido, la entidad obtuvo una máxima rentabilidad al patrimonio con una mínima exposición, además de haber recuperado gran parte de las bajas producidas en 2018.

En cuanto a ingresos totales por primas, la cifra ha sido de 3,7 millones de euros, lo que supone un aumento del 0,2% con respecto al año anterior. La cartera total de pólizas a 31 de diciembre era de 27.083 pólizas, un 6,7% inferior al ejercicio anterior, siendo el número de socios 20.046.

En cuanto a la siniestralidad, en la rama de no vida, esta se ha visto reducida en 111.124,94 euros debido a un disminución en las prestaciones pagadas, mientras que en la rama vida ha aumentado en 21.266,17 euros, consecuencia del aumento de las prestaciones pagadas por el rescate de vencimientos del Plan de Seguro de Vida Mixto de UECA. En total, las prestaciones abonadas durante el pasado ejercicio fueron un 6,3% menos.

Incertidumbre en el horizonte

Con las cuentas saneadas, UECA se enfrenta a una "situación sin precedentes", con una crisis que está afectando a nuestra forma de vida, "tanto a nivel personal como laboral", insistió el presidente Albendea. No obstante, las consecuencias de la crisis no están suponiendo, a día de hoy, una mayor bajada de socios, que se encuentra contenida desde el inicio de la pandemia, ni tampoco un incremento importante de la siniestralidad. Sin embargo, la desaceleración de la economía española durante 2019 y unas previsiones poco halagüeñas, obligan a las entidades a estar alerta, reforzando sus servicios comerciales y potenciando aquellos puntos fuertes que hacen de UECA una mutualidad experta en el trato con los profesionales del transporte.

La complicada situación económica que ha dejado la pandemia está provocando una importante incertidumbre con respecto a las previsiones. No obstante, según se recoge en el informe anual, la pandemia no parece que vaya a repercutir significativamente en sus cuentas anuales de 2019.

Lo que sí que dejará en todos, señaló el presidente Albendea, "es el recuerdo de unos meses muy duros en los que, en mayor o menor grado, todos conocemos a alguna víctima de esta terrible enfermedad".

Los taxistas donan material escolar para los niños

La crisis ha dejado muchas secuelas económicas en la sociedad. Si hace unos meses veíamos cómo se recurría a la solidaridad para que nadie pasara hambre, ahora, con septiembre a la vuelta de la esquina y un inicio escolar que se prevé complicado, el taxi de Madrid ha vuelto a sacar su lado más solidario para colaborar con Estrella ONG. Una organización joven, que nace en marzo de este mismo año, que ha puesto en marcha un proyecto de recogida de material escolar para las familias sin recursos o que han visto empeorada su situación a raíz de la pandemia del coronavirus.

Explican desde Estrella ONG que "la educación es una herramienta de transformación de la sociedad" y por ello no se puede ni se debe permitir "que ningún niño/a se quede sin poder acceder en igualdad de condiciones al derecho a la educación".

Con este objetivo en mente, han lanzado la campaña "Ningún Niño Con la Mochila Vacía", con la que esperan cubrir las necesidades escolares de al menos 600 niños y niñas de la Comunidad de Madrid.

Un proyecto en el que han implicado también al taxi, a través de Taxi Madrid 4U, el grupo Colaterales del Taxi y el Departamento Social de Élite Madrid. Estas tres organizaciones del sector, de forma conjunta, están recogiendo desde principios del mes de julio todo el material escolar que la gente decide donar y que se almacenará en la sede de Élite Madrid. De momento, la campaña se mantendrá hasta el mes de septiembre, cuando se hará el reparto del material, aunque aún se desconoce la fecha exacta debido a que se desconoce si el inicio del curso se realizará de forma normal.

Los taxistas animan a todos aquellos que tengan este tipo de materiales - cuadernos, lapiceros de colores, rotuladores, sacapuntas, mochilas y estuches- a donarlos, aunque informan de que no recogen libros de texto, dado que pueden perder vigencia, pero sí cualquier otro tipo de material escolar, incluidos libros de lectura de todas las edades.

