

# La **Gaceta** TAXI

La primera revista del sector

AÑO XXV  
NÚMERO 289  
SEPTIEMBRE 2020

**70.000 maneras  
de trabajar el taxi**



# EXISTENCE BOG BIRNOC AUGREGRUABE

TECHNICAL SPECIFICATIONS	GENERAL INFORMATION	FINANCIAL DATA	CONTACT INFORMATION
Model: EX-2024	Year: 2024	Price: \$15,000	Phone: +353 1 234 5678
Engine: 1.6L Petrol	Color: Silver	Tax: \$1,200	Email: sales@existence.ie
Transmission: Manual	Mileage: 10,000 km	Insurance: \$150	Website: www.existence.ie
Drive: Front-wheel drive	Warranty: 3 years	Registration: \$200	Address: 123 Main St, Dublin
MPG: 50 city / 60 highway	Condition: Excellent	License: \$100	Postcode: D01 ABC123
CO2 Emissions: 150 g/km	Service History: Full	Vehicle Tax: \$100	Business Hours: Mon-Fri 9am-5pm
Weight: 1,200 kg	Accidents: None	Stamp Duty: \$1,000	Opening Times: 10am-6pm
Dimensions: 4.5m x 1.8m x 1.5m	Previous Owners: 1	Other Fees: \$50	Delivery: Free nationwide



## GENERAL INFORMATION AND CONTACT

CONTACT	ADDRESS
Phone: +353 1 234 5678	123 Main Street, Dublin 1
Email: sales@existence.ie	Postcode: D01 ABC123
Website: www.existence.ie	



## Buscar soluciones nunca fue tan difícil

Llegamos al mes de septiembre, época en la que habitualmente se reactiva el país después de las vacaciones estivales y que en este 2020 está siendo un tanto diferente. Los taxistas están experimentando en primera persona esta excepcional situación, consecuencia del Covid-19 y, como suele ser habitual, lejos de actuar como un bloque, cada uno tiene una visión personal y no global de qué hacer al respecto. Ante una más que evidente menor demanda, una parte del sector solicita una regulación extraordinaria que limite la oferta en este atípico momento que atravesamos, mientras que otros se posicionan a favor de trabajar libremente, tal y como establecen las normativas.

Dos opciones radicalmente distintas sobre las que habría que preguntarse cuál es la mejor. Si bien es cierto que la realidad en la calle podría justificar una menor presencia de taxis, reduciéndose así los gastos de explotación, con esta postura también se corre el riesgo de que la poca demanda que haya elija cualquiera otra de las otras alternativas de movilidad que han aparecido recientemente y no se recuperen nunca.

No hay una respuesta fácil en un sector tan complejo como el del taxi, pero lo que sí que debería haber aprendido el colectivo después de tantos años de diálogo con las administraciones, es que a la hora de solicitar algo, es más fácil hacerlo de forma unida que no cada parte con sus propios pensamientos.

Es momento de mirar más allá del volante de cada uno e intentar dejar las discrepancias a un lado en beneficio del bien común, tal y como se demostró en Barcelona aunque solo fuera por un mes. Pero la idiosincrasia del taxi, con sus 100.000 trabajadores, hace que este tipo de pactos constituyan una rara avis en la historia del colectivo. Igual se debería aprovechar esta difícil situación que atravesamos para modificar la estrategia y adoptar cambios que el taxi lleva años necesitando.

### 4. Taxómetro

• *Con opinión propia*

### 6. Primera carrera

• *La idiosincrasia del taxi y sus miles de formas de trabajar*



### 10. En marcha

• *Barcelona quiere reeditar el pacto de septiembre pero pide garantías legales*



### 14. Noticias

- *Sube el número de VTCs*
- *Madrid recupera los exámenes para taxista*
- *El taxi cántabro pide acceder a sus rutas escolares*
- *Crece la inseguridad en el sector*



### 20. E mobility

• *Nuevas tendencias en movilidad*



### 22. Homologados

• *Los taxis autorizados en Madrid*

### 24. Entrevista

• *M<sup>a</sup> José Landaburu, secretaria gral.*

UATAE



### 28. Global Taxi

• *Viaje al pasado en taxi cubano*



Año XXV - Número 289 - Septiembre 2020

Edita: GUSPIADA, S.L.

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

Página web: [www.gacetadeltaxi.com](http://www.gacetadeltaxi.com)

Directora: Pilar Glez. Matorra  
[pgmatorra@gacetadeltaxi.com](mailto:pgmatorra@gacetadeltaxi.com)

Redactora Jefe: Olga Lobo,  
[olga@gacetadeltaxi.com](mailto:olga@gacetadeltaxi.com)

Redacción: Javier Izquierdo,  
[jizquierdo@gacetadeltaxi.com](mailto:jizquierdo@gacetadeltaxi.com)

Colaboradores: Germán Ubillos,  
[redaccion@gacetadeltaxi.com](mailto:redaccion@gacetadeltaxi.com)

Dpto Comercial: GGM  
[comercial@gacetadeltaxi.com](mailto:comercial@gacetadeltaxi.com)

Administración: [info@gacetadeltaxi.com](mailto: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](mailto:redaccion@gacetadeltaxi.com)



La Gaceta del Taxi



@gacetadeltaxi

## Un sector olvidado (XXXIII)

### Manu Sánchez

Responsable Geot  
Plataforma en defensa  
del servicio público del taxi



## La fiebre digital y la herida del sector del taxi

**S**eguimos con la venda puesta en los ojos. Recorremos caminos que no nos llevan a ninguna parte. Seguimos sin aprender de los errores del pasado y del presente. Seguimos y seguimos hasta que un día pare todo y nos encontremos inmersos en una realidad que nunca quisimos ver. Un colectivo que está dividido en parcelas, y solo hace falta prestar un poco de atención para darse cuenta de que no están más que inmersos en sus propios intereses, pues intentan mediante la judicialización demostrar una situación de apoderamiento sectorial exclusivamente. Por otro lado, también tenemos como participe a la propia administración que, a la chita callando, nos mete en un camino sin retorno, modificando las normativas de transporte existentes con términos como armonizar, flexibilizar, escondiendo su trasfondo real, una neoliberalización donde competir en un mismo mercado junto a la introducción engañosa de una nueva transmutación del coche de abono (1964) que pasó a ser arrendamiento de vehículos con conductor (1979) y que vuelve a la carga en la movilidad urbana sin ninguna regla al respecto, bajo el auspicio de las Plataformas como nuevos operadores de transporte en vehículos de alquiler con conductor (VTC).

Y todo esto con la tendencia mundial hacia una urbanización más sostenible y eficiente que enfrenta a las ciudades y a los gobiernos a nuevos desafíos relacionadas con la seguridad pública, el suministro y consumo de energía, el tratamiento de residuos, la gestión del tráfico y en especial la movilidad.

Desde el año 2008 el sistema tecnológico en la fase de transformación digital ha venido desarrollado una sobredimensionada oferta de Plataformas que aglutinan diferentes sectores y servicios, mirando al usuario para ofrecerle el modelo de movilidad que más y mejor se adapte tanto a su bolsillo como a sus necesidades.

Por ello, las Plataformas integradas de movilidad (IMP) al integrar diferentes modos de transporte, simplifican drásticamente la planificación de rutas y hace que los viajes sean más eficientes, a la vez que pueden proporcionar soluciones altamente personalizados. La movilidad es pieza primordial y común junto al transporte público, aglutinando un amplio número de IMP (Citymapper, GoEuro, Google Maps, Moveel, Moovit, Quxxit, Rome2Rio). Cuando estoy hablando de IMP también estoy haciendo alusión a los diferentes elementos involucrados que por segmentos se encuentran en el ecosistema de movilidad inteligente, como pueden ser:

- Telefónica, Orange, Vodafone, T-Mobile, (en el ámbito de la conectividad)
- MordTimen, Siemens, Nokia, (como plataformas tecnológicas)
- Cisco, Waze, Remix, Innx, (en el ámbito de la movilidad)
- Moovit, Citymapper, Google Maps, (como aplicaciones de movilidad y geolocalización)
- Nissan, BMW, Tesla, Mercedes, Lyft, Uber, Cabify (en materia de transporte público)
- Visa, Paypal, Mastercard, Amex, Bitcoin (como sistema de cobro de los servicios)

De acuerdo a su naturaleza y posicionamiento competitivo, las siguientes modalidades tienen objetivos diferentes para posicionarse en el mercado de transporte al cual pretende liderar en la movilidad urbana, como son:

- Cargo2go, Zity de Wondo, Wible, Emov (en la gama de coches compartidos)
- Muving, eColtra, Movo, loscoot, Acciona (en el segmento de motos compartidos)
- Lime, Bird, Bolt, Wind, Floch, Tier, JumpUber (en monopatines)
- BiciMad, Mobike, Donkey y Republic (en la modalidad de bicicletas)
- Uber, Cabify, Lift, (en alquiler de vehículos con conductor VTC,s)
- RTTM, RTI, TT Free Now (en automóviles de turismo de menos de nueve plazas (Taxi))



## Enred@dos

**@EloyMRoyo** Esta mañana he tenido que coger varios taxis por una urgencia y he pensado que no valoramos suficientemente lo que tenemos. Desde aquí mi gratitud a los profesionales del taxi por su profesionalidad y por estar ahí @zarataxi

**@centauro989** Igualito que en Madrid. Muchas gracias @MADRID por la preocupación que tenéis por los S.P.

**@dap2dap** La recaudación ha bajado en Madrid un 75%. Hay más argumentos aparte de este para una regulación, aunque creo q este es el más importante hoy día. Hay muchos futuros en juego, pero muchos. El alcalde sabe lo que estamos pasando pero le da igual, es un hecho.

**@legataxi** El enano no nos quiere ni ver ...pero lo mismo no planteamos bien los argumentos para convencer al alcalde de nuestra problemática a ver si el problema lo tenemos nosotros ahí lo dejo



**@jpachecoblanco** En Madrid se nos considera un 0 a la izquierda. Sinvergüenzas #taxi

**@pxxro** El IMET recomendará a los taxistas que se apañen como puedan

**@i\_menfc** Ya empezamos con las medidas "de calado" en el sector. De calado para poner en la fila del paro a todos los conductores asalariados sin miramientos. Y esto no es solo por culpa de la crisis, si no por la inacción de años. Y eso es lo que me jode.



