

La **Gaceta** TAXI

La primera revista del sector

AÑO XXV
NÚMERO 292
DICIEMBRE 2020

The background of the cover features a photograph of three people in silhouette standing in a transit area, possibly an airport or train station. They are positioned in front of a large window that looks out onto a cityscape. The people are carrying luggage, including suitcases and backpacks. Two large, modern pendant lamps hang from the ceiling, casting light on the scene. The overall atmosphere is one of quiet activity and travel.

La vacuna abre la puerta al *Spanish tourism*

- Canarias, Barcelona y Madrid analizan los efectos de la crisis
- La DGT nos obliga a frenar en 2021
- La luz de la esperanza del taxi ilumina la Navidad



1. The first step is to identify the problem or goal. This involves understanding the current situation and what you want to achieve.

2. Next, you need to gather information. This could involve research, talking to experts, or looking at data.

3. Once you have information, you can start to develop a plan. This should be based on your goals and the information you have gathered.

4. The next step is to implement the plan. This involves putting your ideas into action and monitoring progress.

5. Finally, you need to evaluate the results. This involves looking at what you have achieved and whether it meets your goals.

6. The final step is to reflect on the process. This involves thinking about what you have learned and how you can improve in the future.

7. The final step is to share your findings. This involves communicating your results to others who may be interested.

8. The final step is to celebrate your success. This involves acknowledging what you have achieved and the effort you have put in.

Nueva esperanza para el nuevo año

Hace un año despedíamos un 2019 gris para el taxi, que había comenzado con una huelga y había terminado con el asesinato de un compañero. Ante nosotros, la hoja en blanco de un 2020 que nosotros mismos calificamos como "apasionante". Nada hacía prever, cuando escribíamos dicho texto, lo que nos depararían estos 12 meses. Poco nos duró la euforia con la que se afronta un nuevo año. El maldito Covid-19, cuyo origen chino nos parecía algo ajeno a nosotros en enero, llegó para quedarse entre nosotros más tiempo del que ninguno hubiera deseado.

Nueve meses después, aunque la situación ha mejorado considerablemente, tenemos que seguir lamentando la pérdida de vidas humanas por su causa, y, además, seguimos lidiando con una crisis económica que ha hecho que se tambaleen los cimientos de nuestro estado de bienestar.

Pero, como sucede cada diciembre, es tiempo de propósitos para lo que está por venir. Y gracias a las diferentes vacunas que ya se están empezando a administrar, en España esperamos que empiecen en enero, se ve un tímido rayo de esperanza al final del túnel.

Una luz verde, como la del taxi libre que circula por las calles españolas en estos tiempos tan difíciles que nos han tocado vivir, pero que a pesar de todo ha demostrado una vez más que es un servicio público fundamental. Sin apenas turismo ni ocio, muchas zonas se han visto duramente castigadas por esta pandemia y confían en la llegada de la vacuna para que, paulatinamente, la situación se vaya revertiendo.

Hasta que esto suceda, es nuestro deber seguir cumpliendo con las normas para evitar que en enero la curva, esa maldita estadística, vuelva a subir. Así que sí, estamos antes unas navidades diferentes, sin grandes fiestas ni tumultos, con pocos besos y abrazos, pero con miradas llenas de esperanza por el año que está por venir. 2021, te estamos esperando.

4. Taxómetro

- Con opinión propia

6. En marcha

- El taxi encara 2021 con la esperanza de que la vacuna devuelva a la sociedad a la normalidad. Aunque con prudencia y conscientes de que se trata de un camino largo y lento, hablamos con dirigentes de Canarias, Barcelona y Madrid sobre los retos que abordará el taxi el próximo año y de las consecuencias de esta crisis inesperada por causa de la pandemia.



18. Noticias

- A la cárcel por la huelga de 2018
- Castilla-La Mancha ya tiene su primer APC
- 4,5 millones de ayudas al taxi valenciano
- Madrid quiere profesionalizar la VTC



25. Homologados

- Los taxis autorizados en Madrid

26. Actos

- La luz de la esperanza del taxi ilumina la Navidad



28. Actualidad

- La DGT nos obliga a pisar el freno en 2021



Año XXV - Número 292 - Diciembre 2020

Edita: GUSPIADA, S.L.

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

Página web: www.gacetadeltaxi.com

Directora: Pilar Glez. Matorra
pgmatorra@gacetadeltaxi.com

Redactora Jefe: Olga Lobo,
olga@gacetadeltaxi.com

Redacción: Javier Izquierdo,
jizquierdo@gacetadeltaxi.com

Colaboradores: Germán Ubillos,
redaccion@gacetadeltaxi.com

Dpto Comercial: GGM
comercial@gacetadeltaxi.com

Administración: info@gacetadeltaxi.com

Depósito Legal: M-17.622-1995

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



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

También puedes escribirnos a redaccion@gacetadeltaxi.com



La Gaceta del Taxi



@gacetadeltaxi

Un sector olvidado (XXXVI)

Manu Sánchez

Responsable Geet
Plataforma en defensa
del servicio público del taxi



Estamos viviendo una situación social, sobre todo económica y tecnología, que está trastocando nuestro sector. Está trastocando la ordenación tradicional de un sector económico al entrar en escena en el ámbito de la movilidad urbana ciertos actores tecnológicos que mediante su irrupción están generando mucha presión para que una serie de reglas cambien. Y es a partir de aquí como el sector del taxi recibe noticias que cuestiona en mayor o en menor medida su permanencia, al indicarnos que nos tenemos que adaptar a esta nueva innovación.

Ante este paradigma, conviene recordar por qué estamos regulados y por qué estamos en una declaración o

La mejor forma de predecir tu futuro, es construirlo, pero jamás destruirlo como se intenta ahora

publicación como un servicio público. Un servicio público (impropio o mixto) que, gestionado por la Administración Pública mediante regulaciones públicas muy intensas, puede excluir la competencia externa para que no afecte al propio servicio público en el contexto del interés general para garantizar el mismo. Y esto no lo digo yo porque me da la gana, que va. Esto es así, pues los administrativistas (Catedráticos, Profesores juristas en derecho administrativo que se dedican a esto), han indicado desde hace un siglo que la noción de servicio público se conforma sobre tres principios esenciales como son la equidad, la continuidad y la aplicabilidad del mismo, donde el mercado competitivo (libre mercado) no puede entrar, ni las puede ofrecer.

Está solapada situación pone de relieve lo que con tanta desesperación os anticipábamos desde hace años, al indicaros de como

un sector regulado por la administración en aplicación de la noción de servicio público, está cambiando su ADN para ser un sector regulado por la competencia. Y todo se debe a que, en este contexto de transformación, observamos que desde hace una década la irrupción de la tecnología viene ejerciendo una fuerte presión en todos los estamentos públicos para que políticos y especialmente las administraciones cedan a sus pretensiones (quizás a cambio



Un sector regulado por la administración en aplicación de la noción de servicio público, está cambiando su ADN para ser un sector regulado por la competencia.

por un supuesto y negociado canon sobre la movilidad), intentando desvincular del servicio público del taxi las tres herramientas tan potentes citadas. Las diferentes modificaciones llevadas a cabo en el Reglamento y Ordenanza del taxi han ido efectuando progresivamente una desnaturalización del servicio de taxi para que este sector entre en el terreno del libre mercado en competencia con otros actores metidos a cajón en la movilidad urbana. Un hecho que a la larga ocasionará un grave problema.

Pero no debemos de olvidar que, en este trasvase, la participación de nuestras representativas a la hora de mejorar el servicio, "han aceptado entrar en el juego del libre mercado". La administración, sin oposición sectorial, quiere despedir al sector del taxi del Palacio de la Villa de Madrid como servicio público dejando que la última estocada nos la de completamente el libre mercado. Hoy el juego de la competencia se disfraza a través de nuestras tarifas con una horquilla de precio máximo y un mínimo (solicitada por cierto por las propias representativas del sector). Esta situación "consentida" y en la creencia de ser una mejora para el usuario y el propio sector, a quienes verdaderamente les ha facilitado el camino, no ha sido a las radioemisoras convencionales sino más bien, a las Plataformas que tiene esa capacidad de extraer mayor juego al mercado al utilizar su tecnificación (asimetrías informativas, equilibrio de la oferta y la demanda, big data, control a la baja de precios, inversión, liquidez financiera, etc). Ante esta transferencia y su tiempo de transición, por el momento la administración con un TXMAD no actualizado, se quedaría como supervisor para evitar que los precios sean desorbitados o se practique una mala praxis en su aplicación.

Ultimando este artículo tengo que decir que las Plataformas y los nuevos mecanismos de intermediación electrónica serán la estocada final que complete ese traspaso de un servicio público regulado por la administración a ser un servicio regulado por la propia dinámica de la competencia a través de las mismas haciendo desaparecer por completo la razón de la publicación. Y otra cuestión importante que tendremos que tener en cuenta en un futuro próximo, es que, existen muchos operadores en juego dentro de la movilidad (monopatines, bicicletas y motos eléctricas, carsharing, etc) donde el espacio público está limitado, un espacio que históricamente tan solo estaba el taxi al repartir estos recursos a través del interés general. Hoy esta razón que existía en limitar el número de actores ha cambiado las reglas de juego, pues a partir de aquí, se determinará que actores en un futuro serán los que prevalezcan en la movilidad dentro de las ciudades. Las Plataformas se encargarán que los hábitos de movilidad de los ciudadanos vayan cambiando hacia modos de transporte que interese en ese momento.

Por consiguiente, los principios de equidad, continuidad y aplicabilidad, desaparecerán como Publicación en la regulación del sector, dejándonos regulados por los mecanismos de la Competencia. Un hecho consentido desde el propio sector que ha ido en contra de la lógica pura destruyendo estos principios. Ha sido el propio sector quien ha marcado esa liberalización de cuyo deseo ya anticipaban las Plataformas, y ahora, el regulador consentidor al resto del colectivo, no nos permite oponernos a ella y menos aún volver a nuestro estatus de servicio público. El juego está abierto y también la destrucción del servicio público del taxi. El tiempo quitará y dará la razón de lo que digo.