Desde la ONG ya han mostrado su agradecimiento al sector que, recordemos, ha vuelto a mostrar su cara más solidaria durante la pandemia.

De momento son muchos los profesionales que han decidido contribuir con esta campaña, realizando donaciones a nivel particular, pero también a nivel asociativo y empresarial.

Se espera cubrir las necesidades de al menos 600 niños

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

DACIA

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

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

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

HYUNDAI

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
IONIQ FL Híbrido	1.600	141	23.000*

*PRECIOS DESDE.

LEXUS

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
IS300h Business	2.500	223	31.980
IS300h Ejecutive	2.500	223	36.400

LEXUS MADRID SUR
T. 916 895 101 / 622 436 656 Cristian
Av. Carlos Sainz, 31. Leganés

MERCEDES

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
E200 Gasolina/ECO	1.991	197	44.500*
E 300 Diésel hibrido CERO	1.991	197	55.900 *

*Precios DESDE con descuentos. IVA incluido

NISSAN

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

PEUGEOT

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
508 5P Allure Hybrid/e	110kw/1.6	225	34.900*
508 SW Allure Hybrid/e	110kw/1.6	225	35.900*

RENAULT

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

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
León GNC Style	1.500	130	Desde 19.900

SSANGYONG

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

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

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

El taxi rural, un servicio "imprescindible"

Los tres meses de confinamiento por el coronavirus han demostrado que servicios públicos como el taxi rural son imprescindibles para mantener vivos los pueblos. Nos lo cuenta Joaquín Gómez, un taxista de Corvera de Toranzo. Un municipio cántabro en el que gracias al taxi los vecinos más aislados ha podido contar con una mano amiga que les ha ayudado en los momentos más difíciles.

Joaquín Gómez es taxista de Corvera de Toranzo desde hace 11 años

Joaquín Gómez tiene 59 años y desde hace 11 años es taxista de Corvera de Toranzo, en Cantabria. Un pueblo que forma parte del Área de Prestación Conjunta del 'Alto Pas', formada también por Luena, San Pedro del Romeral y Vega de Pas y que, como muchos otros pequeños municipios españoles viven desde hace años el mal de la despoblación.

La falta de usuarios hace que el taxi rural esté viviendo uno de sus peores momentos, y la falta de taxis lleva a que muchos vecinos decidan abandonar los pueblos en busca de lugares. Una pescadilla que se muerde la cola y que no parece que tenga fácil solución. Y esto a pesar de que durante el confinamiento ha quedado demostrado que el taxi es un servicio vital para muchas personas. "No he parado ni un día durante el estado de alarma", nos confiesa Gómez, "siempre había algún recado que hacer".

Por ello Gómez reivindica la figura del taxista rural, que se está perdiendo debido a la falta de futuro que tiene actualmente. "Es importante que cuando nosotros nos jubilemos haya reemplazo, porque si no, las plazas quedan vacías y los vecinos quedarán más incomunicados".

Gaceta del Taxi.- ¿Cómo ha vivido el taxi rural el confinamiento?

"Sin nosotros, la gente de los pueblos estaría totalmente desprotegida"

Joaquín Gómez.- Yo he tenido que trabajar mucho más que ahora. Porque al no poderse mover nadie, cuando había que llevar una bombona, era yo el que la llevaba, había que coger pegamento para una mujer a la que se le habían roto las gafas, ahí estaba el taxi, también llevaba medicamentos, hacía la compra. Era una forma de llegar a las casas de los que estaban completamente solos, porque aquí hay gente que sus hijos están en Santander, y vive mucha gente aislada. Y es donde se ha notado la importancia del taxi rural, porque hemos trabajado mucho. Cosas absurdas que normalmente no te pedirían. Y por un lado nosotros estábamos tranquilos, porque no llevábamos al viajero y era más difícil poder contagiarse, y al mismo tiempo dabas un servicio sintiéndote útil. No he parado ningún día, más o menos, he salido todos los días para hacer algún servicio de este tipo.