Como podemos comprobar son muchas las aplicaciones que están repartidas por todo el mundo, desarrollando herramientas que impulsan soluciones en la movilidad. Por lo tanto, la movilidad adquiere tal relevancia que deja el modelo basado en la propiedad a otro basado en los servicios, donde el ciudadano deja de ser el poseedor del medio de transporte y se convierte en un mero usuario a quien le importa menos los modos u operadores de transporte individuales y, más bien, está interesado en soluciones integrales simples, inclusive personalizadas, que incorporen sus preferencias de viaje, como de velocidad, precio disponibilidad, etc. Es decir, la preferencia del consumidor es tener toda una planificación de reserva y pago en una misma aplicación. Según todos estos operadores de movilidad, piensan que en el futuro tan sólo habrá dos tipos de Plataformas, las cerradas y los de ecosistema abierto que darán cabida a todos los servicios de movilidad y al transporte público colectivo. Un camino de no retorno donde el futuro del transporte en las ciudades pasa por este tipo de soluciones multimodales. Aunque el reto de la movilidad urbana no dependerá del operador sino de las Plataformas cuyo sistema supuestamente ya esté coordinado con las administraciones públicas.

- (El carsharing y bicicletas una apuesta segura del Ayuntamiento de Madrid).
- (MOBILITY AS A SERVICES (MaaS) su propietaria es la EMT y cuenta con el apoyo del Ayuntamiento de Madrid),
- (RaaS su propietario es RENFE que dará cabida a todos los servicios, aprovechando el enorme volumen de usuarios que utilizan los trenes (Start up LoMob) que forma parte de su aceleradora TrenLab.

Esta es la realidad que el sector del taxi debe de hacer frente, involucrándose en estar dentro de este nuevo paradigma tecnológico de movilidad, si queremos estar en un futuro al servicio del ciudadano.

# 69.547 licencias, 69.547

**En un sector con casi 70.000 licencias y diferentes fórmulas de explotación es complicado encontrar un nexo común más allá del objetivo final del propio servicio: llevar a las personas de un punto A a un punto B. Porque no es lo mismo un taxi de ciudad que uno de pueblo, tampoco lo es el que trabaja en el interior o en la costa, pero todos tienen un mismo denominador común, que el taxi perdure y continúe dando un servicio público necesario.**



*Un sector único y diferente a la vez. En la imagen, un taxi gaditano*

Cuando La Gaceta del Taxi comenzó su andadura en 1995, fecha de la que estamos celebrando este año el 25 aniversario, había en España 71.265 taxis, 1.718 más que en la última cifra proporcionada por el Instituto Nacional de Estadística, INE y que corresponde a 2019. De esas 69.547 licencias de taxi que hay en España, las hay con taxímetro, la mayoría, pero también sin taxímetro. No es la única diferencia entre los taxis españoles, ya que mientras unos trabajan en las grandes capitales, otros sobreviven como pueden en el entorno rural. Autónomos, empresas, conductores o estacionales son otras de las diferencias de un sector tan amplio como complejo.

Una idiosincrasia que se hace patente también en la forma de trabajar en función, precisamente, de las características antes mencionadas. Y es que no es lo mismo trabajar en una ciudad como Madrid, Barcelona o Málaga, que hacerlo en Extremadura o Castilla-La Mancha, con un gran número de taxis rurales operando en municipios cada vez más pequeños.

Enclaves en los que los taxistas se han convertido en mucho más que meros conductores, siendo verdaderos nexos de unión entre los vecinos y tiendas, farmacias, cen-

tros de salud y las capitales de provincia donde realizar aquellas gestiones imposibles de hacer a día de hoy en una España rural cada vez más vacía.

Mientras que los taxistas de los pueblos sufren de la despoblación, los taxis de ciudad se enfrentan a nuevos retos. Desde la aparición de las grandes plataformas y aplicaciones para pedir vehículos de alquiler con conductor nada es igual. Más oferta para un pastel cada vez más diversificado gracias a la entrada de nuevos actores como son los vehículos de movilidad personal

¿Cómo han afectado estas nuevas realidades al número de licencias en nuestro país? Para eso podemos hacer un breve repaso, en cifras, por las estadísticas del INE, que guarda una serie histórica de los últimos 25 años que nos permiten conocer la evolución del taxi en cifras.

Del total de licencias de taxi que hay en España, 8.157 son de licencias sin taxímetro, normalmente localizadas en poblaciones pequeñas y entornos rurales, y 61.390

**Actualmente hay 8.157 taxis sin taxímetro**

# formas de trabajar un taxi

con taxímetro. Decir que la mayoría de las licencias se encuentran concentradas en Madrid (15.974) y Catalunya (13.425) no es ninguna novedad, ni tampoco decir que esto es algo que no ha cambiado en los últimos 25 años. En 1994, según datos del INE, la Comunidad de Madrid ya contaba con 16.123 licencias de taxi, ha perdido en 25 años un 0,93%, mientras que las licencias catalanas eran 13.696, casi un 2% más que ahora. Más evolución se ha vivido en las licencias sin taxímetro, principalmente por los numerosos cambios normativos que, en muchas ocasiones, han significado introducir este elemento básico del taxi en lugares donde no era habitual encontrarlo. Un salto tecnológico muy importante con el que se ha pretendido modernizar el sector, también en el entorno rural.

De ahí que si en 1994 Andalucía, Galicia y Catalunya lideraban el listado, en 2019, Catalunya bajaba dos puestos adelantada por Castilla y León y Castilla-La Mancha. Precisamente en esta última comunidad autónoma el 70% de las licencias son licencias rurales, unas 818, mientras que las licencias de entorno urbanos solo son 415. No es la única autonomía con más licencias sin taxímetro que con él. En Extremadura también hay más licencias sin taxímetro, 667, que con él, 300, (68%) mientras que en Asturias la cosa está más igualada, 729 frente a 720.

Es evidente que con el paso de los años el número de taxis sin taxímetro se ha visto notablemente reducido en todas las comunidades autónomas. En totales, de los 18.647 taxis sin taxímetro que había en 1994 hemos pasado a 8.157. Más de 10.000 taxis que, en su mayoría, han añadido un taxímetro a su equipación, pasando de los 53.431 a los 61.390 actuales. Otros, lamentablemente, se han ido quedando en el camino, dadas las dificultades por salir adelante en un entorno cada vez más difícil y, como denuncian desde el propio sector, más asfixiado por parte de las administraciones públicas, a quienes les piden ayuda para mantener un servicio esencial para los pueblos.

Porque muchos de estos taxistas no pueden vivir solo de sus taxis y necesitan dedicarse a otra profesión para vivir. Tandas o bares son algunas de las segundas, o incluso primeras, ocupaciones de estos

## Frente a la estabilización del taxi, el auge de las VTCs

profesionales que lamentan que solo del taxi no se pueda vivir. Cuando los taxistas de estos pequeños municipios se jubilan, no existe reemplazo, la "plaza" de taxi se pierde y los vecinos pierden un poquito de calidad de vida.

Las ciudades también tienen sus propias diferencias. No hay más que ver las que lideran los primeros puestos. El taxi en Madrid, que por motivos obvios, lidera el ranking nacional de licencias, "vive" de carreras muy variadas. Por un lado, ferias y grandes acontecimientos, como conciertos, festivales... También las reuniones laborales mueven a muchas personas en taxi y, como en muchas otras capitales, el turismo es fundamental para el sector. Sucede también en Barcelona, donde el taxi vive de forma muy similar al taxi madrileño, si bien hay que añadir el puerto como elemento diferenciador que sí coincide con la siguiente ciudad en la lista, Valencia. Sevilla y Málaga completan este top

five donde vemos que se repiten las mismas características: ciudades en las que además de grandes empresas y multinacionales, se mueve mucho turismo, y tienen una importante oferta de ocio tanto diurno como nocturno.

En otras ciudades fuertemente marcadas por el turismo, como es Ibiza, existe la fórmula de licencias estacionales que permite adaptar la oferta a una mayor demanda puntual y que normalmente son explotadas por conductores. Y es que los asalariados son otra parte importante del sector del taxi, especialmente en aquellas ciudades, como Madrid, donde suelen ocuparse de las noches. Una franja horaria en la que antes de la pandemia la demanda siempre solía superar a la oferta.

Pero tener conductor no es algo que esté permitido en otras ciudades o comunidades autónomas. Por ejemplo en País Vasco la licencia la trabaja el titular, salvo contadas excepciones, mientras que en Barcelona existe la figura jurídica, en forma de sociedad mercantil, sociedad laboral o cooperativa de trabajo asociado, que pueden llegar a tener hasta un máximo de 50 licencias.

En Valencia, donde hasta hace unos años se podía tener más de una licencia, quienes



Madrid cuenta con 15.947 taxis con taxímetro

tengan licencias acumuladas deberán o transmitirla o transformarla en taxi adaptado, lo que mejoraría la accesibilidad de la flota.

Diferentes opciones que, como decíamos, visibilizan la complejidad del sector, de sus casi 70.000 licencias y de los 100.000 profesionales que viven de él.

## La llegada de las VTCs

Pero si ha habido un punto de inflexión para el sector en los últimos 25 años este ha sido, sin duda, la aparición de un actor que, aunque no era nuevo del todo, nunca se había mostrado tan voraz. Nos referimos a la modernización del sector de los vehículos de alquiler con conductor. Un servicio que, recordamos, siempre había existido pero que no llegaba a competir de tú a tú con el taxi hasta que llegaron las grandes aplicaciones y plataformas como Uber y Cabify.

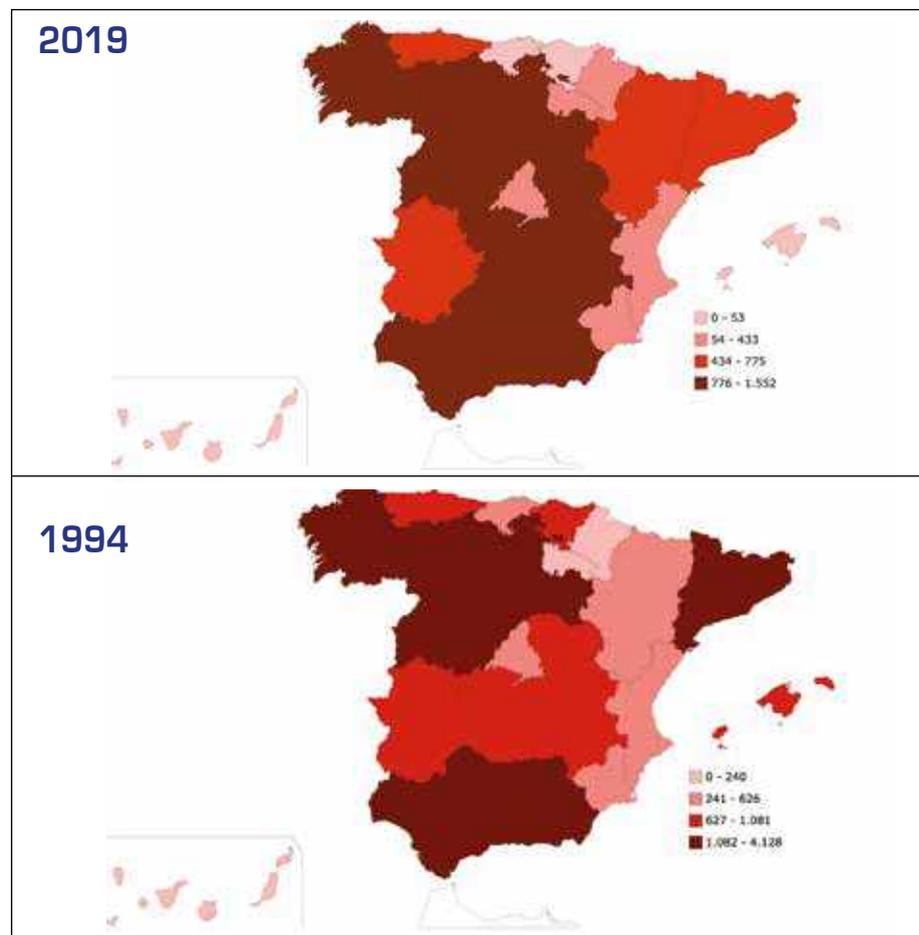
Mientras que en los pueblos sus principales competidores son algunos vecinos haciendo de "piratas" o taxis de otros municipios que se saltan la normativa, en Madrid, Barcelona Málaga, Sevilla, Valencia... taxis y VTCs conviven a diario. Es cierto que de un tiempo a esta parte la situación se ha calmado, pero desde el sector se mantienen en alerta denunciando las posibles irregularidades que cometen los conductores de estas plataformas.