Enred@dos

@Emy23275804 Todo lo de las ayudas de la Junta de Andalucía es pura mentira para los autónomos andaluces y sobre todo del servicio público del taxi

@Pepevk3 Siempre he pensado que hacer cumplir las leyes haría desaparecer a la gran mayoría de las VTCs y de los inversionistas del taxi. Si alguien piensa en la posible devaluación de la licencia del taxi por la huida de los inversionistas, que piense en lo que ganaría de más mes a mes.

@meigato ¿Voy a tener que dejar de trabajar porque alguno prefiere quedarse en casa, a la espera de que al día siguiente le llueva el dinero? **OBVIAMENTE NO**

@taxi_alejandro Lo más rastrero de un político es utilizar su cargo para ponerlo en manos del capitalismo más salvaje e insolidario. Repartirse un SP entre políticos guarros y empresas debería llevar cárcel para ambos, incluso su intento

Juan Español Apertura de bares y restaurantes ya. Estáis arruinando a los autónomos.

Gertru Garcia Rojo Este año también se tendría que congelar el inyectar el supuesto calendario y la ITV del taxímetro

Andrés Sanchez del Pino Se debería exigir trabajar día sí, día no. Ganaríamos lo mismo y es de sentido común. El caso es que cada vez que vamos superado los problemas, siempre ocurre algo que nos perjudica.

Francisco Ruiz La DGT hará cualquier cosa para recaudar menos quitar conductores de la circulación. A la DGT nunca le han preocupado los muertos. Solo alientan a conductores infractores a los que exprimirles las billeteras



El taxi confía en la vacuna para

El turismo ha sido una gran pérdida para el taxi en su conjunto, especialmente traumático en el caso de Canarias, que en esta ocasión, víctimas del coronavirus, han sufrido el mayor infortunio. Y aunque parecía que los corredores seguros reactivarían el turismo, ni en Santa Cruz de Tenerife ni en Las Palmas de Gran Canaria han tenido el resultado esperado. Desde el sector reconocen que han contado con la ayuda de las administraciones para paliar los efectos de la crisis, pero confían en la vacuna para recuperar lo antes posible la normalidad.



Víctor Melián es presidente de Tele Taxi Isla de Tenerife

Tras casi medio año con los puertos y los aeropuertos vacíos, desde hace unos meses han comenzado a llegar los primeros cruceros y aviones con turistas a Canarias. La creación de los corredores seguros para fomentar el turismo en las islas parecía la solución definitiva para que el turismo, seguro y con todas las medidas necesarias para evitar nuevos cierres, se reactivara. Porque del turismo depende la economía de las islas, hoteles, restaurantes, bares, proveedores...

Sin embargo, la realidad dista mucho de lo que se esperaba. Los cruceristas llegan, eso es cierto, pero en el taxi, por ejemplo, ni están ni se les espera. Nos lo cuentan tanto Víctor Melián, presidente Tele Taxi Isla de Tenerife, como Francisco Reyes, al frente de la Asociación de Trabajadores Autónomos del Taxi (ATAT) con quienes hemos hablado de la situación "apocalíptica" que vive el sector

y el deseo de que la vacuna traiga no sólo la recuperación económica sino también una normalidad que todos echamos de menos.

"A 2021 lo más importante es que aparezca una vacuna que de alguna manera haga que podamos volver a una situación normal", señalaba Reyes. "Y desde ese punto de partida cualquier cosa que nos ayude a mejorar ya será buena en todos los sentidos". La vacuna, cree el dirigente canario, "aportará seguridad, revertirá la situación y hará que la gente se empiece a mover". Además, Reyes opina que a nivel personal la vacuna supondrá un importante punto de inflexión tras tantos meses de separación forzosa. "Somos muy de estar juntos y quieras que no la situación en la que estamos empieza a agotar".

Desde Santa Cruz de Tenerife, Víctor Melián también se suma a esta petición, aunque reconoce no saber si la vacuna va a ser el remedio. "Espero que sí y cuanto antes poder volver a la vida normal dentro de lo que cabe porque o morimos de Covid o de hambre". Pero se muestra cauto. "Este año lo hemos perdido ya y 2021 no va compensarlo. Y esperamos que todo vaya bien para salir adelante poco a poco".

Puertos y aeropuertos siguen muy por debajo de sus cifras habituales

recuperar el turismo

Pero mientras la vacuna llega en enero, analizamos un 2020 para olvidar en el que ni siquiera estar entre las zonas más seguras de Europa ha permitido al taxi canario retomar la vida que todos dejamos atrás en marzo.

“En un día venían 3 o cuatro barcos al puerto de Santa Cruz de Tenerife”, nos explica Melián. Esto suponía unos 10.000 pasajeros al día y que 60 o 70 coches viajaran al sur de la isla. También muchos traslados en la propia ciudad”. La situación ahora es muy diferente, se lamenta, porque “los cruceros vienen y a sus pasajeros los trasladan en guaguas. No dan la opción al pasajero de que cojan taxis ni nada por el Covid 19. Luego hay otros cruceros que están viniendo y haciendo cruceros por las islas y no les dejan bajar. Esto nos ha afectado lo que no está escrito”. Lo mismo sucede en el Puerto de la Luz, en Las Palmas de Gran Canaria. Allí, nos traslada Francisco Reyes, no ven a los turistas. “Muchas empresas europeas que estaban en el norte de Europa haciendo cruceros, han solicitado hacerlos por esta zona por una cuestión de seguridad. Pero no se traduce en nada para nosotros”. Y explica que se fletan vuelos completos, les hacen test en origen, los desembarcan, los cogen sin poder hacer cualquier otro movi-

miento “y en guaguas lo trasladan al muelle y del muelle al barco”. Insiste en que cualquier crucerista que se salga fuera de los parámetros que tienen marcados o vayan por libre en alguna cuestión, como por ejemplo coger un taxi, automáticamente se queda fuera del barco. “Entiendo que ellos protegen su inversión pero para nosotros, y para otras empresas, esto y nada es básicamente lo mismo”, aunque reconoce que el puerto tiene un poco más de movimiento por los atraques, proveedores... “Pero a nivel general, no se mueve absolutamente nada”.

Ni por mar...ni por aire

Si los turistas no llegan en los pocos cruceros que atracan estos días en Canarias, por aire la situación es muy similar. “A nivel aeropuerto también se ha vivido un bajón impresionante. De estar entrando vuelos todos los minutos y no dar a basto, ahora estaban entrando diez aviones en todo el día. Y quienes vienen, ya lo tienen todo contratado con su transfer y el taxi no ve nada”, señala Melián, que nos confiesa que no le gusta estar llorando. “Nosotros en Santa Cruz, somos los que mejor estamos, tenemos dos hospitales,



Francisco Reyes, dirigente de la Asociación de Trabajadores Autónomos del Taxi

Las administraciones canarias han dado ayudas directas al taxi



El Mein Schiff 2 fue el primer crucero de la temporada 20/21 que atracaba en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife

médicos, abogados, palacio de justicia. Movemos más gente. El motor económico de la isla son Arona, Adeje, Santiago del Teide, Los Gigantes y los taxistas allí facturaban lo que no estaba escrito. Ahora, la situación es dramática”.

De “apocalíptica” la califica Reyes en Gran Canaria y en el resto de islas de la provincia, Fuerteventura y Lanzarote. Destinos turísticos en lo que, recuerda el propio dirigente canario, “se encuentran algunos de los aeropuertos más rentables de España”.

“No hay movimiento más allá de los residentes y algún vuelo que por motivos de trabajo vienen y se van. Tuve una reunión en Puerto del Rosario con el Ayuntamiento y el aeropuerto estaba vacío. Excepto vuelos insulares, no había otro movimiento”.

El alivio de las ayudas

Ante este funesto panorama, las diferentes administraciones públicas han salido al paso para echar una mano a los profesionales. En Santa Cruz de Tenerife, por ejemplo, el Ayuntamiento ha puesto a disposición de la flota 1 millón de euros. Una medida que ha permitido a los profesionales capitalinos aguantar el tirón. Además, el rescate de licencias que se ha estado llevando a cabo en los últimos años ha permitido aligerar el número de taxis en las calles y, por lo tanto, hay menos licencias entre las que repartir el dinero de las ayudas. “En la primera tanda de ayudas se concedieron 600 euros por cada taxista, en la segunda otros 600 euros, más un remanente que queda, de unos 280 eu-

Muchos municipios se mantienen regulados, algunos al 80%

ros que se van a conceder ahora. Como somos menos, tocamos a más tarta cada uno y gracias a ese rescate de licencias hemos podido pasar un poquito de puntillas”.

No es la única que se ha recibido en Tenerife, ya que cuentan también con ayudas por parte del Cabildo Insular Ayuda para autónomos. Incluso ha habido ayuntamientos, como el de La Gomera, que dio ayudas hasta a los asalariados. Y así en distintos municipios, muchos las han cobrado ya y otros están pendientes. “Pero yo no soy partidario de las ayudas, prefiero trabajar y ganar para tener una vida lo más digna posible. Al final no deja de ser un colchón que tienes que te amortigua un poco la crisis”. Y se sorprende de que en Madrid el colectivo no está recibiendo ayudas. “Me parece increíble que en Madrid, con 16.000 taxis y la competencia bestial que tiene, no se ayude a los compañeros”.

También el Gobierno de Canarias se ha acordado del taxi a la hora de presupuestar ayudas, destinando a cooperativas y radioemisoras 1,15 millones de euros. “Abonarán, durante los últimos seis meses del año, el 65% de los gastos que tenga esa empresa, de trabajadores, mantenimiento...”, nos explica Reyes.

Por su parte, el Cabildo de Gran Canaria también destinó subvenciones directas, unos

700 euros, a los profesionales del taxi para minimizar los efectos de la crisis del coronavirus. “Se han ido pagando poco a poco, porque la burocracia lo retrasa todo. Pero entre 140-180 taxistas a la semana están recibiendo ya su dinero”.

De quien no han recibido todavía nada es del Ayuntamiento. “En su momento dijeron que nos ayudarían, pero no se ha concretado nada, a pesar de que tenemos buena relación. Seguiremos esperando”, nos comenta Reyes.