G.T.- Precisamente a raíz de esta experiencia, decide escribir una carta abierta poniendo en valor la utilidad del taxi...

para mantener vivos los pueblos

J.G.- Escribí esa carta porque la gente no se da cuenta de que sin nosotros, la gente de los pueblos estaría totalmente desprotegida. Los que tienen un coche no tienen problema, tampoco los que tienen vecinos, pero aquí hay personas que viven en una casa sin vecinos, porque aquí las casas están muy dispersas. A lo mejor el vecino más cercano está a un 1 kilómetro de distancia y dependen solamente de nosotros.

G.T.- Habiéndose vivido esto y quedando demostrada la importancia del taxi, ¿hay voluntad política para mejorar la situación de este sector?

J.G.- No tienen ninguna voluntad. El primer año que fuimos a optar al pliego de ruta escolar nos pedían para poder acceder una solvencia económica de 75.000 euros. Si ganara eso, no necesitaría ninguna ruta y creo, haciendo número, que no los he ganado en los 11 años que llevo en el taxi. Es una forma de echarnos del concurso. Por eso hicimos una UTE entre muchos para poder sumar lo que nos pedían. Pero tampoco nos dejaron porque dijeron que la UTE tenía que tener una tarjeta de transporte que yo entiendo que la UTE no tiene por qué tenerla porque los que conformábamos dicha UTE ya teníamos nuestras tarjetas propias. Políticamente, a día de hoy nadie ha hecho nada y cada año nos ponen una traba más.

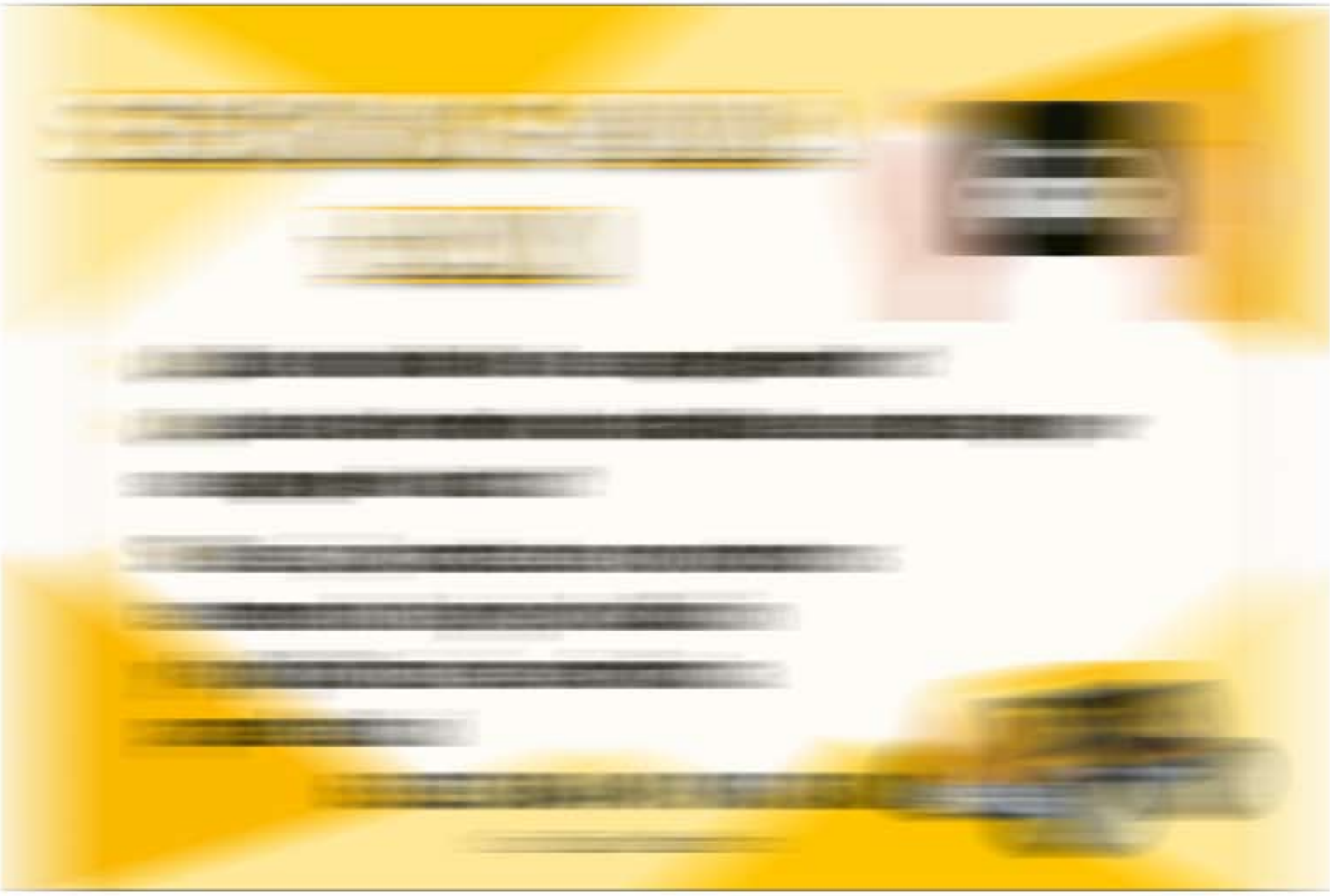
"Soy partidario de que las subvenciones se den a los viajeros"