Y mientras las licencias de taxi bajaban, de forma tranquila y escalonada, las de VTCs se disparaban en los últimos años. Solos en los últimos 3 años hemos pasado 5.600 a las 16.706 del último dato de septiembre proporcionado por el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, aunque es cierto que la "fiebre" por las VTCs se ha estabilizado y el aumento de estas autorizaciones era mucho menos pronunciado que cuando se liberalizó este mercado. Un mercado que concentra la mayoría de sus activos en Madrid, que concentra a la mitad de la flota, Barcelona y Málaga.

## Años de la crisis

Sin embargo, la actual situación económica que vive la sociedad española a día de hoy tras el impacto del coronavirus y las medidas tomadas por el Gobierno, nos muestra un presente y un futuro a corto plazo incierto. Lo que sí podemos hacer es comprobar los datos de los taxis durante los años de la crisis de 2008. Una crisis que duró oficialmente seis años aunque sus efectos han tardado mucho más en desvanecerse, si es

## Evolución taxis sin taxímetro 2019-1994



## Durante la crisis de 2.008 crecieron las licencias

que alguna vez lo hicieron del todo. Aunque las diferencias con esta crisis actual son palpables, resulta interesante conocer cómo evolucionó el taxi en esos años.

Un año antes de la crisis, en 2.007, había en España 70.276 licencias de taxi, mientras que en 2.008 la cifra sube hasta los 70.332, alcanzando su pico más alto en este periodo en 2012, cuatro años después del inicio de la crisis, con 70.713.

Y es que mientras el empleo se destruía en prácticamente todos los sectores, especialmente en el de la construcción y todos los relacionados con él, el taxi se convirtió en un refugio para muchos de esos trabajadores en paro. Conductores en un primer momento que, tras unos meses o unos años trabajando el taxi deciden invertir en una licencia y así sobrevivir a la crisis.

Es durante los últimos años de la crisis, sin embargo, cuando se empieza a ver un descenso en el número total de licencias, que no ha parado hasta ahora. Aquí entra en juego otra herramienta puesta a disposición de los taxistas por algunas administraciones municipales, como la de Sevilla o Santa Cruz de Tenerife. Nos referimos a las amortizaciones de licencia. Una fórmula utilizada por ambos ayuntamientos para adecuar la oferta a la demanda en aquellos lugares donde se desequilibraron ambos aspectos, que permite a los taxistas retornar la licencia al ayuntamiento a cambio de una cantidad previamente estipulada.

No sabemos si debido a esta inesperada crisis que estamos viviendo el taxi necesitará seguir recurriendo a estas drásticas medidas o se inclinará por otras herramientas, como las regulaciones temporales de los días de trabajo. Lo que sí esperamos es que el taxi, y su complejidad, seguirán teniendo cabida en nuestro día a día.

Olga Lobo



www.mercedes-benz.it  
**FRANCESCO COLOMBO**  
 per il  
**PROSSIMO FUTURO**



Mercedes-Benz  
**Sprinter**  
 il più grande  
 van del mondo  
 con 17 posti  
 e 15 porte

**Mercedes-Benz**  
 il più grande  
 van del mondo  
 con 17 posti  
 e 15 porte

Il più grande van del mondo con 17 posti e 15 porte. È pronto per il tuo prossimo futuro. Scopri di più su [www.mercedes-benz.it](http://www.mercedes-benz.it)

**Mercedes-Benz**  
 il più grande  
 van del mondo  
 con 17 posti  
 e 15 porte

# Sin autorregulación en Barcelona

Las principales organizaciones y radioemisoras del taxi de Barcelona alcanzaron a finales del mes de julio un acuerdo calificado como “histórico” por el que establecieron una autorregulación al 60% de la oferta en agosto. Sin embargo, para septiembre el pacto no se ha podido renovar y el IMET tan solo ha prometido un cambio reglamentario que no llegaría hasta 2021. Los taxistas del AMB esperan que, una vez fallido el acuerdo, la administración tome cartas en el asunto para ajustar la oferta a la demanda.



La caída de la demanda obligó a los taxistas a autorregularse en agosto

La negativa del Instituto Metropolitano del Taxi (IMET) a regular la oferta del servicio para el mes de agosto ante la caída de la demanda llevó a las principales organizaciones del taxi del Área Metropolitana de Barcelona a tomar una decisión calificada de “histórica”. Las asociaciones representativas y las radioemisoras firmaron un pacto por el que acordaron autorregularse, fijando la oferta en un 60% para que las horas de trabajo fueran lo más rentables posibles.

En virtud de dicho acuerdo, firmado por el 100% de las asociaciones representativas del sector y el 90% de las empresas de intermediación, para los días no festivos se mantuvo la regulación del mes de julio que limitaba la oferta, mientras que los sábados y los domingos podrían salir a trabajar el 50% del total de la flota.

El pacto tenía como objetivo “intentar dar una mejor salida a la actual situación de emergencia que vive el sector en materia de regulación”, y desde las asociaciones apelaron a la “responsabilidad y compañerismo”

**“La respuesta del sector al pacto fue brutal”**

de los profesionales para que el taxi “pueda salir adelante” en uno de los peores momentos de su historia reciente.

## Compañerismo ejemplar

Al principio, reconocen desde el propio sector, parecía extraño y sorprendente que en una ciudad tan grande, con un importante volumen de profesionales, pudiera seguirse al 100% el acuerdo. Sin embargo, rápidamente los taxistas respondieron al pacto firmado por asociaciones y emisoras.

“Nos parecía muy complicado llegar a un acuerdo porque nunca se había hecho”, explica Alberto “Tito” Álvarez, de Élite Taxi Barcelona. “El mes de agosto nos lo planteamos como una prueba piloto porque siempre habíamos alcanzado acuerdo para cualquier cosa como puede ser ir en contra de las VTC, pero nunca nos habíamos puesto de acuerdo para algo únicamente del taxi”, explica quien también es portavoz de la organización Taxi Project 2.0.

“La experiencia considero que fue muy positiva, y el seguimiento fue casi del 100% y estamos muy satisfechos”, afirma Jaime Sau, del Sindicato del Taxi de Catalunya (STAC). “La demanda durante el mes de agosto cayó muchísimo porque no había prácticamente

# por falta de respaldo legal

turismo internacional y mucha gente que vive en Barcelona aprovechó para marcharse a sus segundas residencias y nos vimos con la ciudad vacía”, explica.

Y es que, a pesar de las diferencias que puedan existir entre las distintas organizaciones del taxi por su forma de ver el funcionamiento del sector, lo importante, consideran los taxistas, fue que demostraron ser capaces de dejarlas a un lado a favor de lo que pensaban que era el bien común.

“Nos lo planteamos como un reto, a ver si éramos capaces, y la respuesta del sector fue brutal”, afirma Álvarez. “El 90% de las radioemisoras firmaron el pacto y se demostró que entre las asociaciones, a pesar de las discrepancias, cuando hay que estar y demostrar altura de miras siempre prima el interés de todos”, sostiene un orgulloso “Tito” Álvarez.

A la hora de llegar al pacto, los taxistas no esconden que no fue tan fácil como luego se demostró una vez que entró en funcionamiento la regulación acordada. “Hicimos de la necesidad virtud y debo decir que en Barcelona tenemos una buena comunicación y entendimiento entre las asociaciones. También formaron parte del pacto las empresas intermediarias y radioemisoras y creo recordar que solo dos se quedaron fuera”, indica Sau.

“Los taxistas han respetado muy bien el pacto, pero fue complicado llegar a él. Los empresarios tenían su postura, pero hay que reconocer que finalmente han estado presentes y no puedo tener ninguna queja, afirma Álvarez, recalcando que “si las asociaciones nos ponemos de acuerdo, el taxi responde”.

“Al final, cediendo todos un poco conseguimos llegar a un acuerdo”, explica el Jaime Sau, que insiste en recordar que el pacto no tenía garantías jurídicas y una pequeña parte del taxi del AMB ha demandado a dos asociaciones (Agrupació Taxi Companys y Élite

**“Cuando las asociaciones nos ponemos de acuerdo, el taxi responde”**



Desde el sector piden al IMET medidas

Taxi Barcelona). “Desde el IMET no creen que vaya a tener mucho recorrido esta protesta”

Y es que, a pesar de que los representantes salieron muy satisfechos del comportamiento de los compañeros una vez más cuando el taxi más lo necesitaba, eran conscientes de que la oferta del servicio no puede depender únicamente de un pacto puesto que hay una administración detrás que regula y rige el taxi como servicio público.

## Sin acuerdo para septiembre

“El pacto fue muy positivo y es un buen test y una buena experiencia que nos llevamos para el futuro”, señala Sau, lamentando tanto él como otros representantes que no se haya renovado el acuerdo para el mes de septiembre. El temor a posibles procesos judiciales de carácter patrimonial llevó a algunas partes a no renovar el acuerdo entendiendo que debía ser el IMET, como órgano gestor del servicio de taxi de Barcelona, quién debía de regular la oferta.

Desde el taxi insistieron en que la demanda está muy resentida y que era de extraordinaria necesidad un movimiento por parte del IMET, no ya solo para regular la oferta de taxi, sino también para impulsar medidas que incentiven la demanda.

