

La Gaceta TAXI

La primera revista del sector

AÑO XXVI
NUMERO 295
MARZO 2021



“Lo importante es lo que suceda las próximas semanas”

**Borja Carabante,
Delegado de Medio Ambiente y Movilidad
Ayto. Madrid**

www.gacetaadeltaxi.com



TAXIISTAS



“Se hace camino al andar”

Si volvemos la vista atrás, el papel de la mujer en todos los ámbitos sociales se ha incrementado de forma progresiva, especialmente en las últimas décadas. Pese a ello, la meta para alcanzar una igualdad merecida y justa aún está lejos de vislumbrarse. Por tal motivo, un mes como el de marzo, en el que se conmemora el Día Internacional de la Mujer, es un buen momento para recordar, tal y como plasmó Machado, que el camino por recorrer es largo, y que éste además, no debe entretenerse en debates que en ocasiones se resumen a lo lingüístico y superfluo.

Un buen termómetro social para medir cómo están realmente las cosas, como en tantas otras facetas, es el sector del taxi. Es cierto que la presencia, y la comodidad de las mujeres taxistas en su profesión ha mejorado en comparación con las que se iniciaron en el sector. Pero no es menos cierto que el camino se hace andando y que aún queda mucho trabajo por hacer, para que no se cometan injusticias por razón de sexo.

En este número de marzo en el que hemos querido rendir nuestro meritorio homenaje a las mujeres taxistas, todas nos han impresionado por su valía, fortaleza y esfuerzo. Tres valores fundamentales que deben regir en toda sociedad.

Pero este mes aún ha dado mucho más de que hablar dentro del sector. La presentación de una nueva ordenanza en Madrid y un reglamento actualizado para Andalucía evidencian la apuesta de la administración por adaptar la norma a los tiempos que vivimos. Sin embargo, la modificación del texto en la capital ha caído de forma desigual entre las asociaciones y ahora le toca al Ayuntamiento demostrar en las próximas semanas que, tal y como sostiene su concejal Carabante, estamos ante un texto abierto a las alegaciones de los taxistas.

4. Taxómetro

• Con opinión propia

6. Primera carrera

• Homenaje a las mujeres del taxi en el mes de marzo.



14. A fondo

• Entrevista al Delegado de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, Borja Carabante para hablar de la nueva Ordenanza del taxi de la capital, de competencia y del futuro.



20. En marcha

• Las asociaciones valoran la nueva normativa para el taxi de Madrid



22. Noticias

• La Taula Técnica del Taxi se renueva



24. + info

• Matías Martínez Olmo, una vida de medalla



26. Actualidad

• Fernando Morales, presidente de la UST y vicepresidente de la FAAT analiza el nuevo Reglamento para el taxi andaluz



30. Homologados

• Los taxis autorizados en Madrid



Año XXVI - Número 295 - Marzo 2021

Edita: GUSPIADA, S.L.

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

Página web: www.gacetadeltaxi.com

Directora: Pilar Glez. Matorra
pgmatorra@gacetadeltaxi.com

Redactora Jefe: Olga Lobo,
olga@gacetadeltaxi.com

Redacción: Javier Izquierdo,
jizquierdo@gacetadeltaxi.com

Colaboradores: Germán Ubillos,
redaccion@gacetadeltaxi.com

Dpto Comercial: GGM
comercial@gacetadeltaxi.com

Administración: info@gacetadeltaxi.com

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, un sector engañado (XXXVII)

Manu Sánchez

Responsable Geet
Plataforma en defensa
del servicio público del taxi



Una vez leí que Colón Buchaman en 1973 predijo que el automóvil estaba aquí para quedarse, que no sería fácil encontrarle sustitutos y que el problema de nuestra sociedad era decidir hasta qué punto estaba dispuesta a llegar con el vehículo a motor. Y acertó de pleno, salvo que le faltó detallar que con la aparición de los vehículos y su vertiginoso aumento, el espacio público iría reduciéndose, que derivaría a un aumento de consumo de energías no renovables produciendo una manta tóxica (contaminación atmosférica), el ruido ambiental, la intrusión visual, los accidentes y la congestión circulatoria. Todo un caos.