Es un mal menor, lo van dejando, no le dan importancia. Sí es verdad que el ayuntamiento de Luena consiguió que dieran un pequeño dinero para el usuario. Porque yo soy partidario de que las subvenciones se den a los viajeros, no a los taxistas, que tengan una reducción de costes. Pero llegó el coronavirus y se paralizó todo.

Pueblos sin recursos

G.T.- ¿De qué vive un taxista rural cuando no hay contratos con las administraciones?

J.G.- A día de hoy, no se puede vivir del taxi rural, pero yo tengo 59 años y tengo la vida prácticamente resuelta.. En mi caso mi mujer también trabaja y es verdad que los años anteriores he podido vivir de ello, pero llevo tres años justo para pagar y si echara cuentas no me quedarían ni 500 euros. Por eso digo que con ir pagando lo que debes te conformas, porque ya no puedo ir a pedir trabajo a ningún sitio. Se trata ahora de subsistir para poder pagar. Que hoy es casi de lo que



La crisis arrasa con el taxi rural

Otra comunidad donde el taxi rural tiene un gran peso, el 70% de los profesionales trabaja en áreas rurales, es Castilla-La Mancha. Allí, según el informe elaborado por la Junta de Comunidades de Castilla La Mancha, se ha producido una reducción de los servicios prestados por el sector regional del taxi en torno al 90%. Según ha explicado la Federación Regional del Taxi de Castilla -La Mancha (Fretcam), este informe viene a ratificar oficialmente la situación "tan grave que ha padecido y que sigue padeciendo el taxi castellano manchego". Porque, explican desde Fretcam, la recuperación económica "la actividad no se ha recuperado aun y en el mejor de los casos es de un 50%". Además, denuncian las dificultades para acceder a las distintas subvenciones, la exclusión del sector en otras. Una situación que "no hace mas que acrecentar la asfixia y el desaliento del colectivo". El sector espera que estos datos sirvan para tomar medidas que ayuden a mantener y revitalizar el servicio de taxi en la región región. Además, han recordado que el taxista "siempre estuvo ahí durante la pandemia para dar servicio a quien lo necesitara, anteponiendo su seguridad y la de los suyos a su fuerte convencimiento de servicio público". Y apelan precisamente a los ciudadanos, a los que este colectivo necesita "más que nunca", pero también a las administraciones. A estos últimos piden que sigan creyendo y apostando "por el transporte de viajeros más seguro, antes, ahora y siempre" que es el taxi.