“No se puede partir de forma indefinida de un pacto sectorial, sin garantías jurídicas, ya que somos un servicio público regulado”, explicaron en un comunicado las asociaciones en el que volvían a insistir en la necesidad de una regulación que solicitaron de forma oficial de nuevo a mediados de agosto.

Semanas más tarde, en una reunión entre el IMET y las asociaciones, los taxistas esperaban que les presentasen un plan de rescate del sector y antes del encuentro advirtieron que si tanto el órgano regulador del taxi como la Generalitat de Catalunya persistían en lo que consideraban una “dejaición de funciones”, adoptarían “todas las medidas que sean necesarias para la defensa del sector”.

## Modificación reglamentaria

En el encuentro, el IMET informó a las asociaciones que iniciará una modificación reglamentaria que le permita regular la oferta. Sin embargo dichos cambios no se introducirán hasta 2021 si se siguen todos los procedimientos establecidos.

Desde el sector del taxi consideran que la reacción del IMET para iniciar esta reforma reglamentaria llega “tardísimo” y lamentaron que en la reunión celebrada no se presentaran medidas “concretas” que es “lo que ne-



*Un verano sin turistas ha terminado de rematar al sector*

## “El pacto es una buena experiencia para el futuro”

cesitan los taxistas”, explicó Jaime Sau, del Sindicato del Taxi de Catalunya (STAC).

Los taxistas, que solicitaban una modificación rápida del reglamento o una actuación inminente del IMET para ajustar la oferta a la demanda, se encontraron con que dicha modificación no entrará en vigor hasta 2021. Además, el IMET trasladó al colectivo que toda regulación de la oferta que se pudiera llevar a cabo sin la aprobación previa de esa modificación del reglamento solo sería válida si pasa por una orden del Departament de Salut de la Generalitat.

Sin embargo, tal y como confirmaron las asociaciones del taxi del AMB en un comuni-

cado, la Generalitat por el momento habría descartado aplicar orden sanitaria alguna aunque desde el IMET sí que informaron a los taxistas que estaban insistiendo en la necesidad de llevarla a efecto.

### El IMET se limita a recomendar

De tal manera, y hasta que llegue esa fecha, el órgano regulador del taxi del AMB se limitó a transmitir a los taxistas su compromiso de recomendar, a través de su aplicación Taxi al día, que ajusten la oferta al 60% de manera voluntaria. Sau explicó al respecto que ya hubo una primera recomendación de ajuste de oferta en Barcelona durante las primeras semanas del estado de alarma y espera que tenga seguimiento esta nueva recomendación.

El IMET justificó que su “escasa” actuación en la falta de herramientas legales para po-

der establecer límites a la oferta de taxis en Barcelona y por eso quiso transmitir a los taxistas su idea de impulsar esa recomendación voluntaria de regulación que empezaría la segunda semana de septiembre.

Por otro lado, desde el órgano regulador del taxi anunciaron, tal y como había solicitado el propio taxi semanas antes, que impulsarán un plan de fomento del uso del taxi con la colaboración de la asociación de comerciantes del centro de Barcelona. Además, el el órgano administrativo explicó a los taxistas que la Guardia Urbana ha intensificado sus controles a las VTC en agosto.

Javier Izquierdo

## La regulación en otros puntos de España

Siendo evidente la diferencia que puede haber entre ciudades más grandes o más pequeñas en nuestro país, lo cierto es que en esta “nueva normalidad” los distintos ayuntamientos están actuando de manera muy diversa en relación a la regulación de la oferta de taxis.

En Madrid, una buena parte del sector lleva meses pidiendo una limitación de la oferta ante la fuerte caída de la demanda. A mediados de agosto la Federación Profesional del Taxi, mayoritaria actualmente en el colectivo madrileño, solicitó una reducción de la oferta del 50%. Sin embargo, ni el Ayuntamiento ni la Comunidad han dado una respuesta positiva a la idea de regular el servicio.

Otros consistorios, entre ellos el de Las Palmas de Gran Canaria y Santander, han aprobado continuar con la limitación de la oferta a la mitad para adaptarla a la demanda y que con eso los taxistas puedan hacer más rentables las horas de trabajo.

Además, hay municipios donde se ha llevado a cabo una solución intermedia que abre la vía a un más rápido ajuste. Es el caso de Valencia y Alicante donde la Conselleria de Infraestructuras y Transportes dejó abierta, a través de una orden publicada el pasado 12 de agosto, la posibilidad de modificar el régimen de descansos ante la difícil situación atravesada por la crisis sanitaria del coronavirus. En virtud de esa orden se podrá dar una respuesta fácil y rápida para ajustar la oferta.

## El taxi del AMB pide un plan de rescate para el sector

La limitación de la oferta no ha sido la única petición que las organizaciones del taxi del AMB han solicitado a la administración durante estas semanas. Las asociaciones, entre otras cosas, solicitaron al IMET que presione a la Generalitat de Catalunya y al Ministerio de Transporte para que, con los fondos europeos destinados a tal efecto, se impulse un plan de rescate sectorial.

También pidieron las asociaciones que desde la administración se impulsen vías de fomento del taxi de forma constante a través de campañas institucionales, de la promoción de tarifas en puntos de la ciudad, o con descuentos en el importe del trayecto para personas vulnerables, sufragados por la administración, etc.

En relación con las VTC, el taxi solicita que se retomen los compromisos adquiridos en materia de control de la actividad e insta a la Generalitat a que, de una vez, reparta las pegatinas de su régimen de descanso.

Para adoptar estas y otras medidas solicitadas como puede ser el impulso de la publicidad institucional en el taxi, las organizaciones del sector manifestaron que era de vital importancia la creación de una comisión de carácter político para puedan decidir conjuntamente todos los entes políticos que forman el AMB y dar apoyo a las nuevas regulaciones.



**gidebox**

www.gidebox.com

www.gidebox.com

**Quero ser mestre-clubista?**

- 1. Ser proprietário de um veículo da marca
- 2. Ser residente em Portugal
- 3. Ser maior de idade

Para saber mais sobre o programa de fidelização, visite o nosso site:

[www.gidebox.com](http://www.gidebox.com)



**gidebox**



www.gidebox.com

www.gidebox.com

www.gidebox.com

www.gidebox.com

Chamadas gratuitas para quem reside em Portugal:

**91 547 82 00**

www.gidebox.com

## Crecen las VTCs en el último mes



359 VTCs han sido inspeccionadas en esta campaña extraordinaria

El mes de septiembre ha arrancado con un nuevo incremento en el volumen de autorizaciones de arrendamiento con conductor (VTC) en nuestro país. Con fecha de 1 de septiembre, España cuenta con 16.706 VTC frente a las 16.549 que presentaba en el mes de julio. Según datos facilitados por el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, el mes de septiembre se ha iniciado con 157 VTCs más registradas en nuestro país en comparación con el mes de julio. Este incremento se ha notado especialmente en Málaga, que ha pasado de contar con 1.732 a 1.824 VTC, y en Alicante, que ha experimentado un incremento de 43 VTC pasando de 318 a 361. En lo que respecta a Madrid, lugar donde se concentra más del 50% del volumen de VTC de toda España, durante los últimos dos meses el número de este tipo de autorizaciones ha permanecido prácticamente inmóvil. En julio, la capital presentaba 8.338 VTC frente a las 8.353 que aparecen registradas con fecha de ayer. Lo mismo ocurre en Barcelona, la segunda provincia con más VTC de toda España, que ha visto como el número de VTC durante los meses de verano ha permanecido inalterado quedando establecido en 2.288 VTC. Por último cabe destacar que en Valencia la flota de VTC se ha reducido en estos meses y ha pasado de contar con 202 a comienzos de julio a tener 185 vehículos de alquiler con conductor en la actualidad.

### Inspección en Madrid

La campaña extraordinaria de inspección de VTCs del mes de agosto se ha saldado con 125 vehículos sancionados, de un total de 359, por incumplir la normativa de la Comunidad de Madrid. La denuncia más común, de las 138 interpuestas, ha sido no cumplimentar correctamente la hoja de ruta, un 82,6%. 5 VTCs han sido sancionadas por no presentar el contrato para la prestación del servicio y 3 por la captación irregular de clientes. En la campaña han participado 14 inspectores de la Dirección General de Transporte y Movilidad, en colaboración con agentes de la Guardia Civil y policías locales que han controlado principalmente lugares de gran afluencia como las estaciones de tren y autobús y el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, así como centros culturales y de ocio. En la primera de las seis campañas previstas para este año, realizada en enero, hubo casi medio millar de vehículos denunciados, del total de 1.430 inspeccionados. De ellos, el 51% (252 vehículos) fue sancionado por no haber cumplimentado adecuadamente la hoja de ruta y un tercio (160 vehículos), por captación irregular de clientes.

## En el taxi, siempre con mascarilla



Por lo menos así lo interpreta la Directora General de Salud de la Comunidad de Madrid, que ha respondido a una duda que llevan meses planteándose los taxistas. ¿Es obligatoria la mascarilla siempre en el taxi o solo cuando este va ocupado? “Es clara la obligatoriedad del uso por parte del conductor siempre que esté prestando el servicio de autotaxi, sea con clientes o sin clientes”, puede leerse en la respuesta dada a la Federación Profesional del Taxi de Madrid, que se ha encargado de trasladar esta pregunta a la Comunidad de Madrid. Añade además que en la Orden 668/2020 de 19 de junio no se establece la “ausencia de su uso salvo en los supuestos específicamente referenciados”, como por ejemplo aquellas personas que presenten algún tipo de enfermedad o dificultad respiratoria que pueda verse agravada por el uso de la mascarilla. El uso de la mascarilla es obligatorio en el transporte público, y solo será no obligatorio su uso cuando todos los ocupantes, “incluido el conductor”, convivan en el mismo domicilio. En cuanto a las medidas generales de prevención e higiene, desde Salud Pública insisten en una correcta ventilación del habitáculo del vehículo “cada vez que se efectúe un servicio”. Para ello recomiendan bajar las ventanillas del vehículo durante un tiempo prudencial “en función de las condiciones atmosféricas de cada momento”.



El uso de la mascarilla es obligatorio en el transporte público

## Madrid reactiva los exámenes para taxista

**D**esde el pasado 15 de septiembre, los aspirantes a taxista podrán volver a realizar las pruebas para conseguir la cartilla municipal. Lo exámenes durarán una hora para evitar la permanencia de un grupo muy numeroso en un espacio cerrado.

Además de las mascarillas obligatorias, se han tomado otras medidas para minimizar el riesgo al contagio, como que cada aspirante lleve su propia guía de callejero. Tampoco se facilitarán papel o bolígrafos ni se permitirá el uso de papel durante el examen. Aquellos interesados en realizar el examen ya pueden solicitar fecha y plaza de forma online en la sede electrónica del Ayuntamiento de Madrid.