En la capital grancanaria, con una de las mayores ratios de taxis por habitantes, 4,3 por cada 1.000, Francisco Reyes prefiere no pensar en qué sucedería si toda la flota saliera a la calle a la vez. De hecho, apenas tres días después de hablar con él, un juez anulaba cautelarmente la orden que les permitía regularse al 50%. Un apenas 48 horas, los taxis comenzaban a amontonarse en las paradas y las quejas pronto empezaban a inundar las redes sociales. Eso sí, la situación se rectificaba pronto y tras una reunión de la Mesa del Taxi se volvía a regular el servicio, esta vez al 66%. En otros municipios del sur de la isla, como Playa del Inglés o Mogán, el taxi tiene regulaciones mucho más restrictivas, de hasta el 80% de la flota. “En términos generales suelen tener un importante movimiento económico con el turismo, pero ahora mismo están peor que los que tienen población local. La suya es muy pequeña y básicamente están agonizando y cruzando los dedos para que el turismo pueda volver y recuperar una situación decente y normal”, aclara el presidente de ATAT.

Con una regulación par/impar se mantiene el taxi en Santa Cruz de Tenerife, por lo menos hasta que la luz del semáforo covid pase a verde. No obstante, Melián es de los que piensan que las regulaciones alivian pero no te hacen ganar más. “Facturas más, eso es verdad, pero no significa que ingresos más para compensar el día que no trabajas. Si estuviéramos todos en la calle un mes, los gastos de explotación serían más elevados. De esta manera minimizas los gastos, y se nota en la cuenta de explotación”, nos detalla.

De momento la realidad se impone y aunque la vacuna parece estar cada vez más cerca, los taxistas saben que la recuperación no será inmediata, pero poco a poco, a medida que el turismo vuelva a las islas, se podrá retornar a la normalidad que todos confiamos en que llegue antes que tarde.



Los aeropuertos canarios siguen sin recuperar el ritmo

THE FUTURE OF TRANSPORTATION

The future of transportation is being shaped by a combination of technological innovation and societal change. As we move towards a more sustainable and efficient mode of travel, the role of the car is being redefined. From autonomous driving to electric powertrains, the industry is undergoing a significant transformation. This shift is not only about the vehicle itself but also about the infrastructure and the way we interact with it. The integration of smart infrastructure and data analytics is paving the way for a more connected and intelligent transportation system. The goal is to create a seamless and safe experience for all users, reducing congestion and environmental impact.



The transition to a more sustainable and efficient mode of travel is a complex task that requires collaboration between governments, industry, and academia. The development of autonomous vehicles and electric powertrains is a key focus, but it also involves creating the necessary infrastructure and regulatory framework. The goal is to create a seamless and safe experience for all users, reducing congestion and environmental impact. The integration of smart infrastructure and data analytics is paving the way for a more connected and intelligent transportation system.

“La salvación del sector pasa por



**“Ha habido dejación de funciones de la administración”
L. Berbel**

cientes de que un recurso podría acabar con esta regulación a la espera de una reforma del reglamento metropolitano del taxi que aún está en una fase preliminar y que puede tardar hasta cuatro meses en aprobarse.

En este contexto de inseguridad de la normativa, el optimismo de los taxistas del AMB se centra en la llegada de una vacuna que traiga de nuevo la actividad a las ciudades. Mientras llega, desde el sector lamentan la lentitud con la que han actuado las administraciones. “En lo que al taxi se refiere, han actuado con lentitud”, apunta Luis Berbel, representante del Sindicato del Taxi de Catalunya (STAC). “Hay una especie de miedo por parte de la administración a regular la oferta cuando durante los años anteriores se ha regulado por otros motivos sin problema”, asegura.

“Se ha regulado muy tarde”, sostiene el representante de SCAT recordando que antes de la resolución del PROCICAT, la regulación del 60% de la flota para los días de diario y del 25% para los fines de semana era una mera recomendación.

Luis Berbel, presidente del Sindicato del Taxi de Catalunya (STAC)

Una regulación que “puede caer en cualquier momento” y una reforma del reglamento que se puede dilatar meses en el tiempo, provocan que una parte importante del taxi de Barcelona centre su optimismo en la llegada de una vacuna que inicie la recuperación hacia la normalidad perdida con el coronavirus. Los presidentes de Élite BCN, STAC y ATC son conscientes de la situación que atraviesa un colectivo que lamenta la “lentitud de las administraciones” a la hora de tomar decisiones en favor del taxi.

El difícil momento que atraviesa el taxi de Barcelona se intentó frenar por parte de la administración a través de una regulación de la oferta del servicio. Sin embargo, los representantes de los taxistas del Área Metropolitana de Barcelona son conscientes de que la última limitación de la oferta para ajustarla a

la demanda que fue aprobada a mediados de noviembre está “cogida con pinzas”

El IMET basó su decisión en una resolución del Plan de Protecció civil de Catalunya (Procicat) que, por razones sanitarias, permitía a los municipios regular la oferta del taxi. Sin embargo, desde el propio sector son cons-



**“Me pondré el primero en la cola de la vacuna”
O. Montel**

Olivier Montel, presidente de Élite Taxi Barcelona

la vacuna”

Pese a la lentitud y a que puede ser recurrida, para Berbel la regulación es apropiada porque de otro modo las paradas estarían llenas de taxis. "Creo que los fines de semana también se está resolviendo bien pero debe haber más flexibilidad, porque por ejemplo en noviembre, con el cierre de la restauración y el cierre nocturno, no había nadie":

Por su parte Olivier Montel, presidente de Élite Taxi Barcelona, es más negativo y apunta a que al final, la regulación del PROCICAT "no ha servido de mucho". "Nos hemos pasado 15 días de protestas en la calle -Élite Barcelona presionó con movilizaciones durante dos semanas a distintas administraciones- para que al final hagan un decreto que encima tiene fecha de caducidad", sostiene el representante de Élite.

"El IMET estaba esperando un contexto mejor explicado pero ahora debemos reconocer que ante las dudas, la regidora Rosa Alarcón ha sido valiente y ha continuado aplicando la regulación de la oferta del servicio". Sin embargo, según apunta Montel, si hubiera alguna entidad que quisiera tumbarlo podría hacerlo. "Todo el mundo piensa que esto caerá pero nadie ha dado el paso de ir al juzgado", explica un Montel que si que reconoce que las empresas de flotas quieren sacar más coches los fines de semana.

Para Luis López, presidente de la Agrupació Taxi Companys, la regulación está "cogida con pinzas" porque está hecha "en base a criterios sanitarios cuando en realidad lo que queremos es que se ciña a un problema económico". "Si estamos todos en la calle no hay trabajo para todos. Nos tiramos 15 horas para hacer una hoja que no cubre ni los gastos y por eso con esta regulación, aunque nos permita salir menos días, podemos ser más productivos".

"Lo que tenemos no es lo ideal y puede caer en cualquier momento", coincide López con sus otros dos compañeros reincidiendo también en el hecho de que desde las empresas de flotas están demandando ampliar la oferta los fines de semana fijado actualmente en un 25%.

Con vistas al futuro reglamento

Mientras se decide sobre la vigencia o no de esta regulación de la oferta en Barcelona, el IMET ha iniciado los trámites para la modificación profunda del reglamento del taxi. Sin embargo, y pese a que durante este mes de diciembre las asociaciones deberían conocer un primer borrador, desde el colectivo lamentan que este proceso administrativo se vaya a dilatar meses en el tiempo.





Luis López, presidente de la Agrupació Taxi Companys

“Se ha creado una mesa técnica para la modificación del reglamento que, con suerte, se aprobará en marzo o abril. Y a lo mejor para esa época ya estamos de otra manera y nos habremos pasado un año entero con medias tintas”, lamenta Berbel.

En una línea similar se encuentra Montel, quien asegura que “los trámites del nuevo reglamento de por sí son lentos y lo peor es que todavía no tenemos ningún escrito para poder echarle un ojo, una versión alfa para poder ver hacia que dirección va. Estamos esperándolo y no acaba de llegar”.

Por su parte, el presidente de ATC reconoce que está expectante a conocer los primeros detalles durante este mes. “Es algo muy lento que necesita un mínimo de tres meses y teniendo en cuenta que tenemos las navidades, se irá a cuatro meses. Por eso ya se lo pedimos a la administración en abril o mayo para que iniciase el procedimiento y lo ha iniciado en octubre”. “Esto nos habría permitido tener una regulación más eficaz”, explica López, pero no se ha hecho y ha habido una dejación de funciones”, sostiene.

Precisamente por esa dejación de funciones, el STAC y ATC, junto con otras asociaciones representativas del taxi del AMB presentaron unas reclamaciones administrativas ante la Generalitat de Catalunya y el Ayuntamiento de Barcelona.

“Las reclamaciones administrativas son el primer paso. Vamos a ver si nos contestan y en función de eso daremos más pasos. Es una llamada de atención por la inacción

y la lentitud de la administración cuando el sector necesitaba de una actuación rápida, eficaz y no dubitativa”, sostiene Berbel.

En un mismo punto se encuentra López, que lamenta que muchos acuerdos adoptados no se hayan concretado y acusa a la administración de dejadez de funciones, razón por la cual han presentado estas reclamaciones. “Es el paso previo a iniciar demandas judiciales, queremos que contesten nuestras peticiones”.

El taxi, de los primeros sectores en vacunarse

Con esta perspectiva los taxistas de Barcelona miran a 2021 con la noticias de la vacuna como principal esperanza. Cuestionados por ellos, los tres representantes esperan que las vacunas mejoren la situación y, aunque lleve tiempo, se pueda volver a la situación anterior a la llegada de la pandemia.

“Las noticias que nos llegan las recibimos muy satisfactoriamente porque esto puede dar una tranquilidad a la ciudadanía en general para que esto empiece a arrancar”, sostiene Berbel. “Nos preocupa mucho el tema sanitario y cuanto antes empiecen a funcionar, más positivamente afectará al sector”, explica el presidente del STAC.

“En cualquier caso, creo que se tardará algunos años en regresar a la situación anterior a la pandemia”, lamenta un Berbel que recuerda que el sector del taxi es

“La regulación está cogida con pinzas”, L. López

el colectivo que “primero percibe cuando va a venir una crisis y el último en salir de la misma”.

En la misma línea se encuentra Olivier Montel. “Se comenta un poco de todo, hay taxistas que dicen que no se pondrían la vacuna y luego estamos los que pensamos que deberíamos ponérsela los primeros” “Yo soy de los segundos, porque estamos en contacto muy directo con la gente y me pondré el primero en la cola si hace falta”, explica el presidente de Élite, consciente de que la implantación de la vacuna contra el coronavirus servirá para acelerar la vuelta a la normalidad anterior.