Gómez y su taxi han sido muy importantes para sus vecinos durante el confinamiento

"Si el transporte falla, falla todo"

vivimos. Precisamente si nos dieran una ruta escolar, porque estamos obligados a prestar servicio en la localidad que al mismo tiempo cuando yo me jubile, lo pudiera coger otro. Porque si tienes una ruta escolar aquí podríamos vivir, sin hacer grandes cosas.

G.T.- Desde hace unos años se ha empezado a mirar hacia la llamada "España vaciada".¿Cómo vive el taxi esta despoblación?

J.G.- Los pueblos se quedan sin recursos y la población se va marchando. Si el transporte falla, falla todo, porque son los que les llevamos a la farmacia, el banco... Y si no hay taxis o hay muy pocos, la gente se empieza a plantear cómo desplazarse si se ponen malos. Además, los pueblos se están quedando sin taxis porque nadie quiere coger las plazas de aquellos que se van jubilando.Para que el taxi rural no desaparezca debe haber algo que incentive a las nuevas generaciones a seguir trabajando en el sector. Porque si desaparecemos los dos que estamos aquí, el siguiente taxi estaría a más de 50 kilómetros. Eso sería un caos, y además supondría un coste desorbitado para el vecino del pueblo que necesite nuestro servicio. Porque los autobuses no pasan por los pueblos, y claro, si le cobras al señor 20 tantos euros por llevarle a la parada y otros tanto por recogerle, ven un problema y al final la gente se va a capitales, con los hijos y la mayoría a residencias de ancianos.

G.T.- En Cantabria, una de las medidas que se tomaron hace unos años fue la creación de Áreas de Prestación Conjunta para mejorar el servicio de taxi. ¿Esto les ha ayudado?

J.G.- La prestación conjunta nos ayuda porque nos permite ir a cargar a esos ayuntamientos en los que no hay taxis, y de otra forma no podría ir. Porque como he dicho antes, si viviese solo del ayuntamiento de Corvera, hoy tendría que tener cerrado, no podría vivir aquí.

G.T.- Ahora que ya no vivimos confinados, ¿cómo está el taxi rural?

J.G.- A día de hoy la situación está fatal, muy mal. Ya había bajado mucho, porque antes llevábamos a Valdecilla, el hospital de Santander, a lo mejor se hacían tres viajes a Santander ahora no se hacen ni tres al mes. Ahora lo llevan todo las ambulancias. Hay días que prácticamente estamos mirando todo el día porque no hay trabajo. Y no hay perspectivas de mejora.

Olga Lobo

Pliegos "discriminatorios" para las rutas escolares

La Federación Cántabra del Taxi ha denunciado a la Consejería de Educación, Formación Profesional y Turismo del Gobierno de Cantabria por el diseño "a la carta" de rutas para la elaboración del pliego del concurso de transporte escolar. Una decisión que la Federación ha anunciado que impugnará por considerarlo discriminatorio para los profesionales del sector.

Lo que se pretende, explica Federación, es agrupar a los alumnos de varias rutas que hasta ahora se prestaban en taxi y adjudicárselas a las empresas de autobuses, cuyos recorridos se han suprimido por el descenso de alumnos. Todo ello, señalan, "a unos precios muy superiores a los actuales". Un cambio de criterio que "lleva a levantar sospechas sobre cuáles son sus verdaderos motivos".

Desde Federación insisten en que no es la primera vez que el Gobierno de Cantabria "da la espalda" al taxi rural, a quien aseguran que deja "herido de muerte" al arrebatarle su única fuente de ingresos. Ello a pesar de las constantes denuncias desde el sector.