## Accidente mortal causado por el consumo de ansiolíticos

**U**na mujer de 44 años falleció en Madrid tras ser arrollada por un taxista que perdió el control del vehículo. Tras las primeras investigaciones, la Policía cree que el taxista, de 68 años, se habría desvanecido como consecuencia de un importante consumo de ansiolíticos.

Los hechos tuvieron lugar en la madrugada del 29 de agosto, cuando el conductor invadió la acera atropellando a varias personas, una de ellas la mujer fallecida. En el mismo lugar del accidente, y según recogen varios medios, el propio taxista explicó a los agentes que esa misma mañana había acudido al médico para tratarle problemas de depresión y ansiedad. Entre los efectos secundarios de los ansiolíticos se encuentra la somnolencia o el aturdimiento. Además, en caso de sobredosis, se puede hasta llegar a perder el conocimiento. Los agentes, que todavía no han concluido el informe, tendrán que determinar la dosis consumida, en personas mayores de 65 años se recomiendan dosis muy bajas, y si el médico le había informado de que su consumo era incompatible con su actividad profesional.



## Indignación en Cantabria por la adjudicación de rutas escolares

**M**anu Andoni Ruiz, presidente de la Federación Cántabra del Taxi, ha calificado de “manipulación” el concurso público para la concesión de las rutas escolares para el curso 2020/2021, organizado por la Consejería de Educación. A día de hoy, los taxistas siguen sin conocer el resultado de la licitación y a algunos les han pedido que presenten una nueva oferta económica. Un “sinsentido” para Ruiz y algo “que no se ha visto en la vida”, ya que los sobres con las ofertas se abrieron el pasado 17 de agosto. “El taxista al que han llamado tiene que presentar un oferta por debajo del precio que ofertado y de cuya cuantía ya tiene conocimiento el resto de empresas”, ha explicado. El presidente de los taxistas cántabros considera que se trata de una “clarísima adulteración”, motivo por el que presentarán acciones legales. Además, ya se han anunciado protestas en los colegios de la rutas que han solicitado. De momento, la Consejería de Educación sigue sin adjudicar las rutas escolares del curso 2020/2021 y ha prorrogado a las empresas del año pasado los itinerarios hasta resolverse el concurso. Algo que puede suponer para el taxi rural una puntilla definitiva en uno de los peores años del sector.

### Denuncia ante la CNMC

Apenas unas semanas antes, la Federación Cántabra del Taxi denunciaba al Gobierno autonómico ante la Comisión Nacional del Mercado y la Competencia. Desde el sector piden la licitación por bloques y la liberación del conductor de la ruta. Dos requisitos que permitirían a los taxistas acceder a unas rutas que son vitales para que el taxi rural sobreviva. De las 471 rutas escolares que hay en Cantabria, los taxistas aspiran a 75 recorridos, correspondientes a los itinerarios para menos de nueve alumnos, lo que supone un 16%. Sin embargo, en el último concurso, solo han podido presentarse al 3,4% del total debido a las condiciones impuestas desde el Gobierno de Cantabria. El sector lleva años reclamando que se separen las licitaciones en dos bloques, uno para autobuses de rutas con nueve alumnos o más y otro para las rutas de menos de nueve alumnos a las que podría aspirar el taxi. Y el PRC, aseguran desde la Federación, se comprometió en 2019 a que esto fuera así.

*El transporte escolar es básico para los taxistas rurales*



## Rutas escolares “con seguridad e higiene”

**L**a Federación del Taxi de Castilla-La Mancha ha querido resaltar que el sector de la región, que se encarga de realizar aproximadamente el 40% de las rutas escolares, va a llevar a cabo este transporte con “todas las medidas de seguridad e higiene que se establecen por parte de las autoridades sanitarias”. Los taxistas en un comunicado quieren dejar claro que el taxi es un “transporte de calidad y total confianza” en un momento en el que entienden la preocupación y la incertidumbre existente por el coronavirus. Además, tras haber mantenido una conversación con la consejera de Educación, Cultura y Deportes, Rosa Ana Rodríguez, la organización de taxistas ha obtenido el compromiso de que con el objetivo de aliviar la dura situación económica que está atravesando el colectivo, los pagos correspondientes al servicio de transporte escolar se realizarán a mes vencido.

También ha informado la Federación de que se están manteniendo contactos con la administración para resolver las indemnizaciones pendientes relativas a la suspensión del servicio de rutas escolares del curso pasado. El inicio del curso escolar trae esperanza a muchos taxistas, sobre todo aquellos del ámbito rural, puesto que supone un importante porcentaje del total de sus ingresos anuales.

## Los taxis llevarán a pacientes a los hospitales

**E**l Gobierno extremeño ha autorizado que los taxis rurales de la región trasladen a aquellos pacientes que no requieran ambulancia. Esta novedad es una de las modificaciones en la normativa que regula el servicio con la que esperan impulsar el taxi rural. La Asociación de Taxistas Agrupados Extremeños ha destacado esta modificación que incluye al taxi como vehículo complementario al transporte sanitario para los casos de desplazamientos que no precisen de ambulancia.

Se trata de una reivindicación histórica del sector que sí que realizaba este tipo de servicio hace décadas. Con esto se espera reactivar el taxi rural extremeño que actualmente cuenta con 500 vehículos aproximadamente.

### Miedo ante el virus

Por otro lado, los taxistas de Cáceres han denunciado sentirse “vendidos” ante las personas que se montan en sus vehículos para hacerse pruebas PCR y no se lo comunican al subirse. Desde la organización Radiotaxi han ofrecido a la Junta de Extremadura taxis específicos para ese cometido con garantías ya que, recuerda, “solo llevamos mascarilla y gel”. Los profesionales aseguran sentirse desprotegidos y recuerdan que no son un transporte sanitario, por lo tanto, de hacer esos traslados a las personas que van a hacerse pruebas, quieren hacerlo con las máximas garantías posibles para evitar contagios y no tener que parar su actividad.



TOYOTA

GRANDIS

5000

# TU SUCCESSO È IL TUO FINESTRA



TUO SUCCESSO È IL TUO FINESTRA



## IL TUO SUCCESSO È IL TUO FINESTRA

- **Finanziamento Toyota**
- **Assicurazione Toyota**
- **Manutenzione Toyota**

## IL TUO SUCCESSO È IL TUO FINESTRA

- **Assicurazione Toyota**
- **Manutenzione Toyota**
- **Finanziamento Toyota**

Toyota  
 Grandis  
 5000  
 2009

Toyota  
 Grandis  
 5000  
 2009

## Valencia podrá flexibilizar la prestación del servicio

La Conselleria de Infraestructuras y Transportes de la Generalitat de València podrá modificar el régimen de descanso de los taxis y la limitación del servicio en València y Alicante por el Covid-19. La regulación actual, de 16 horas en ambas ciudades, podrá ser modificada "en el menor tiempo posible" cuando sea necesario. La orden, publicada el pasado 12 de agosto en el Diari Oficial de la Generalitat Valenciana, recoge que "se podrá exceptuar temporalmente la aplicación del régimen de descanso regulado en la presente orden dictando instrucciones que permitan, durante la situación excepcional, armonizar la competencia entre los taxistas adaptando el régimen de descanso a la demanda real". Una flexibilización del sistema "imprescindible" para dar una respuesta ágil a la hora de adaptar la oferta a la demanda en caso de vivir una situación similar a la de la pandemia, la declaración de alarma y sus prórrogas. La consecuente reducción de la actividad productiva y una disminución de los desplazamientos de la ciudadanía, ha supuesto, señala la orden, "una caída de la demanda en los distintos medios de transporte, entre ellos, el del sector del taxi".



La medida pretende agilizar la toma de decisiones

## Oleada de atracos a usuarios dentro del taxi



Intervención de Jaime Sau en Cuatro al Día

Jaime Sau, secretario de la UIB del STAC, ha explicado los problemas de inseguridad a los que se están enfrentando estos días taxistas y usuarios. "Pedimos protección para nuestros usuarios, pero también para nosotros, porque estas situaciones nos ponen a todos en peligro", ha denunciado en el programa Cuatro al Día. Sau ha hecho referencia a una serie de robos en el interior de taxis. "Obligan a los usuarios a subir al vehículo y una vez allí les roban", ha explicado. Un modus operandi con el que creen que pretenden evitar ser captados por las cámaras de seguridad. Los hechos suceden en zonas donde es habitual encontrar turistas, aunque este año, como lamenta Sau, hay muy pocos. "Y estas situaciones perjudican a la ciudad, pero también a nosotros como colectivo". Por ello, desde el Sindicat han pedido más presencia policial en zonas como el Puerto Olímpico. "No estamos tranquilos trabajando de esta manera", ha insistido. Las imágenes de uno de estos robos, grabadas por otro taxista, han sido puesta en conocimiento de las autoridades y han permitido la identificación de los atracadores

## Arde en Sevilla el "Taxirati"

El taxista sevillano Jesús Lobo se ha quedado sin taxi. Pero su taxi no era un taxi normal, era el Maserati más famoso de Sevilla, y de España, que ardió el pasado mes de agosto sin motivo aparente. El profesional había invertido unos 130.000 euros en el vehículo, convirtiéndose en uno de los taxis más reconocibles de la capital hispalense. Tres años después de poner todo su capital en este modelo para trabajar de taxista en Sevilla, Jesús ve como su sueño se acaba. Un incendio de origen desconocido ha puesto punto y final a esta aventura dejando al dueño completamente "hundido", tal y como recoge El Español. Por ahora se investiga qué ha podido suceder, aunque en principio se descarta la avería, ya que el vehículo llevaba dos días estacionado en el mismo lugar, en la zona de Jardines del Edén.



El vehículo quedó totalmente calcinado

## Los ladrones vuelven a acechar al taxi

**E**n el último mes han sido varios los sucesos en los que el taxi y los taxistas han sido víctimas de robos y agresiones. El último suceso tuvo lugar en Gijón, Asturias, donde un hombre de 41 años fue detenido tras agredir y robar a un taxista, dañar dos taxis y un vehículo particular y amenazar con un cuchillo al conductor de este último. No ha sido el único caso. En Las Palmas de Gran Canaria un hombre fue detenido como presunto autor de dos delitos de robo con violencia producidos sobre dos taxistas en un periodo de tiempo de menos de dos horas. A ambos les colocó un objeto punzante en el cuello amenazándoles con agredirles si no entregaban lo que pedía, llegando incluso a golpearles. El detenido, de 33 años de edad, contaba con un total de 22 antecedentes policiales por hechos similares.