Luis Lopez coincide con sus compañeros en que las noticias son alentadoras. “Cuando lleguen las vacunas se abrirá una vía más rápida para la recuperación económica. “Nuestra salvación pasa por la vacuna, pero no solo para el taxi, sino para el resto de sectores y para la ciudadanía en general”, afirma el presidente de ATC.

“Espero que funcionen bien y que de verdad sirva para salir de la pandemia porque sino el año que viene va a ser muy parecido a este”, asegura López, que también ve correcto que el taxi sea de los primeros grupos en acceder a la vacuna. “Somos un servicio público esencial y es correcto que estemos de los primeros. Debemos ver la efectividad de las vacunas pero nos daría tranquilidad”.

Una tranquilidad que los taxistas esperan no ver amenazada con la vuelta de Uber a la ciudad por medio del taxi. “Nos dice que va a cooperar con el sector pero su objetivo es apoderarse del mercado”, explica un Berbel convencido de que la alternativa al regreso de la compañía californiana es que el taxi participe en los planes de movilidad de las grandes ciudades.

Montel y López, por su parte, explican con resignación que va a haber taxistas que decidan trabajar con este tipo de aplicaciones y tanto ellos como Berbel se muestran partidarios en reflexionar y vigilar que los nuevos competidores cumplan con la normativa del sector.

Javier Izquierdo

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



El taxi de Madrid, a la espera



Taxistas de Madrid protestan con sus coches exigiendo una regulación

Al cierre de esta edición, el sector del taxi de Madrid se encuentra a la espera de una reunión con el Ayuntamiento de la capital donde se comunique a los representantes del colectivo si finalmente se establece una regulación específica que limite la oferta del servicio para ajustarlo a la menor demanda.

Esa fue la conclusión a la que se llegó en el último encuentro que mantuvieron el pasado 4 de diciembre tanto el Consistorio como las asociaciones del taxi, y al que también acudió la Comunidad de Madrid. En dicha reunión, por primera vez el Ayuntamiento de Madrid cambió su actitud y no se negó en rotundo a adoptar posibles medidas para regular la actividad diaria del colectivo.

Según ha podido saber La Gaceta del Taxi, el cambio de actitud del Gobierno local se produjo tras la intervención en la reunión de María Fe Borrega, subdirectora general de Transportes de la Comunidad de Madrid. Antes de que Borrega expusiese la postura del Gobierno Regional, Borja Carabante, Delegado de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, introdujo a modo de resumen la postura del Consistorio de porqué se había llegado a

este punto y cuáles eran las razones para no regular la oferta pese a las insistentes peticiones de los taxistas.

Sin embargo, cuando Carabante dio paso a la representante de la Comunidad de Madrid para que reafirmase su postura, ésta dejó claro que no había excusas y que la competencia para regular los horarios y las jornadas del taxi corresponden al Ayuntamiento.

“La Comunidad dejó meridianamente claro y de forma taxativa que los ayuntamientos tienen competencia en base a la Ley de Transporte y a sus ordenanzas para ajustar la oferta a la demanda”, explica Julio Sanz, presidente de la Federación Profesional del Taxi, asociación que junto con Élite Taxi y Gremial Madrid estuvieron presentes en la reunión.

“Estamos a la espera porque tienen plenas competencias y no nos vale que durante

estos días haya una ligera mejoría de la demanda como consecuencia de la campaña navideña, porque en unas semanas vamos a estar de nuevo tirados en la calle”, advierte Sanz, que espera que la reunión se celebre con prontitud y se pueda aplicar cuanto antes porque “los meses de enero, febrero y marzo también van a ser muy duros”.

Por su parte, Luis García, presidente de Élite Taxi Madrid, declaró que “las sensaciones de la reunión fueron positivas teniendo en cuenta los precedentes”. “La intervención de Borrega descolocó al Ayuntamiento ya que Carabante esperaba que reafirmase su posición”, indicó García. “Les han dejado claro que el Ayuntamiento tenía posibilidades de regular y eso ha provocado que el Consistorio haya dado un paso atrás y cambiase su posición”.

Colapso en la capital

Las organizaciones en un comunicado posterior a la reunión quisieron agradecer la intervención de la representante de la CAM que sirvió para “eliminar las dudas”. Así las cosas, la actitud del Ayuntamiento se

“La intervención de la CAM descolocó al Ayuntamiento”

de su cita más importante

ha matizado y ahora, a la espera de lo que finalmente decida, no niega que disponga de herramientas jurídicas en la Ordenanza para regular la oferta y adaptarla a una demanda mermada por la crisis sanitaria.

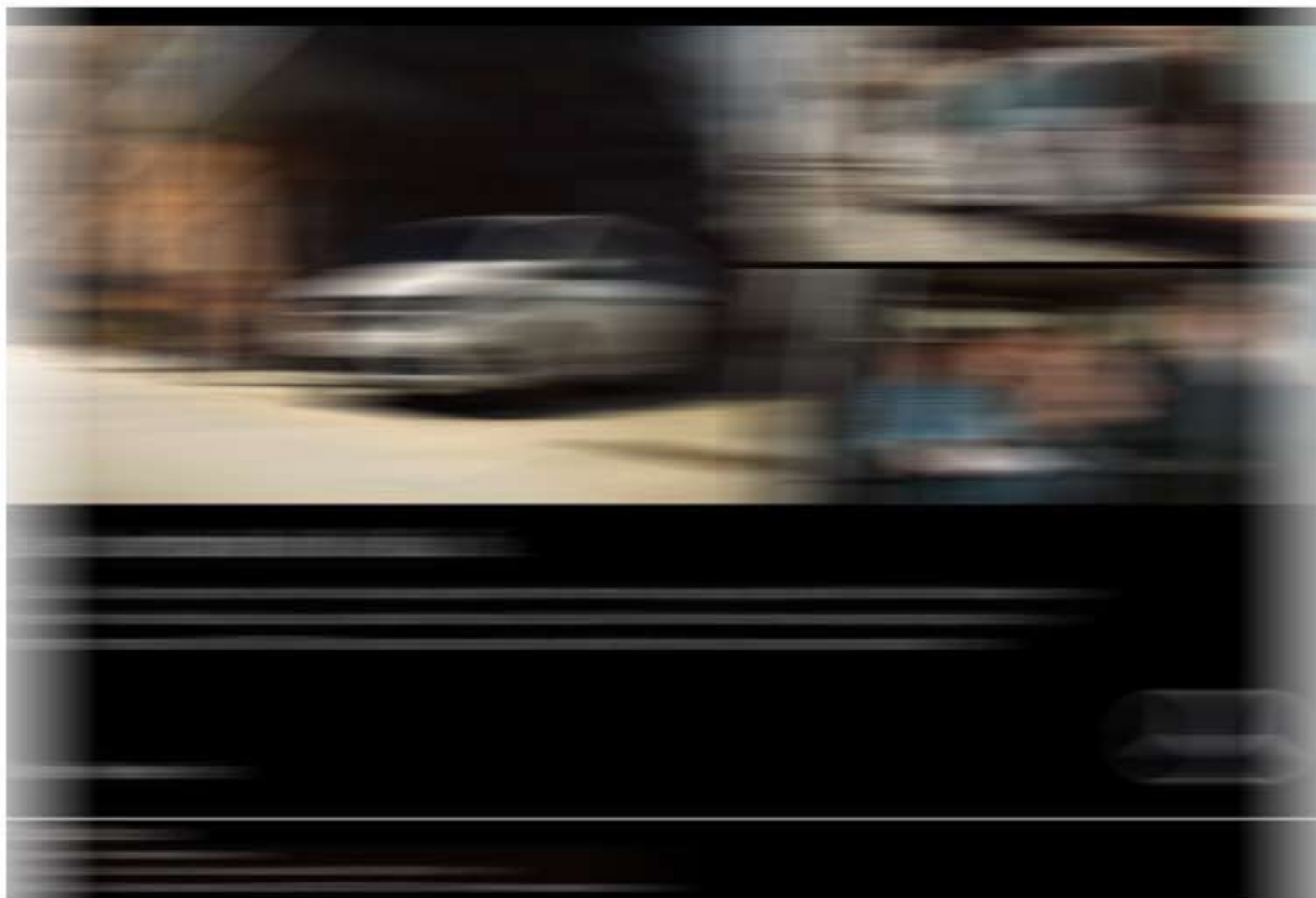
Fue precisamente esa cerrazón demostrada por el Gobierno local lo que provocó que los taxistas de Madrid llevasen a cabo el pasado 25 de noviembre una marcha lenta que colapsó durante la mañana las calles del centro de la ciudad.

Pese a la documentación aportada por los taxistas, entre ellas diferentes encuestas efectuadas sobre el sector donde se manifestaba un respaldo a una regulación de la oferta, el Ayuntamiento se limitaba a asegurar que necesitaba órdenes del propio Gobierno central para poder regular el servicio.

Esta "desidia" de la administración local provocó que miles de taxistas saliesen con



El taxi aplaza las protestas a la espera del Ayuntamiento





Julio Sanz, presidente de Federación Profesional, atiende a los medios durante la marcha lenta del 25N

sus vehículos a protestar frente a la sede del Ayuntamiento. “No ha dado la cara por nosotros”, manifestó Julio Sanz, que ese mismo día fue recibido junto con representantes de Élite Taxi y Gremial Madrid por el delegado de Movilidad, Borja Carabante.

Otras medidas para el taxi

Además de la regulación extraordinaria del servicio los taxistas, tanto el pasado 25 de noviembre en las protestas como durante la reunión celebrada el viernes 4 de diciembre, han solicitado una serie de medidas que consideran claves para la supervivencia de un sector que está sufriendo las consecuencias de la crisis sanitaria provocada por el Covid-19.

Entre esas medidas solicitadas se encuentra la posibilidad de dotar de ayudas económicas directas a los titulares de licencias y la cancelación, o bonificación, de las tasas administrativas tal y como el propio Ayuntamiento de Madrid ha otorgado a otros sectores.