Lamentan también que no se hayan cumplido las promesas políticas y que se esté "excluyendo y discriminando" al sector durante las dos últimas legislaturas, "mintiendo y engañando".

Noruega se prepara para una flota 100% eléctrica

Noruega es el país más avanzado en cuanto a implantación del vehículo eléctrico. Solo en 2018 el 31,2% de las nuevas matriculaciones correspondían a este tipo de modelos. En el taxi, esperan que para 2024 el 100% de la flota, de unos 8.600 taxis, también sea cero contaminante. Mientras tanto, la Asociación Noruega del Taxi insiste en poner en valor la importancia de un servicio público imprescindible para la movilidad del país.

La flota de taxis se prepara para su "electrificación"

Proteger el medioambiente y mantener casi intacta la belleza de una naturaleza salvaje. Ese es uno de los objetivos de Noruega, el segundo país del mundo en renta per capita en el que sectores tan tradicionales como la construcción, metalurgia o minería se aúnan con otros más punteros como las nuevas tecnologías.

Precisamente, en este sentido, los taxis noruegos se encuentran entre los más avanzados del mundo con el objetivo de que toda la flota sea eléctrica en 2024. "El transporte sigue siendo un desafío clave", señaló Arild Hermstad, Vicealcalde de Medio Ambiente y Transporte de la Ciudad de Oslo durante la presentación del nuevo sistema de carga inalámbrica para taxis . "Al mejorar la infraestructura y proporcionar una mejor carga a la industria del taxi, estamos seguros de que para 2024 todos los taxis en Oslo serán cero emisiones. Para alcanzar nuestro objetivo, el sector público, los políticos y las empresas privadas deben unirse, como lo hacemos nosotros en este proyecto", insistió Hermstad.

De esta unidad ha nacido un nuevo proyecto con el que la capital noruega se acerca un poquito más a ese futuro eléctrico del que tanto presume. que haya sido Oslo la ciudad elegida para poner en marcha un proyecto piloto que, como sucede tantas veces en automoción, requiere del taxi para probar su eficacia. La compañía norteamericana Momentum Dynamics Bajo el nombre "ElectriCity", esta experiencia piloto permitirá a los taxis recargar las baterías de sus coches eléctricos mientras esperan a los clientes en las paradas y sin bajar del vehículo gracias a una red de carga inalámbrica ubicada en diferentes puntos. De momento participará una flota de 25 vehículos modelo Jaguar i-Pace.

Uno de cada tres coches nuevos es eléctrico

Un importante primer paso con el que se espera poner las bases para un parque automovilístico totalmente eléctrico. No obstante Noruega es el país con mayor tasa de penetración de vehículos eléctricos del mundo, gracias a una serie de ventajas como peajes gratuitos, estacionamiento libre en las ciudades y las tarifas, muy económicas, de muchos de los puntos que forman su infraestructura de recarga. Además, el gobierno también exime a los vehículos eléctricos de los impuestos a los que están sometidos los vehículos tradicionales. Razones que han hecho que uno de cada tres coches nuevos vendidos en 2018 sea ya cien por cien eléctrico. Si se añaden los híbridos enchufables el resultado es uno de cada dos. En cifras absolutas, y según datos de la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles, con solo cinco millones de habitantes, Noruega es el mercado más grande de Europa de vehículos eléctricos. Solo en 2018 se vendieron 46.143 coches 100% eléctricos en 2018, por delante de Alemania con 36.216 y de Francia con 31.095.

La industria del taxi

Con esta importante implicación en conseguir un transporte verde no es de extrañar que el taxi cumpla una importante función, no solo como puerta de entrada de nuevas alternativas, sino también dentro del engranaje mismo de la movilidad sostenible.

Porque la industria del taxi, como la propia Asociación Noruega del Taxi indica, es la parte "flexible" del transporte público y una parte central del bienestar de muchas personas en todo el país. Con una flota próxima a los 9.000 taxis, recordemos que Noruega tiene una población de 5,3 millones de habitantes y una densidad de población muy baja, de apenas 9 personas por kilómetro cuadrados, realiza más de 32 millones de viajes al año y emplea a unas 17.000 personas.