La Policía Nacional de Valencia detuvo a un hombre de 46 años secuestró el pasado viernes a un taxista durante unos minutos para intentar huir tras atracar un supermercado en el barrio de Patraix en Valencia. El delincuente estaba siendo perseguido por varios trabajadores del establecimiento. En su huida el ladrón se subió a un taxi con el cuchillo en la mano intimidando al conductor. El taxista frenó cuando vio a una patrulla de la Policía y pudo bajar rápido del coche junto a una pasajera para avisar a los agentes de que detuvieran al delincuente.

Días después, en Lanzarote, un hombre de 37 años de edad fue detenido en Arrecife como presunto autor de un delito de robo con violencia y amenazas a un taxista. Según explica La Provincia, el detenido no hizo caso a las indicaciones del taxista de ponerse la mascarilla una vez dentro del vehículo y el arrestado sacó un cuchillo, se lo puso en el cuello al conductor amenazándole de muerte y exigiéndole el dinero que llevaba encima. El taxista logró salir del coche para pedir ayuda y el agresor en ese momento se dio a la fuga. El conductor avisó a la policía y los agentes se acercaron rápidamente en el lugar de los hechos deteniendo rápidamente al agresor.

## Protestas en Málaga contra las VTCs

**T**axistas de Málaga se han manifestado para pedir tanto a la Junta de Andalucía como al Ayuntamiento una regulación de las VTCs que consideran "urgente". En la protesta, convocada por la Asociación Malagueña de Autónomos del Taxi (AMAT), se ha recordado que existe herramienta jurídica desde que se aprobó el famoso Decreto Ábalos en el Congreso de los Diputados que permite regular las VTC. Miguel Martín, presidente de AMAT, ha asegurado que tanto la Junta como el Consistorio son administraciones competentes para regular estos vehículos, que están operando "impunemente en todas las ciudades de Andalucía y de España entera, pero sobre todo en Málaga y la Costa del Sol". La protesta se desarrolló en la puerta del Ayuntamiento y sirvió también para que el taxi reclamase ayudas económicas que repercutan en los titulares de licencias para paliar los daños económicos producidos por la crisis sanitaria del Covid-19. "Sería muy importante que las ayudas de la Comunidad Económica Europea ayuden directamente al sector para mantenerlo en estos tiempos tan difíciles", aseguró Martín.



# El taxi “comparte” la calle con

**Desde hace unos años han llegado a las grandes ciudades nuevas formas de desplazarse que comparten espacio con el taxi. Hablamos del coche, la moto, la bici o el patinete compartidos. Diferentes opciones con un mismo denominador común: todos son respetuosos con el medio ambiente. Una alternativa que cada vez tiene más adeptos entre jóvenes y no tan jóvenes.**



Aunque el coronavirus ha puesto nuevas vidas patas arriba, los vehículos de movilidad personal siguen siendo una alternativa más que convive con otras opciones más tradicionales, como el taxi. Se estima que el número de vehículos de movilidad personal superará las 150.000 unidades en nuestro país las calles de las ciudades europeas. Patinetes eléctricos, monociclos, hoverboards, segways...

Si bien es cierto que desde el sector se vio la llegada de estas nuevas formas de movilidad con recelo, la verdad es que con el tiempo se ha comprobado que no constituyen ninguna amenaza real, ya que el usuario del taxi es poco probable que prefiera coger un patinete cuando tiene que llegar a una reunión o al aeropuerto.

No sucedió lo mismo con la llegada de Car2go, ahora Share Now, cuando muchos profesionales pensaron que esta fórmula iba a arrebatarles a sus clientes, principalmente de empresa. Pero después de varios años de convivencia, sigue habiendo mercado para ambos sectores.

No obstante, a pesar de ello, el propio usuario de taxi siempre puede optar, en otro momento del día, por desplazarse en cualquiera de los vehículos de movilidad personal antes mencionados. Y esto es algo que cada vez más españoles hacemos.

Según revela el estudio “Españoles ante la Nueva Movilidad”, realizado en octubre de 2019 por PONS Seguridad Vial y Luike, con la colaboración de GEOTAB, Wible, Moovit y ALD Automotive, un 31% de los españoles reconoce haberlos utilizado al menos una

vez, aunque todavía su uso no está extendido a todas las ciudades.

El 87% de los que señalan haber utilizado alguna de estas modalidades apunta a un uso ocasional, mientras que solo el 5% que hace uso a diario de alguno de los servicios disponibles, y entre los menores de 35%, el 10% aseguró tener un patinete en propiedad.

Más de la mitad de los encuestados para la elaboración de este estudio (53%) se muestran favorables a seguir potenciando el uso de los vehículos compartidos como forma de reducir la polución en las ciudades. Un 64%, por su parte, coinciden en apostar por el establecimiento de aparcamiento gratuito para los vehículos con la etiqueta CERO que otorga la DGT. Las bicicletas y patinetes, sin embargo, obtienen un reconocimiento dispar. Si bien la creación de carriles exclusivos para la circulación de bicicletas obtiene el 79% de apoyos, tres de cada cuatro españoles consideran necesaria la obligatoriedad de que los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) cuenten con un seguro obligatorio, y un 78% opina que deberían disponer de espacios específicos de aparcamiento.

Además, según datos de la Fundación Línea

**El 87% de los españoles ya han usado un VMP ocasional**

# nuevas formas de movilidad

Directa, casi 11 millones de personas dicen estar dispuestos a usar los VMP como medio de transporte habitual y más de 2 millones aseguran tener previsto comprarse uno en los próximos meses. Paradójicamente, pese a su popularidad, casi 25 millones de españoles (72%) consideran que los VMP son un “auténtico riesgo” para la seguridad vial y el 95% cree que los usuarios de estos vehículos “no respetan las normas de circulación y van por donde quieren”, siendo los monociclos los que peor imagen tienen, seguidos de los hoverboard, los patinetes eléctricos y los segways. Sin embargo, la falta de experiencia de muchos de sus usuarios y la ausencia de una normativa homogénea han sembrado el caos en nuestras calzadas y aceras.

## Dudas con los coches eléctricos

El informe Españoles ante la Nueva Movilidad también refleja que la electrificación del automóvil continúa siendo una gran desconocida para cuatro de cada diez españoles, que aún no son capaces de diferenciar entre un coche eléctrico, uno híbrido y uno híbrido enchufable.

De hecho, solo un 23% de los encuestados para la realización de este estudio reconocen haber podido conducir alguna vez un vehículo híbrido, por un 16% que afirma haberse puesto en alguna ocasión al volante de un coche eléctrico. Sin embargo, un 78% afirma estar interesado en poder probar un híbrido, mientras que un 76% desea conocer en primera persona el funcionamiento de algún modelo eléctrico.

El coche eléctrico, por su parte, solo es una alternativa real de compra para el 10% de los futuros compradores, que señalan mayoritariamente (69%) la falta de una red más amplia de puntos de carga rápida en las principales carreteras, frente a un 58% que apunta a la necesidad de subvencionar la instalación de puntos de carga privados o en garajes comunitarios.

Un 40% de los encuestados, por su parte, señala la necesidad de reducir el precio del coche eléctrico como forma de impulsar su generalización en el parque automovilístico español. Destaca, en este sentido, que más de un tercio de los conductores españoles afirme que no pagaría ni un solo euro más

## La electrificación del automóvil, una gran desconocida

por adquirir un coche eléctrico que por su homólogo con motor de gasolina o diésel. Un 26%, además, señala que el rango de autonomía del coche eléctrico que podría ser suficiente para su utilización diaria debería situarse entre 100 y 200 km, lo que apunta a la concepción urbana que aún muestra la sociedad acerca de este tipo de vehículo.

En el caso de la moto, solo un 5% de los españoles muestran voluntad de completar el proceso de compra en menos de un año. De ellos, un 64% afirma estar interesado en una unidad nueva, frente a un 9% que elegiría una moto de segunda mano. El 31%, además, reconoce haberse planteado la compra de una moto eléctrica, el triple en comparación con el coche.

## Flotas y movilidad, a estudio

El Centro de Demoscopia de Movilidad ha incorporado, por primera vez, la consulta a profesionales con capacidad de gestión sobre la flota de vehículos sobre la que operan sus empresas. En este sentido, la tecnología diésel continúa siendo la alternativa de combustión preferida (69%) para el sector del

transporte profesional.

En relación al proceso de electrificación, un 30% de las consultas apuntan a una generalización de este tipo de vehículos en sus flotas en un plazo no superior a cinco años. La reducida autonomía de los modelos existentes en el mercado es una barrera aún insalvable en el 67% de los casos, aunque también se señala su elevado coste (58%) y la falta de una infraestructura de carga eléctrica (54%).

El tamaño de la flota influye decisivamente en relación a la digitalización y al uso del big data para su optimización y la búsqueda de una mayor rentabilidad. Así, las compañías con menos de 50 vehículos no recurren mayoritariamente (74%) a dispositivos telemáticos, mientras que un 72% de las empresas más grandes ya han implementado estos sistemas en sus flotas. La seguridad de los conductores de sus vehículos (51%) es considerada, por su parte, más importante para el negocio que la productividad y la eficiencia, ambas con el 43% de las respuestas.

No obstante, a pesar de una clara tendencia hacia usar cada vez más los medios de transporte alternativos, a día de hoy, y con los datos en la mano, el coche sigue siendo el medio de transporte que se utiliza con mayor frecuencia. El 61% de los encuestados utiliza el coche particular a diario y el 28% al menos una vez a la semana, mientras que el transporte público es el segundo medio más utilizado, usándolo el 37% mínimo una vez a la semana.



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



#### HYUNDAI

IONIQ FL Híbrido	1.600	141	23.000*
------------------	-------	-----	---------

\*PRECIOS DESDE.



#### LEXUS

IS300h Business	2.500	223	31.980
IS300h Executive	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



#### 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*



#### RENAULT

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

\*No incluidos gastos de preparación taxi, ni IVA.

**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



# “Es el momento de regular



María José Landaburu, secretaria general de UATAE

Con la llegada de la “nueva normalidad” muchos sectores económicos, entre ellos el taxi, esperaban iniciar en el menor tiempo posible la fase de recuperación. Sin embargo, los importantes rebrotes de coronavirus que están azotando al país estas semanas parecen haber frenado esa previsión y muchos trabajadores, autónomos en un importante porcentaje, se van a ver obligados a recibir ayudas por parte del Gobierno.

María José Landaburu, secretaria general de Unión de Asociaciones de Trabajadores Autónomos y Emprendedores (UATAE), reconoce en esta entrevista concedida a La Gaceta del Taxi que ha llegado el momento de adoptar medidas con prontitud para dar cobertura a muchas actividades. Además, Landaburu insiste en que, aunque pueda parecer inoportuno, es un buen momento para reformar puntos de la vida social y económica que muchos trabajadores llevan demandando años y en lo que se refiere al sector del taxi, considera que es el momento de “regularlo, pero también de potenciarlo”.