Las asociaciones del taxi solicitan además la creación de un bono taxi que incentive el uso de este servicio de manera total o parcial. En aras de animar al uso del taxi por parte de los clientes, los taxistas también demandan una campaña de publicidad institucional a favor del taxi y que se le incluya en las campañas de promoción del transporte público.

“Tienen plenas competencias para regular la oferta”

Además, las asociaciones solicitan al Ayuntamiento que integre al colectivo del taxi dentro de los sectores turísticos afectados por la crisis de la pandemia del coronavirus y que se dote a los taxistas de las ayudas y partidas de fondos que ya se está proveyendo. Entre esos fondos el taxi demanda acceder a los que son otorgados por el Ministerio de Fomento por el incremento de los costes al transporte público aprobados en Consejo de Ministros el pasado 16 de junio de 2020.

Otra de las preocupaciones que llevan meses trasladando los taxistas son las multas que están recibiendo algunos compañeros por esperar la llegada de clientes en lugares no autorizados. Las paradas, como consecuencia de la reducción de la actividad, se encuentran llenas de taxis y muchas veces tienen que estacionar fuera de ellas. Por ese motivo, las organizaciones han trasladado al ayuntamiento la necesidad de incrementar los espacios de las paradas.

Por último, desde el colectivo solicitan un cambio o moratoria en el plazo de la antigüedad de 10 años de los vehículos auto taxi que aparece regulada en el artículo 15 de la Ordenanza del Taxi para dar algo de respiro a los taxistas que durante 2020 han visto reducidos sus ingresos.

Las asociaciones esperan que estas peticiones sean implantadas y que en la reunión que se ha comprometido a celebrar el Ayuntamiento se anuncien algunas de cara a 2021. A la espera de esa cita tan importante, el taxi de la capital ha aplazado las marchas lentas que tenía programadas para el mes de diciembre ante la expectativa de que el Gobierno local atienda las pretensiones de un colectivo que mira 2021 con la esperanza de que la actividad poco a poco vuelva a reanudarse.

Javier Izquierdo

“Una pequeña luz al final del túnel”

La esperanza de la mayoría de los taxistas madrileños para 2021 no pasa únicamente por la implantación de una regulación extraordinaria del servicio. Los profesionales de la capital, al igual que los del resto del sector en toda España, se encuentran expectantes ante las noticias que durante las últimas semanas invaden los telediarios al respecto de la implantación de la vacuna contra el coronavirus.

Dentro del sector hay diferentes puntos de vista pero en general, los profesionales coinciden en que pueda acelerar la recuperación. “No deja de ser una pequeña luz al final del túnel”, manifiesta Julio Sanz, presidente de la Federación Profesional del Taxi, que sin embargo no cree que la aprobación e implantación de las primeras dosis vaya a traer consigo la normalidad a corto plazo.

“Sabemos que va a costar mucho volver a los niveles anteriores porque aún van a seguir habiendo restricciones a nivel perimetral, de actos, de reuniones, etc.”, explica Sanz. “La ciudad va a tardar en recuperarse y hasta pasado el verano no vamos a notar, pero es importante que se apruebe pero también es importante que nos regulen”.

Luis García, presidente de Élite Taxi Madrid, coincide también en que “es un rayo de esperanza” aunque él prefiere ir viendo las cosas paso a paso. “Prefiero vivir el día a día e ir adaptándome a las circunstancias”, asegura.

“Ya nos pasó al principio de que estallase la pandemia que al final las medidas se fueron alargando. Ahora nos hemos encontrado con un nuevo estado de alarma, más restricciones y al final te llevas un batacazo”, explica García, que incide en que es mejor “no mirar muy a largo plazo” aunque sin duda sea una buena noticia la aprobación de la vacuna.



Text

Text

Text



Text



Text



Text

Text

Text

Puede ir a la cárcel por la huelga de 2018



Diego M., taxista de Barcelona, se enfrenta a la petición de 6 años de cárcel por, supuestamente, haber lanzado un bote de humo a la autonómica durante la huelga del taxi del 25 de julio de 2018. Según expone el ministerio fiscal, el acusado mostró en todo momento, durante la protesta ante la Delegación del Gobierno, una actitud "alterada y desafiante", portando botes de humo que "no dudaba en exhibir ostentosamente". Sostiene también la fiscalía que el acusado lanzó uno de los botes contra los agentes de la línea policial, sin que llegara a alcanzar a ninguno de ellos. El acusado, por su parte, asegura que en ningún momento lanzó botes a la línea policial, una versión que han corroborado los tres taxistas que han declarado como testigos de la defensa. Por estos hechos, el ministerio público pide para el taxista un total de seis años de prisión, dos años y medio por delitos de desórdenes públicos con uso de instrumento peligroso, y otros tres años y medio por atentado a agente de la autoridad con uso de instrumento peligroso. La defensa ha cuestionado la elevada pena solicitada por la Fiscalía y pedido al Tribunal que tome en consideración los aspectos atenuantes del caso para intentar rebajar la pena hasta la mitad

Miñambres y su equipo piden al juzgado volver al gobierno de AGATM

Al cierre de esta edición la directiva presidida por Alberto de la Fuente Miñambres estaba pendiente de saber si la justicia atendería su petición para fijar fecha y hora para volver al gobierno de la Asociación Gremial del Taxi de Madrid, tras el acuerdo del pasado 16 de noviembre de la Audiencia Provincial contra la decisión de la juez que les obligó a salir de sus cargos el 28 de febrero de este mismo año. En un comunicado el equipo de Miñambres recuerda que la sección 14 de la Audiencia Provincial reconoció en su resolución del 16 de noviembre que sí se cumplieron los estatutos sociales que daban legitimidad para celebrar la asamblea extraordinaria y las elecciones del 24 de noviembre de 2019 por la que accedieron a la junta directiva de Gremial.

Si bien "es cierto que existe una resolución posterior de otra sección de la misma Audiencia Provincial". De la Fuente Miñambres defiende que "se debe traer causa de la primera al estar ligadas".

Por ese motivo, y pese a las "continuas desinformaciones, falsedades y tergiversaciones de la realidad creadas por el equipo de Ángel Julio Mejía", que desde el 28 de febrero de 2020 gobierna cautelarmente Gremial, el equipo de Miñambres ha anunciado que ha solicitado al juzgado que fije fecha y hora para volver a la posesión de sus cargos directivos, obligando a los socios que actualmente ocupan dichos cargos a abandonarlos.

Recuerda también la junta de Miñambres que los acuerdos adoptados durante el mandato por el equipo de Mejía "son nulos" al haber desestimado la Audiencia las medidas que solicitaron desde su inicio. "Una vez que resuelva el juzgado sobre nuestro regreso se valorarán y adoptarán urgentemente cuantas medidas resulten necesarias y, llegado el momento, se le exigirán los perjuicios que hayan generado a la entidad y sus socios", explican en el comunicado.





THE FUTURE OF TRANSPORTATION

As the world's population continues to grow, the need for efficient and sustainable transportation solutions becomes increasingly urgent. This report explores the latest advancements in automotive technology, from electric vehicles to autonomous driving, and discusses the challenges and opportunities ahead.

Electric Vehicles

The automotive industry is witnessing a significant shift towards electric vehicles (EVs) as consumers seek greener alternatives to traditional internal combustion engines.

Key factors driving this trend include:

Autonomous Driving

Autonomous driving technology is rapidly evolving, promising to revolutionize the way we travel.

Key challenges and opportunities in this space include:



El taxi podría recibir la vacuna a partir de junio



El mundo está expectante ante las primeras vacunaciones

Según ha publicado ABC de acuerdo con las últimas informaciones sobre la vacunación en España, los taxistas estarían en el tercer grupo de vacunación, junto con otros servicios esenciales, como bomberos y policías así como otros trabajadores que no pueden desempeñar su actividad desde casa. Esto quiere decir que, de mantener el plan inicial, serían vacunados a partir del mes de junio. El Gobierno ha explicado que los ancianos que residan en residencias y el personal que les atiende serán los primeros en recibir la vacuna. En este primer grupo también se incluirán a médicos, enfermeros, personas con graves discapacidades que no estén institucionalizados y los dependientes. En total, 2,5 millones de personas que recibirán la vacuna entre enero y marzo del próximo año. La segunda fase de vacunación será entre abril y junio. Este segundo grupo corresponde a los mayores de 70 años y enfermos con patologías crónicas que se pueden ver agravadas por el coronavirus. En estos grupos entran enfermos de cáncer, afecciones respiratorias, renales, cardíacas o aquellas que comprometen su sistema de defensas.

En Londres piden ser de los primeros

Mientras en España habrá que esperar a 2021, en Reino Unido ya se ha iniciado la vacunación entre la población de riesgo. Desde el taxi, representantes del sector londinense han solicitado que se les incluya dentro del primer grupo que reciba la vacuna. Según informa el medio profesional Taxi-Point, de acuerdo con un estudio basado en las tasas de muerte por Covid-19 asociadas a la ocupación de los fallecidos se demostró que los hombres que trabajan como taxistas están dentro del grupo de mayor riesgo.

Concretamente, la Oficina de Estadísticas Nacionales (ONS) analizó las 4.761 muertes relacionadas con el coronavirus en la población en edad laboral, entre 20 y 64 años, en Inglaterra y Gales registradas entre el 9 de marzo y el 25 de mayo. De esas muertes, 134 fueron taxistas o conductores. Por ello, la Licensed Taxi Drivers' Association, la asociación más grande de Londres, presionará para que el de los taxistas sea uno de los primeros grupos en recibir las vacunas Covid-19. En España, informaba ABC, el taxi recibirá las primeras vacunas a partir del mes de junio, dentro del tercer grupo de vacunación.

Desestimado el recurso contra la composición del Instituto del Taxi

El Ayuntamiento de Sevilla ha desestimado el recurso de reposición interpuesto por Unión Sevillana contra el acuerdo adoptado a finales de abril sobre la composición del consejo de gobierno del Instituto del Taxi en lo que se refiere a la representación de las asociaciones de taxistas. Según lo acordado, se asignaron dos vocales a la Unión Sevillana del Taxi, uno a Solidaridad Hispalense y otro a Élite Taxi. Sin embargo, la Unión Sevillana entendía que el reparto no era justo ni proporcional y anunció la decisión de no participar en dicho órgano, aunque meses después cambió de opinión.