Su actividad, con un volumen de negocio de 841.643.432 euros, supone que los taxistas noruegos contribuyen a la hacienda pública con 280.547.810 euros Unas cifras que nos dan la medida de lo importante que es sector para el país.

Noruega presume de la profesionalidad de sus conductores

Pero el taxi noruego, como sucede en otros países, está viviendo en los últimos años una importante reestructuración, que va más allá de tipo de vehículo. Lo cuenta la Asociación Noruega del Taxi, una organización con más de 100 años de historia que se encarga de velar por los intereses de todos los profesionales de este sector y es interlocutor con el gobierno. Con las próximas elecciones parlamentarias en el horizonte, en 2021, se está abordando la modificación de una nueva legislación que, entre otras cuestiones, pretende modernizar todavía más el sector. Eso sí, insisten en pedir que las nuevas normativas garanticen un "campo de juego nivelado" y un "control" que garantice los precios, la seguridad de los pasajeros, y, sobre todo que los conductores sean profesionales.

Y es que los "piratas" no conocen de fronteras y en todos los países hay personas que intentan aprovecharse del desconocimiento para intentar ganar unas coronas. Los piratas, remarcan desde la Asociación, "socava el servicio del taxi y contribuye a una mala economía" y destacan que el taxi legal conlleva tarifas y no es "economía colaborativa", en una clara alusión a ciertas plataformas de transporte.

Sector comprometido

El taxi, a través de su asociación, insiste en destacar su labor como agente social que también permite la movilidad de ancianos, escolares, personas con discapacidad y enfermos.

En 2024 toda la flota de taxis será cero emisiones

Eso es así gracias a la profesionalización del sector, algo de lo que presumen en Taxi de Oslo. "Entrevistamos a todos los que quieren convertirse en conductores para garantizar la calidad adecuada para cuidar a nuestros clientes", de hecho, desde agosto de 2014, se han rechazado el 30% de las solicitudes al no cumplir con los estándares que marca el radiotaxi. "Una vez el conductor recibe su licencia municipal, debe seguir nuestro curso, que consiste en otro examen con diferentes temáticas, entre ellas dos semanas de conducción en taxi", explican.

Además, durante la pandemia del coronavirus, los taxistas noruegos han seguido prestando un servicio esencial mientras el país se encontraba paralizado, respetando en todo momento las medidas de seguridad y recordando a los usuarios que el taxi es el transporte público más efectivo para evitar las multitudes y las aglomeraciones del transporte colectivo.

Cargas inalámbricas

Tener una flota totalmente eléctrica implica, además de tener los vehículos, una amplia infraestructura de carga que permita a los profesionales seguir cumpliendo con su función. Para ello, Noruega lleva años trabajando en mejorar su red de "electrolineras" incluyendo también opciones inalámbricas para recargar mientras se espera a los pasajeros. Una de las últimas iniciativas tiene previsto instalar este tipo de placas por inducción frente a la estación central de la capital noruega donde los conductores. Según los desarrolladores de la prueba, cada una de estas estaciones de carga podrá contar con potencias de entre 150 kW, 350kW o hasta 450kW. Esto supone que un coche situado en el carril establecido podrá cargar a 50kW en un periodo de entre seis y ocho minutos. Los conductores no tendrán que bajar del vehículo durante la carga. Dichas estaciones, según la compañía, no tienen un coste de instalación muy elevado, ya que rondaría los 25.000 euros.

1995 — La gaceta del TAXI — 2020

MUCHAS GRACIAS POR VUESTRA CONFIANZA

25 aniversario

SIN VOSOTROS TAMPOCO HUBIERA SIDO POSIBLE

Vlaamse Instituut voor Gezondheid

Jaarverslag