**La Gaceta del Taxi.-** ¿Cuál es su impresión de la actual situación del trabajador autónomo en este difícil presente con todos los rebrotes que estamos apreciando y también cómo ve el futuro a corto plazo?

**María José Landaburu.-** La situación es muy preocupante. Debemos tener en cuenta

que tenemos una semiparalización de las actividades productivas, fundamentalmente de los servicios, donde los trabajadores autónomos estamos involucrados en un 70-75% y está claro que influye sobre nosotros. Es cierto que en el escudo social que se estableció durante el estado de alarma se nos tuvo en cuenta y eso permitió que casi la mitad de las trabajadoras y trabajadores autónomos tuviésemos una prestación. También tuvimos los préstamos ICO aunque estos no llegaron con toda la fluidez que nos hubiera gustado. Es decir, se estableció un sistema, incluidos los ERTE, que permitió salvar empleos y mantenernos un poco.

**G.T.-** Sin embargo ahora parece que muchas actividades que volvieron a retomarse pueden volver a cerrar de nuevo, ¿cómo puede afrontar un autónomo un nuevo cierre de su empresa?

**M.J.L.-** Lo que sucede ahora es que justo en el momento en el que se esperaba la recuperación con la nueva normalidad, resulta que esa nueva normalidad se ha convertido en, no sé si llamarlo una nueva ola, pero por ejemplo las dos comunidades que más autónomos tienen que son Madrid y Catalunya están en una situación muy compleja. Hay muchísima incertidumbre y eso nos hace pensar que tenemos que volver a adoptar medidas. Claro que es muy importante que

la salud nuestra sea lo primero, pero la adopción de medidas sanitarias tienen que ir acompañadas de la adopción de medidas de contención económica. Por eso pensamos que el momento de plantearlo es ahora y no esperar a que sea demasiado tarde. Hay que recuperar una estructura de rescate y acompañamiento que permita que decenas de miles de personas que trabajan por cuenta propia puedan mantenerse hasta ver si somos capaces de superar la pandemia y de volver a la normalidad.

**G.T.-** ¿Creé que, hablando de forma coloquial, nos puede volver a pillar el toro de nuevo como sucedió en el pasado mes de marzo?

**M.J.L.-** La otra vez nos pilló principalmente porque no sabíamos que existía el toro. Pero ahora sabemos que existe y está suelto por el pueblo. Por tal motivo debemos ser proactivos y volver por ejemplo a la prestación extraordinaria por cese de actividad, porque llegó a un millón y medio de personas mientras que la que se ha establecido posterior al estado de alarma apenas ha asistido a 15.000 personas. Es decir, no ha funcionado. Hay que volver a recuperar las medidas que se establecieron en ese momento y mejorarlas.

**G.T.-** También hacía referencia anteriormente a los préstamos ICO.

**M.J.L.-** Efectivamente. Pero los préstamos ICO tienen que llegar de verdad a los autónomos. Hay que impedir que los bancos establezcan condiciones ajenas a las que se establecieron en los decretos que los pusieron en marcha. Se debe eliminar el aval para que no pongan tantos problemas a la hora de concederlos y luego hay otra cosa que me he hartado de decir, que se lo he dicho a la vicepresidenta económica y a todos los ministros que se me han puesto por delante, y es que hay que tener en cuenta que hay casi 140.000 millones de euros que se nos deben a los autónomos. 122.000 millones están adeudados por parte de las empresas

**“Es el momento de plantearse la justicia fiscal en nuestro país”**

# y de potenciar el taxi”

**“Las medidas tienen que ser directas, claras, comprensibles y rápidas”**

y 15.000 millones que deben las administraciones. Solamente con que se obligara a todas estas empresas, que además son las que mejor están, a liberar los fondos que deben o que la administración cumpliera, pues pondríamos 140.000 millones en funcionamiento que serían una suerte de rescate con coste cero para el Gobierno.

**G.T.-** ¿Qué otras medidas considera que se podrían adoptar en este contexto para mejorar las cosas?

**M.J.L.-** Creo que también es el momento de plantearse la justicia fiscal en este país.

Es verdad que desde luego los autónomos y las micro pymes lo estamos pasando muy mal y lo pasaremos igual de mal durante un tiempo, pero hay empresas que están haciendo su agosto, como las grandes plataformas, grandes estructuras, que además casualmente son las que menos tributan o lo hacen en paraísos fiscales. Es momento de reflexionar y hacer que tributen aquí y que paguen impuestos de acuerdo con la necesidad que en estos momentos tenemos y con los grandes beneficios que han tenido.



*Una de las últimas reuniones con Empleo*

También es el momento de replantearse el IVA, que es un impuesto muy regresivo que afecta a todo el mundo por igual con independencia de los ingresos que estés teniendo. Es decir, ya sabemos lo que tenemos, probablemente va a durar un tiempo porque no parece que lo podamos resolver en un mes ni en dos, y por lo tanto hay que adoptar medidas de coyuntura pero también otras que tengan más capacidad de implantarse en el tiempo a medio plazo.

## Medidas directas

**G.T.-** Existe otra queja de una parte importante de los autónomos durante esta crisis y son las excesivas trabas que se han encontrado alguno a la hora de acceder a las ayudas, ¿qué piensan desde UATAE al respecto?

**M.J.L.-** Efectivamente tienen razón y el ejemplo está en que la última prestación que se estableció entre julio y septiembre ha llegado a poquísima gente, y además es ver-





daderamente confusa porque uno no sabe si va a poder acceder a ella o no, o si vas a poder justificar la caída de ingresos. Creo que no ha llegado de manera más clara a los autónomos en parte por esto, por la complicación de pelearse con las mutuas donde cada una considera una cosa. Y luego está el problema con los bancos que han tomado una posición que es claramente negativa. En nuestra web abrimos un buzón de denuncias donde cientos de autónomos nos decían que no les cogían el teléfono o directamente les decían que no sin valorarlo, o en el mejor de los casos, exigían requisitos que no estaban previstos. No se les puede permitir que jueguen con los recursos de los avales públicos de esa manera. Por lo tanto, las medidas tienen que ser directas, claras, comprensibles y rápidas porque debemos pensar en actividades que lleven meses sin funcionar y que además no tienen un horizonte fácil.

**G.T.-** Una cosa que preocupa a los autónomos y también mucho en el sector del taxi es aquello relacionado con sus trabajadores asalariados ya que a nadie le gusta tener que prescindir de ellos. No sé si hay algún tipo de ayuda o que tienen en mente para este tipo de autónomos.

**M.J.L.-** Es fundamental recuperar los ERTE, pero los de fuerza mayor, porque vuelve a haber fuerza mayor ya que insisto en que hay actividades que están totalmente paralizadas.

## Proteger al taxi

**G.T.-** Centrándonos en el sector del taxi, ¿cómo ve el futuro del sector y qué perspec-

## “El taxi es un servicio público, no solo un sector económico”

tiva de futuro cree que puede tener?

**M.J.L.-** Antes de la pandemia, la perspectiva ya no era fácil como consecuencia de la competencia desleal que se produce desde las grandes plataformas. Pero ahora la situación es peor porque la movilidad está muy reducida y sobre todo en las grandes ciudades que es donde más funciona el taxi parece que va a permanecer reducida un tiempo. En este caso, creo que lo que hay que hacer es adoptar medidas que protejan al taxi por-

que es un servicio público, no es solamente un sector económico. Es un servicio que nos afecta a todos los ciudadanos y creo que la administración ha hecho dejación de funciones en términos de regular. Hablo desde un punto de vista muy general porque sí que nos consta que ha habido administraciones locales que sí que han funcionado.

**G.T.-** ¿Creé que regular la oferta como se está haciendo en otros ayuntamientos es una de las soluciones a corto plazo?

**M.J.L.-** Tienen que regular para que salgan a la calle los que tienen que salir y no estén todos los taxistas en las paradas como hemos estado viendo estas semanas. Son muchos los taxis que están circulando sin clientes con el problema que eso acarrea a la contaminación, además del gasto para los trabajadores del taxi y su desesperación. Muchos se están encontrando con dificultades para acreditar que han tenido que parar porque si nadie determina que pares, al final va a ser difícil saber si tienes que salir o no, o si estás incumpliendo una obligación legal. Por lo tanto, la administración tiene que regular y, en segundo lugar, potenciar el taxi en la medida en la que va a haber mucho recelo a la hora de utilizar el transporte público colectivo y quizás sea el momento de que sea el primer modo de transporte elegido por muchos ciudadanos. Es un buen momento para que el ciudadano perciba que el taxi es un transporte seguro y con ello retomar la relación de la ciudadanía con el taxi que parece que se había visto de alguna manera deteriorada. Es obvio que no estamos en un buen momento, pero sí que se puede aprovechar para corregir ciertas cosas.

Javier Izquierdo

## Los autónomos sufren el cierre del ocio nocturno

Uno de los sectores que más está sufriendo esta nueva ola de coronavirus es el relacionado con el ocio nocturno y con los espectáculos públicos. Muchas han sido las comunidades autónomas que han decidido cerrar locales ante el repunte de casos de coronavirus y son muchos los autónomos que directa o indirectamente dependen de que este sector esté en funcionamiento.

“Cuando hablamos de los espectáculos públicos o el ocio nocturno parece que solo pensamos en el dueño o dueña de la sala”, apunta Landaburu, que recuerda que “debemos pensar en los que cantan, los que preparan los escenarios, los carpinteros, electricistas, los dueños de los bares de alrededor y, por supuesto, también los taxistas que acercan a los espectadores”.

La secretaria de UATAE insiste en la necesidad de dotar de ayuda a esos trabajadores porque, insiste, “son muchas las actividades interrelacionadas que están en estos momentos ralentizadas y durante mucho tiempo van a ser complicadas de mantener”.



# El taxi cubano, carrera al pasado

**Viajar a Cuba y más concretamente a La Habana es hacer un viaje al pasado. Las casas coloniales, los coches vintage, el olor a salitre y gasolina. Si bien es cierto que con el paso de los años el país se ha ido abriendo poco a poco al resto del mundo, mantiene algunas características, como sus taxis oldies, que hacen que visitar el país nos deje una huella imborrable.**



Cuando uno pisa por primera vez La Habana tiene la sensación de estar en el decorado de una película en blanco y negro. Según la zona por la que nos movamos, podemos ir desde el estilo más colonial hasta las típicas casas y establecimientos americanos de los años 50. Un viaje al pasado en toda regla que hacen de esta isla un lugar especial y único, que va mucho más allá de sus espectaculares playas y de una naturaleza prácticamente salvaje.