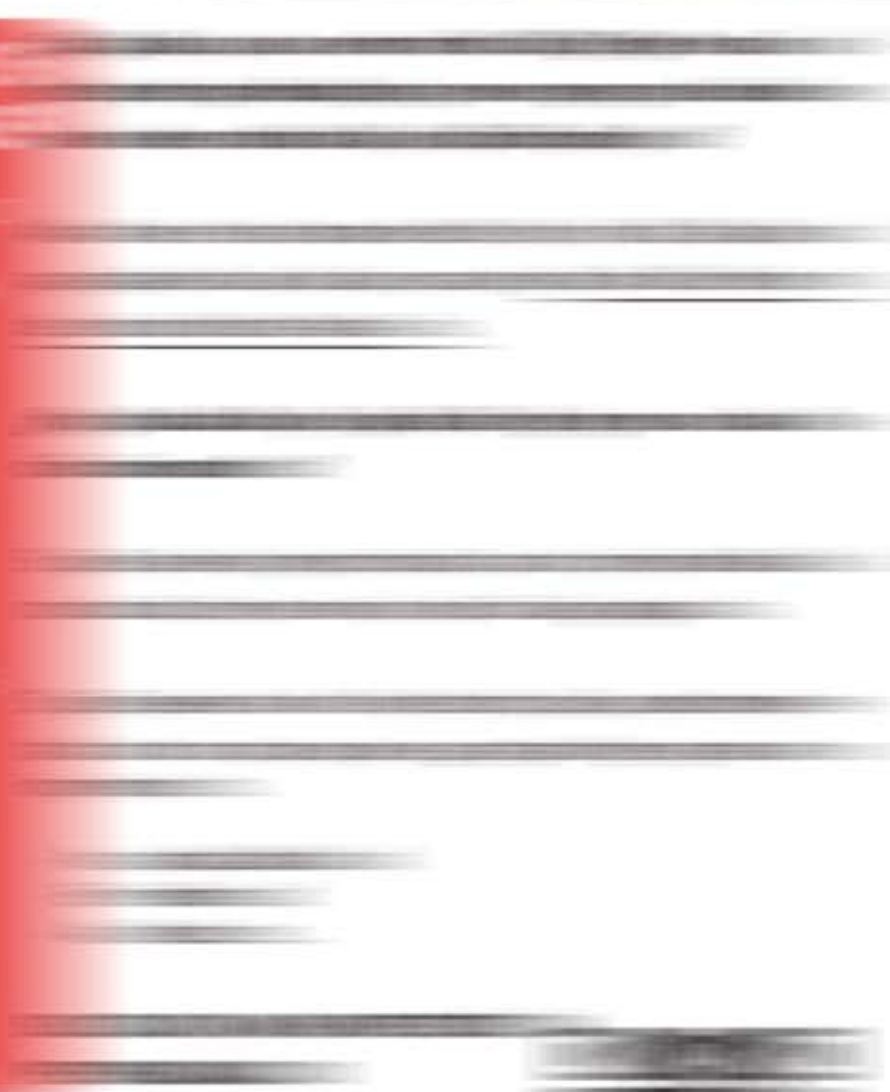
La asociación presidida por Fernando Morales defendía que le correspondía conservar tres vocales y criticaba el hecho de que el Ayuntamiento hubiese resuelto el reparto de representantes aplicando el Método de los Restos Mayores o de Hamilton en lugar de recurrir a la Ley D`Hont.

Detenido un ex jugador del Barça por asaltar a un taxista

El jugador de balonmano Pau Peyra Chavarriás ha sido detenido por la Policía Municipal de Girona acusado de asaltar a punta de navaja a un taxista. El detenido, deportista de solo 19 años que formó parte del equipo del FC Barcelona a final de la temporada pasada, había sido convocado por la selección española. Según recoge El Punt Avui, Peyra se alojaba en un hotel de Girona y el pasado sábado 28 de noviembre fue detenido. Un taxista denunció que una persona lo había atacado y que después de subir a su vehículo lo había amenazado con un arma blanca para conseguir una transferencia de 2.000 euros. Ante la negativa a enviar ese dinero por parte del conductor, el ahora jugador del Club Balonmano Santoña cogió las llaves del coche y la tarjeta de crédito y exigió al taxista el número secreto para poder sacar el dinero. Finalmente, según recoge el citado medio, el asaltante consiguió hacerse con 300 euros tras amenazar con pegar dos tiros en la cabeza al taxista si no le daba el dinero. Con la descripción física facilitada por el taxista, la Policía inició una investigación y finalmente el jugador de balonmano fue detenido. Posteriormente fue entregado a los Mossos d'Esquadra que lo llevaron ante sede judicial donde quedó en libertad con cargos y sin fianza.



El detenido, Pau Peyra Chavarriás, de 19 años



La Sagra Baja, primera APC de Castilla-La Mancha

Santiago Rodríguez, presidente de la Asociación rural toledana del taxi (Atrutaxi), ha dado la bienvenida al Área de Prestación Conjunta de la Sagra Baja, la primera de Castilla-La Mancha. “Se han tenido que salvar muchos escollos legales, luchar mucho hasta hacer ver que las Áreas de prestación Conjunta son una solución digna para el sector, y lo que es más importante para el usuario”. Con esta confirmación oficial, Atrutaxi “da por terminado este proyecto de APC de Sagra Baja, al cual desde la asociación han dedicado los últimos cuatro años, pero su presidente ya adelanta que “seguirá luchando por proyectos” incluso más antiguos que “van por buen camino”. Rodríguez también se muestra convencido de que con la creación de esta APC “se abre un antes y un después en nuestro sector” en el ámbito del taxi rural.

Esta primera APC castellano-manchega está integrada por 11 municipios, Añover de Tajo- Villaseca de la Sagra- Magán - Olías del Rey- Bargas- Yuncillos- Cabañas de la Sagra- Recas- Villaluenga de la Sagra- Yuncler - Alameda de la Sagra, y serán quince los taxis que cubran esta área. Para facilitar su labor irán equipados con taxímetros y contarán también con los últimos sistemas de radiotaxi. Estos costes tecnológicos adicionales serán sufragados los propios taxistas, máxime teniendo en cuenta los tiempos que corren, explica desde Atrutaxi, indica la nota. La intención es comenzar a dar servicio lo antes posible.



Mapa de la Mancomunidad Sagra-Baja

La Sagra Baja está formada por los municipios de Alameda de la Sagra, Añover de Tajo, Bargas, Cabañas de la Sagra, Lominchar, Magán, Mocejón, Olías del Rey, Recas, Villaluenga de la Sagra, Villaseca de la Sagra, Yuncler y Yuncillos. Todos los municipios pertenecen a la Mancomunidad de la Sagra Baja a excepción de Bargas, Olías y Lominchar.

El transporte sanitario complementario a juicio

La Asociación Nacional del Taxi ha anunciado que apoyará las demandas del taxi rural para que pueda seguir realizando una labor que va más allá del servicio público. Por ello se ha personado como parte interesada en el Recurso Contencioso-Administrativo interpuesto por la Federación Nacional de Empresarios de Ambulancias ante el Tribunal Superior de Justicia de Extremadura. Un recurso que, señala Antaxi, “busca impedir que el sector del taxi pueda optar a realizar servicios de transporte complementario al sanitario”.

El taxi no es solo un de nexos de unión y comunicación entre pueblos lejanos y dispersos donde reside una población envejecida, han señalado, sino formando parte esencial de la vertebración social de la denominada “España vaciada”. Recuerdan además desde Antaxi que el pasado mes de febrero, un informe de la CNMC recomendaba a los organismos públicos de contratación que el sector del taxi sea tenido en cuenta a la hora de poder optar a licitaciones en las que el transporte sanitario no sea medicalizado ni urgente.

La CAM insiste en la profesionalización de la VTC

El consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, Ángel Garrido, ha anunciado que la modificación de la Ley de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos en la región para que refleje “un grado de profesionalización” para las VTCs igual que existe para los taxis. Aunque el proceso está “todavía por definir”, ha insistido en la necesidad de profesionalizar el sector, además de definir qué son las VTCs y fijar un régimen sancionador, algo que solo puede hacer a través de ley, ha recordado.

Garrido anunció a principios de noviembre la intención del Gobierno regional de impulsar una nueva regulación para garantizar la convivencia de taxi y VTC.



Entre las novedades, Garrido ha anunciado que se hará un examen a los aspirantes a conductor



Pequeños gestos que hacen grande al taxi

Muchas veces los pasajeros, que van con prisas, se dejan olvidados sus teléfonos móviles, sus ordenadores, unos cuadernos, o unas gafas y lo normal es poder recuperarlos en las oficinas de objetos perdidos. Sin embargo, hay ocasiones en el que los olvidos son mucho más importantes, hablando económicamente, y el taxista tiene que localizar al pasajero despistado para hacerle entrega de su valiosa carga.

Esto es lo que le sucedió a Nacho, taxista de Élite Taxi Madrid, que no dudó en devolver unos 3.000 euros a su dueña, que se había dejado olvidado su bolso en el taxi. "Estoy súper agradecida a Nacho", decía Victoria, la clienta, después de que este profesional la localizara y le devolviera sus pertenencias.

En declaraciones a Taxi FM Radio, Nacho ha reconocido que se puso muy nervioso al percatarse de que el bolso contenía una cantidad elevada de dinero. Pero no dudó en devolvérselo a su dueña. "Siempre lo he devuelto todo, gafas, móviles, carteras. Mi pensamiento es que lo que no es mío, yo no lo quiero, y me pongo en la piel de la otra persona, cómo lo está pasando".

Sin embargo, localizar a Victoria no fue tarea fácil, ya que pagó en efectivo. Probó primero en el comercio donde la había dejado, enseñó su foto del DNI pero no consiguió nada. Luego se fue a la dirección que figuraba en su documentación, pero tampoco la localizó allí. "Pero a través del colegio de abogados, como tenía su carné de colegiada, conseguí localizar su teléfono".

Gracias a su tenacidad, Nacho devolvió a Victoria sus pertenencias. "Hice lo que tenía que hacer, y cuando me dijo que era para el tratamiento de su nieto, se me puso la piel de gallina, me sentí aún mejor de lo que estaba".

"Como le he dicho a él, siempre he confiado en el sector del taxi, y ahora que están pasando momentos durísimos es cuando más importante es apoyarles. Ojalá todos fueran como tú", ha manifestado la propia clienta.

El caso de Nacho no es único, ya que lo habitual es que los objetos extraviados retornen a sus dueños, especialmente cuando se trata de dinero. En la localidad orensana de O Barco de Valdeorras un taxista entregó a la Policía Local un sobre con 2.500 euros que se encontró tirado en el suelo mientras caminaba por una calle cercana a una parada de taxi. En el interior del sobre no había nada que identificase al dueño del mismo y por ese motivo el profesional del taxi decidió ir a una comisaría a entregarlo. Los agentes dejaron el sobre con el dinero en objetos perdidos ante la dificultad de localizar al propietario dada la ausencia de dato identificativo alguno. En el día de ayer, sin embargo, un vecino se personó en la comisaría preguntando por un sobre que había perdido. Tras realizar las pertinentes comprobaciones, los agentes entregaron el dinero al hombre.

También Sebastián Blanco, compañero de la Asociación Tele Taxi Jerez, encontraba en su vehículo una cartera con 1.600€ y la devolvía a su propietario. Un cliente jubilado que ha agradecido enormemente la honradez del compañero con este gesto.

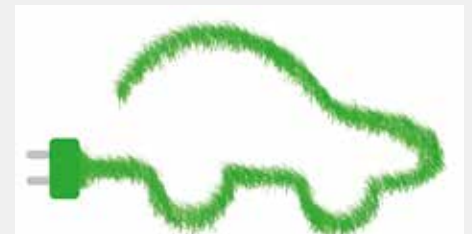


Gafas, ordenadores, móviles o cualquier otro objeto son depositados en las oficinas de objetos perdidos

4,5 millones de ayudas al taxi valenciano

El taxi valenciano recibirá 4,5 millones de euros en conceptos de ayudas para paliar las dificultades que está atravesando el colectivo a causa de la bajada de la demanda por la crisis sanitaria del coronavirus. El objetivo de estas ayudas, según manifestó el propio presidente de la Generalitat, Ximo Puig, es ayudar a que el sector del taxi "pase esta situación tan difícil" que está atravesando con las nuevas restricciones de contención del virus.

Hasta 7.000 euros para taxis ECO



Ayudas para coches ECO, Cero emisiones o propulsados por gas

El Ayuntamiento de Murcia ha aprobado una línea de subvenciones que otorgará entre 3.000 y 7.000 euros de ayudas a los taxistas que decidan cambiar sus vehículos por modelos no contaminantes, ya sean ECO, Cero emisiones o propulsados por gas. Los profesionales podrán solicitar acceder a las ayudas hasta el próximo 15 de febrero.

El objetivo perseguido por la Junta de Gobierno de Murcia es renovar la flota de taxis por vehículos que reduzcan las emisiones y la contaminación en la ciudad. Los taxistas podrán recibir hasta 7.000 euros para la compra de vehículos cero emisiones, hasta 6.000 euros para adquirir vehículos ECO, y hasta 3.000 euros para la compra de modelos propulsados por gas licuado o gas natural comprimido. Para obtener las subvenciones, los taxistas deben ser titulares de licencia, estar empadronados en Murcia o ejercer la actividad en exclusiva en el municipio y llevar al menos 4 años sin haber recibido ayudas para el mismo fin.

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

CITYCAR SUR

T. 648041625 Anselmo

Carlos Sainz 47. Ciudad del Automóvil. Leganés



NISSAN

Leaf 40kwh	150	110kw	32.750*
Leaf 62 Kwh	217	160kw	37.900
-NV200 40kWh	109	80kw	38.545
e-NV200 40kWh Eurotaxi	109	80kw	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 TPRM 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	131/96Kw	20.850
----------------	-------	----------	--------



SKODA

Octavia Combi GNC	1.500	131/96Kw	22.466
-------------------	-------	----------	--------



SSANGYONG

XLV GLP/gasolina	2.200	178	17.990
------------------	-------	-----	--------



TESLA

Model 3 Standar Plus	306/225Kw	476km	49.900
Model 3 Longe Range	306/225Kw	544km	59.680
Model S 75D	262/193Kw	490 km	58.000
Model S 100D	262/193 Kw	632 km	76.400

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

La luz del taxi ilumina de

Ante una Navidad muy diferente, marcada por la pandemia y la escasez de noticias positivas, Pidetaxi ha decidido encender “La luz de la esperanza” a través de un corto navideño que estrenó en pantalla grande el pasado 3 de diciembre. Una historia sobre la ilusión con la que han querido rendir homenaje a los profesionales que más se han visto afectado en estos últimos meses.



Cartel del cortometraje de Pidetaxi

Falta poco para decirle adiós a un año que ninguno hubiera imaginado así. Esta idea, la de quién se hubiera imaginado en diciembre de 2019 un 2020 realmente duro a todos los niveles es el germen del corto presentado por Pidetaxi, La luz de la Esperanza, con el que han querido dar visibilidad al personal médico, el comercio local y al sector de la movilidad.

Una historia navideña diferente en la que, a través de su protagonista Violeta, se nos transporta a la realidad que estamos viviendo con un halo de esperanza que todos tenemos en mente y que es el gran regalo que todos pedimos al 2021.

Como recordó el presidente de Radioteléfono Taxi Madrid y Pidetaxi, Andrés Veiga, muchas familias se han visto muy afectadas por

2020 “ha sido un trayecto especialmente emotivo”

esta pandemia, y ha recordado el ejemplo que dio el sector cuando realizó labores solidarias de forma desinteresada en las semanas más crudas del estado de alarma. “Estamos deseando pegarle una patada en el culo a 2020”, expresó en tono informal, verbalizando lo que muchos estamos pensando, antes de añadir que confiaba en que la luz de la esperanza no se apague y que 2021 sea un año mucho mejor. “Lo va a ser seguro, sin duda”, insistió.

Y con esa idea en mente, la de recibir 2021 con los brazos abiertos y sin mirar atrás, se presentó el pasado 3 de diciembre este cortometraje en pantalla grande con el que el taxi ha querido no solo homenajear a quienes estuvieron al pie del cañón durante semanas, sino para recordarnos a todos las cosas importantes de la vida.

“Se ha hecho con todo el cariño del mundo, han intervenido muchas personas y quiero agradecerles de corazón el esfuerzo que han hecho para que hoy podamos presentarlo”, explicó Veiga a los asistentes al estreno, tal vez uno de los más especiales.

Quién nos iba a decir...

Porque quién nos iba a decir cuando brindáramos por 2020 que este sería el año de la separación, del distanciamiento físico, del confinamiento, del dolor, de la ausencia, de la enfermedad y, para muchos, también de la muerte.



Andrés Veiga, presidente de RTT Madrid y Pidetaxi, agradeció al sector su profesionalidad durante la pandemia

esperanza la Navidad

Así lo recordaba Olga Martín, vocal del Consejo Rector de Radioteléfono Taxi Madrid y una de las promotoras de este cortometraje. “En uno de los trayectos que hicimos dentro del taxi solidario, me recuerdo a mí misma, con mascarilla y guantes, y a mi compañera Mayte Prol, que iba detrás, y la miré por el espejo retrovisor y le dije, madre mía si nos hubieran puesto esta imagen en diciembre de 2019. qué hubiéramos pensado. Nadie se lo hubiera imaginado”.

Precisamente es esa imagen, una familia celebrando la llegada del año nuevo, con besos y abrazos, sin mascarillas ni distancia, con la que arranca el cortometraje.

“Ha sido un trayecto especialmente emotivo”, señaló la propia Olga Martín al explicar el motivo del corto. “Nos tenemos que remontar al viernes 13 de marzo cuando se nos anuncia que el país entraría en estado de alarma. El sector del taxi se puso inmediatamente en marcha y se creó el taxi solidario. Hablamos de más de 200.000 servicios. Fue increíble la cantidad de compañeros taxistas que participaron en este proyecto. Y queríamos reconocer toda la labor del sector que se dejó la piel”. A ellos, que pusieron su luz verde esperanza en cada centro de salud en cada calle y en cada ciudadano sin pedir nada a cambio. Pero el corto pone en valor al comercio de proximidad y al personal sanitario. A todos aquellos que, de una forma u otra, han ayudado a que la pandemia esté más controlada. “Hay que ponerle fecha a esta pesadilla y siempre creímos que la mejor felicitación era esta luz verde que ha esta-

Olga Martín (dcha.), directiva de RTT, junto a Mayte Prol tuvieron la idea de despedir 2020 con un mensaje de esperanza



El taxi ha estado “en los peores sitios cuando todo estaba peor”

do en los peores sitios cuando todo estaba peor”, añadió Mayte Prol.

Corto en tiempo récord

La cineasta Sonia Bautista Alarcón fue la encargada de dirigir el corto, que se grabó en una única jornada y que ha estado disponible en tiempo récord. “Me emociona estrenar esta historia en un cine y me emociona que Olga y Mayte apuesten por el cortometraje como forma para trasladar este mensaje navideño a todos los móviles de España”.

Bautista ha recordado que al igual que el sector del taxi, el de la cultura se ha visto muy afectado por la crisis. “Hay miles de familias que viven de la cultura, y por eso era muy importante poder estrenar este cortometraje aquí y hacerlo realidad. Era muy importante hacer cine y hacer magia”, aseguró.

Y entre los agradecimientos destacó la fuerza de la protagonista, Violeta, interpretada por la actriz, Rquel González-Huedo. “Cuando estuve encerrada me dio por pensar en que puedes tener todas las cosas materiales del mundo pero si no tienes con quien compartirlo no tiene sentido. Porque lo importante es la unión, el amor, el arte”.

2021 está ya a la vuelta de la esquina. Y aunque todavía haya que recorrer un camino para celebrar la vida como se merece, parece que la luz de la esperanza ha llegado para quedarse.



La protagonista y la directora momentos antes del estreno



El equipo del corto al completo

Todos más despacio en 2021

Nuevos límites de velocidad en las ciudades y fuera de ellas, sanciones más duras por el uso del teléfono móvil al volante o la prohibición de llevar detector de radares en el vehículo, son algunas de las novedades que ha introducido el Gobierno modificando la legislación de tráfico para 2021. El objetivo que busca el Ejecutivo es reducir a la mitad la siniestralidad en carretera, alineándose también con las políticas de la Unión Europea.