Esta regresión en los años también sucede en cuanto nos fijamos en los coches, no tantos como en otras grandes ciudades, que circulan por la ciudad. Es fácil sorprenderse admirando viejos Cadillacs, Fords y Chevys de los años '40 y '50 en vistosos colores, parados o en movimiento, mientras hacemos turismo por el Malecón o por las calles de La Habana Vieja. Una herencia de la presencia estadounidense en la isla y que la convierten en un gran museo automovilístico al aire libre.

Hablamos de modelos de la era de Fulgencio Batista que fueron abandonados en 1959 cuando Fidel Castro tomó el mando del país tras la Revolución. Para romper con la influencia estadounidense en la isla, se dejaron de comprar productos venidos del continente, incluidos los coches. Y aunque muchos de los modelos que pueden verse son autos de gama baja o media dados los medios limitados del consumidor cubano promedio en ese momento, también circulan modelos de lujo, especialmente Cadillacs,

que alguna vez fueron propiedad de estadounidenses ricos que vivían en la isla en los días anteriores a la Revolución

Con el paso de los años se han incorporado modelos mucho más modernos, pero sin duda disfrutar de la Habana a bordo de un Plymouth es una experiencia inolvidable para el turista. El servicio se presta tanto en la calle, es fácil verlos aparcados cerca de lugares emblemáticos, como el Capitolio, pero también por contrato, formando parte de los paquetes turísticos que comercializan las agencias de viajes.

¿Sabías que la mayoría de estos viejos autos son híbridos? Tal vez no sea el concepto de híbrido que entendemos ahora, pero la mayoría de estos modelos se han arreglado con motores de los años '70 y '80 de marcas como Toyota, Nissan, y Fiat. Si bien es cierto que puede ser un poco complicado para estos motores impulsar la pesada carrocería estadounidense, los mecánicos cubanos son famosos por su ingenio a la hora de restaurar estos históricos modelos y tenerlos siempre a punto para los turistas.

Otra curiosidad es que la mayoría de los vehículos son diésel, pero solo hay que agu-

**Cuba es un gran museo automovilístico al aire libre**



zar los sentidos para comprobar que no estamos ante motores modernos. El sonido grave del motor, el humo negro y el olor a combustible en el ambiente son inconfundibles. El por qué del uso de diésel en vez de gasolina puede estar en el precio y en la precaria situación económica de los propietarios de estos vehículos. Por ello no es difícil entender que muchos hayan decidido convertirlos en taxis y hacer negocio con ellos.

### Los almendrones

También son coches vintage, pero no están tan bien conservados como los de empresas privadas. En este caso, funcionan como taxis colectivos que siguen una ruta predefinida, parando en la calle siempre y cuando tengan asientos disponibles. Al taxista le dices a donde quieres ir o le paras donde quieras bajarte. Los precios varían en función de la ruta, por lo que es importante tener claro cuál es la que más te conviene y preguntar antes de subir pregunta siempre al chofer si pasa cerca del punto donde deseas ir. Aunque estos almendrones son más para los propios cubanos que para los turistas, no habrá ningún problema en disfrutar de un viaje en ellos.

Pero los taxis vintage no son los únicos que existen en Cuba. Desde hace unos años es posible viajar en un taxi más tradicional, con taxímetro, de color amarillo. Se distinguen por su confort y su equipamiento, mucho más próximo al que estamos acostumbrados, y a diferencia del resto de los medios de transporte en La Habana, estos sí te llevan hasta el punto que quieras. Es una opción adecuada cuando quieres llegar a tiempo a un sitio o cuando viajas con niños o personas mayores que no pueden hacer uso de otros medios.

Cuando comenzaron a operar, estos taxis amarillos que circulaban en la ciudad recibie-

ron el nombre “de turismo” debido a que sus elevados precios prohibitivos impedían a la gran mayoría de la población cubana su uso, quedando relegados únicamente para los turistas.

Además en los últimos años las nuevas tecnologías han empezado a hacerse un hueco importante dentro de las flotas tradicionales de taxi, con la aparición de aplicaciones

para solicitar un servicio. Una opción prevista, en principio, para los turistas internacionales pero que con la crisis del Covid-19 ha hecho que la empresa decida lanzarlo para los cubanos de a pie. La empresa explicó que la opción será para traslados en vehículos ligeros, micros y “de lujo”, disponibles desde el teléfono móvil, como otras plataformas que trabajan en varios países.

Lamentablemente, con un salario promedio de 30 dólares al mes, la gran mayoría de los cubanos no pueden utilizar este tipo de servicios personalizados, teniendo que resignarse al transporte colectivo y sus aglomeraciones en medio de la pandemia.

## La mayoría de los taxis vintage son diésel

### Cocotaxi, typical Cuban

Los cocotaxi se parecen mucho a los tuk tuk tailandeses. Son básicamente triciclos con motor en forma de coco y de color amarillo. Y aunque ya no tienen la fama que una vez disfrutaron, todavía se les puede ver por las calles habaneras, principalmente en Vedado, en la zona de la Rampa y en la Habana Vieja. Si bien en sus orígenes tuvieron un objetivo mucho más popular y cercano económicamente al bolsillo del cubano, en la actualidad se dedican fundamentalmente a llevar a turistas y a ofrecer tours por la ciudad. Como dato curioso, es muy probable que lo conduzca una mujer.



# Los autónomos inician el curso con más dudas que respuestas



Encuentro entre Trabajo y los agentes sociales

**I**nicio de curso frenético para las asociaciones de autónomos y el Ministerio de Trabajo y Economía Social, que se han reunido en varias ocasiones en apenas una semana, si bien el balance final es el de más dudas que respuestas.

La primera de las reuniones tuvo lugar el pasado 4 de septiembre, en Palma de Mallorca, donde se abordó el tema de los ERTES. Antes de la reunión, la ministra de Asuntos Económicos, Nadia Calviño, ya había informado de que era importante estudiar en qué sectores seguirán funcionando los expedientes de regulación de empleo a partir del mes de septiembre. Una cuestión que demandaban desde UATAE, ya que insisten en la necesidad de establecer expedientes de fuerza mayor en aquellas actividades donde no se haya retomado una cierta normalidad. Otro tema que se trató en el encuentro, aunque no se sacó un acuerdo concreto, es el plazo hasta el cual podrían extenderse los ERTE. Desde el Ministerio de Trabajo insisten en que si la herramienta está bien acotada y funciona, no había por qué poner plazo. “Lo importante es que el Gobierno no va a dejar caer a nadie”, aseguró Yolanda Díaz, ministra de Trabajo.

Apenas tres días después, Díaz, junto a la directora general de Trabajo Autónomo, Economía Social y Responsabilidad Social de

las Empresas, Maravillas Espín, anunciaban que el Ministerio de Trabajo impulsará, por primera vez de forma coordinada y conjunta, las Estrategias de la Economía Social, el Trabajo Autónomo y la Responsabilidad Social de las Empresas. En la reunión, celebrada en sede ministerial, han participado los representantes de las principales organizaciones de trabajo autónomo (ATA, UATAE y UPTA), la Confederación Empresarial Española de la Economía Social (CEPES), las entidades clave en la Responsabilidad Social de las Empresas (Forética, Corresponsables, Dircom, Dirse y Club de Excelencia en Sostenibilidad), sindicatos (CCOO, UGT) y organizaciones empresariales (CEOE y CEPYME).

Durante el encuentro, Díaz y Espín han destacado la importancia de los tres sectores, tanto en la recuperación de la economía española como en la nueva normalidad tras la crisis sanitaria de la Covid 19, y han recordado que esa recuperación se debe basar en valores como el emprendimiento, la innovación, la sostenibilidad y la solidaridad, que ya guían la actividad y la filosofía de trabajo de las organizaciones del sector.

La adaptación y el impulso de la formación para personas trabajadoras autónomas y la prevención de riesgos laborales, en el marco del trabajo autónomo, han sido los elemen-

tos vertebradores de un encuentro que traza un hoja de ruta para el sector, en un marco de diálogo y puesta en común entre las diferentes administraciones.

## Dudas ante los rebrotes

Sin embargo, desde las asociaciones de autónomos creen que el ministerio debería también darles soluciones a los problemas inmediatos que se están encontrando en el día a día. Por ejemplo, en el caso de la vuelta al colegio, los autónomos no están contemplados en el plan MeCuida y piden que el Gobierno garantice que los autónomos puedan compatibilizar sus negocios en caso de que haya rebrotes en los colegios.

“Los autónomos, sus hijos y sus personas dependientes no pueden ser menos que las de cualquiera de sus trabajadores. Necesitamos garantía y seguridad jurídica a la hora de cuidar a los nuestros. Debemos parar esta pandemia entre todos y ser responsables y quedarnos en casa cuando toque, pero asegurando el sustento de todos”, ha reclamado Lorenzo Amor, presidente de ATA. “El Gobierno debe reaccionar ya, de manera urgente, ante el inminente comienzo del curso escolar y legislar a la vez para trabajadores por cuenta ajena y por cuenta propia. Hay garantías para los trabajadores y lo mismo pedimos para los autónomos”. Desde ATA proponemos que estas garantías y seguridad jurídica se den reactivando la prestación por cese de actividad extraordinaria sin exigir periodo de carencia y siendo compatible con la actividad.

Otra fórmula podría ser la de garantizar el cobro de la baja laboral asimilada económicamente a accidente de trabajo que regula el artículo quinto del RDI 6/2020, aunque en este caso hay que tener en cuenta que el autónomo seguiría pagando su cuota mensual y no sería compatible con la actividad. Por lo que solicitamos que se exonere de la cotización de la cuota desde el primer día a los autónomos que se acojan a estas bajas por enfermedad. “No tiene lógica que comience el colegio y los autónomos no sepan qué va a ser de ellos. El MeCuida nos deja fuera”, ha concluido Amor.

1995

La **Gaceta** del TAXI

2020

MUCHAS GRACIAS  
POR VUESTRA CONFIANZA

**25**  
aniversario

SIN VOSOTROS TAMPOCO HUBIERA SIDO POSIBLE



Comauto  
Sur

Almoauto  
Madrid | Vallecas | Alcorcón | Móstoles

TALLERES  
Auto €5 Auto S.L.

SEGUROS PARA  
TAXI



TEL: 900 00 00 00

www.empresa.com

# Reservados todos los derechos. No se permite la explotación económica ni la transformación de esta obra. Queda permitida la impresión en su totalidad.

---

---

---

TEL: 900 00 00 00

## 24 Horas

Reservados todos los derechos.  
No se permite la explotación económica ni la transformación de esta obra. Queda permitida la impresión en su totalidad.

Reservados todos los derechos.  
No se permite la explotación económica ni la transformación de esta obra. Queda permitida la impresión en su totalidad.