En las vías de un único carril el límite se establece en 30 km/h

Rebajar en un 50% los fallecidos y los heridos graves en accidentes de tráfico en la próxima década. Ese es el objetivo que se ha planteado el Gobierno de España con la modificación de la legislación en materia de tráfico y circulación que se empezará a aplicar en 2021.

A propuesta del Ministerio del Interior, el Consejo de Ministros aprobó un conjunto de reformas legales que modifican de forma sustancial las normas que regulan el tráfico en nuestro país. Con este paquete de medidas España busca alinearse también con la política de la Unión Europea y las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud para reducir, a lo largo de los próximos 10 años, en un 50% el número de fallecidos y heridos graves en las carreteras.

En primer lugar, el Consejo de Ministros ha aprobado un anteproyecto de ley que reforma el Texto Refundido de la Ley sobre el

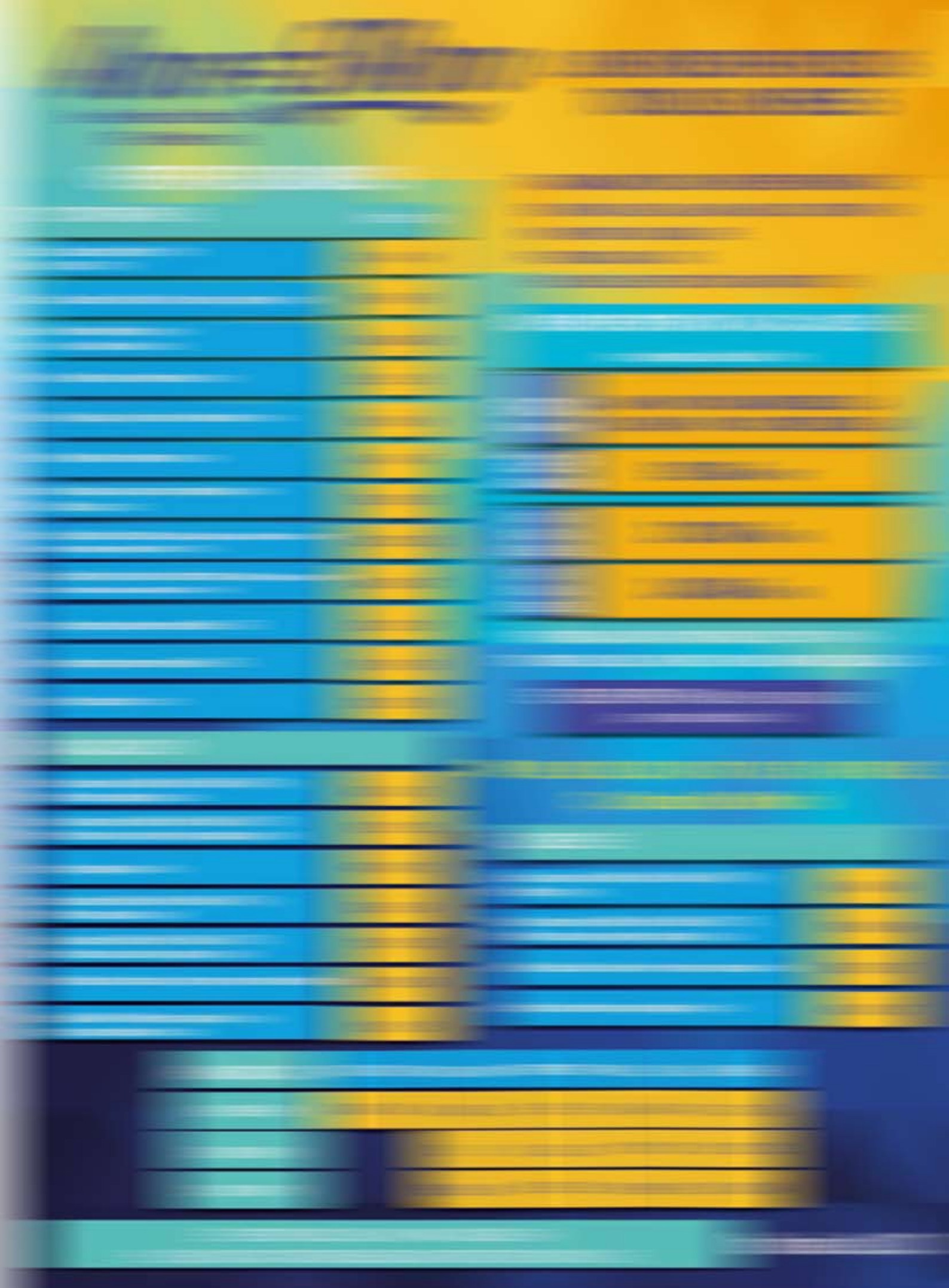
Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial en todo lo relacionado con el carnet por puntos y ciertos límites de velocidad en vías interurbanas.

En concreto, una de las principales medidas introducidas que se incorporan a la reforma presentada es la eliminación de la posibilidad de que los turismos y las motocicletas puedan superar en 20 km/h los límites de velocidad en las carreteras convencionales cuando adelanten a otros vehículos. Esta medida ya se ha implantado en otros países de la Unión Europea con la idea de reforzar el mensaje de que la maniobra de adelantamiento conlleva un riesgo de colisión frontal.

6 puntos por utilizar el móvil al volante

Junto a esto, y en lo relativo al carnet por puntos, se aumentan los puntos a detracer en aquellos comportamientos que para la DGT generan un mayor riesgo para la conducción. Además del aumento de puntos a detracer, la reforma trata de impulsar el mecanismo de cursos de conducción segura para mejorar la formación vial de los conductores.

Cuatro puntos por no utilizar el cinturón de seguridad





La DGT suprime los 20 km/h adicionales para adelantar en vías secundarias

En lo relativo al carnet, y con el objetivo de aumentar los comportamientos seguros al volante, se aumenta de 3 a 6 los puntos a detracer por conducir sujetando con la mano dispositivos de telefonía móvil. Hay que recordar que los despistes por utilizar dispositivos móviles mientras conducimos es una de las causas de accidentes más comunes en nuestro país.

Se aumentan también a cuatro los puntos a detracer por no utilizar el cinturón de seguridad, los sistemas de retención infantil, el casco u otros elementos de protección. Se incorpora de forma explícita como causa de sanción el mal uso de estos elementos ya que, según entienden desde el Ministerio, las consecuencias negativas para la seguridad son las mismas.

La reforma sobre la ley de tráfico tipifica también como acción grave "llevar en el vehículo" mecanismos de retención de radares o cinemómetros. La sanción por portar este tipo de aparatos es de 200 euros y conlleva la pérdida de tres puntos. La principal novedad es que, hasta ahora, solo estaba sancionado el uso de estos dispositivos durante la conducción, pero a partir de 2021 se sancionará simplemente con el hecho de llevarlo en el interior del vehículo.

Además de estas modificaciones de ca- lado, la reforma propuesta por el Gobierno

introduce la posibilidad de recuperar dos puntos del carnet con la realización de los cursos de conducción segura certificados por la Dirección General de Tráfico. Del mismo modo, se unifica en dos años el plazo que habrá de pasar sin cometer infracciones para recuperar el saldo inicial de puntos.

“La movilidad eléctrica está aquí para quedarse”

Patinetes considerados como vehículos

Por otro lado, el Consejo de Ministros aprobó un real decreto que modifica tanto el Reglamento General de Circulación como el Reglamento General de Vehículos en materia de regulación del tráfico urbano. El objetivo va también en la dirección de reducir la siniestralidad en las ciudades y regular las nuevas opciones de movilidad emergentes en las grandes urbes.

El Real Decreto redefine los límites gene- rales de velocidad en ciudad, y en concreto

establece que en las vías que disponga de plataforma única de calzada y acera, el límite será de 20 km/h; en las vías de un único carril por sentido de circulación, el límite será de 30 km/h; y en las vías de dos o más carriles por sentido de circulación, el límite seguirá siendo de 50 km/h.

Para que los ciudadanos conozcan de forma adecuada y para que las administraciones dispongan de tiempo suficiente para adaptar la señalización, los límites no se aplicarán hasta pasados seis meses de la publicación de este proyecto en el BOE.

El segundo punto importante que se introduce con esta modificación es que se regulan los vehículos de movilidad personal, definidos como aquellos vehículos de una o más ruedas dotados de una única plaza y propulsados por motores eléctricos que puedan proporcionar una velocidad entre 6 y 25 km/h.

Queda prohibida la circulación de este tipo de vehículos, patinetes en la mayor parte de los casos, por las aceras y las zonas peatonales. Los usuarios de estos vehículos deberán cumplir las normas de tráfico y queda vetada su circulación en vías interurbanas, travesías, así como autopistas o autovías que transcurran por la ciudad.

Informa la DGT que para poder circular con vehículos de movilidad personal, éstos deberán disponer del correspondiente certificado de circulación que acredite que cumplen con los requisitos técnicos contemplados en un manual de características que próximamente espera aprobar la Dirección General de Tráfico. Por último, el Consejo de Ministros aprobó un real decreto que reforma el Reglamento General de Conductores y que tiene como objetivo incorporar, de manera parcial, la Directiva europea relativa a la cualificación inicial y a la formación continua de los conductores de vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera. En virtud de este real decreto se reduce la edad mínima exigible para conducir camiones de los 21 a los 18 años habiendo aprobado el Certificado de Aptitud Profesional (CAP) de 280 horas de duración. También se reduce la edad mínima para conducir autocares a los 18 años, pero solo sin pasajeros y en un radio máximo de 50 km. Esta medida responde a una petición realizada por el sector de transporte por carretera debido a la escasez de conductores profesionales y abre la posibilidad de los jóvenes para que puedan acceder al mercado laboral.



Text area on a yellow background, containing several lines of blurred text.



Text area on a yellow background, containing several lines of blurred text.

1. Introduction

2. Background

3. Methodology

4. Results and Discussion

5. Conclusion

6. References

7. Appendix

8. Acknowledgements

9. Author Biographies

10. Correspondence

11. Contact Information

12. Declaration of Interest

13. Funding

14. Data Availability

15. Ethics Approval

16. Informed Consent

17. Supplementary Materials

18. Additional Information