Cierto día también leí que con la evolución tecnológica poseedora de los datos (Big Data) y un transformado sector de la automoción, que busca su sostenibilidad diversificando el riesgo del negocio ante la gran caída de venta de vehículos, en esa necesidad de cambio ha venido realizando en apenas una década

congresos, conferencias y simposio de transporte, invitando a gobiernos, grupos políticos, instituciones, expertos y administraciones estrechando lazos comunes con la necesidad de frenar un proceso de afectación global.

En primer lugar las Plataformas tecnológicas han acaparado todos los campos económicos, sabiendo venderse como paraguas de solución global de la movilidad. En segundo lugar, tenemos a los productores de automoción obligados por Europa a vender vehículos con reducción de carga de contaminación, que han aprovechado para mezclarse con las pretensiones de la Unión Europea de crear sistemas de transporte que

“Produce inmensa tristeza pensar que la naturaleza habla mientras que el género humano no la escucha” Víctor Hugo

satisfagan las necesidades de la sociedad desde el punto de vista económicas, sociales y medioambientales y, con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible que defiende la misma línea de actuación y que se ponen en marcha desde las administraciones para propiciar el cambio necesario en el modelo aprobado de movilidad dentro del contexto de la corriente Europea.

Las políticas de reducir el vehículo privado de las ciudades y el alto precio que conlleva de momento la venta de los vehículos eléctricos unido a la nueva configuración en los hábitos de consumo de la sociedad, pasan por una transición aplicándose nuevas fórmulas de movilidad como el sharing (coches, motos, bicicletas y monopatinés eléctricos)

que utilizando la más sofisticada tecnología puesta a disposición del ciudadano permite ser utilizado mediante un pago de cuota fija o por servicio que incluya la tasa ecológica y de movilidad en dichos precios. Mientras que por parte de las Administraciones Públicas en

sus pretensiones promueven las nuevas fórmulas y a su vez incentivan el uso de los modos de transporte público (ferrocarril, metro y autobús), ¿qué pasa con el Taxi?

Me parece una gran idea que hayan buscado iniciativas para solucionar la congestión (espacio ocupado), la contaminación (costes derivados), los accidentes y la movilidad, para poder conservar la naturaleza y el medio ambiente. Me parece una gran idea que en el campo de la movilidad urbana se apueste por los medios de transporte menos contaminantes y menos consumidores de recursos, exigiendo la imposición de restricciones al uso del automóvil privado.



Pero lo que no me parece bien es que dentro de ese conjunto de propuestas desarrolladas o a desarrollar para las futuras ciudades inteligentes no incluyan el servicio del taxi, servicio cuya filosofía social siempre ha estado unido a contribuir y mejorar los desplazamientos de los ciudadanos ayudando a reducir la contaminación en las ciudades.

Por eso con todas estas medidas aplicadas muchas veces me he preguntado si el sharing es la fórmula mágica de quitar coches de las calles de una ciudad o por el contrario, viene a sustituir el espacio como aplicadores de una tasa ecológica y de utilización del mismo. Si a las personas que son propietarios del vehículo hoy se les invita a realizar sus desplazamientos en medios de alquiler citados por un precio fijado o por el pago por servicio realizado, estoy seguro de que "la electrificación de los modos vendría a solucionar la contaminación", pero pongo en duda que solucione la congestión, máxime cuando estamos observando una modificación viaria en todas las calles de las ciudades proyectada por la Administración Urbanística.

Una Administración Urbanística cuya función es diseñar en los espacios públicos su distribución para que otra Administración gestione en su ordenación ese espacio. El espacio es el que es, y si lo modifican seguirá siendo el que es. El uso de ese espacio público para mejorar la movilidad de los ciudadanos en modos no convencionales que asfixian al vehículo privado

también están asfixiando el servicio público del taxi que deambula por las calles de una ciudad como si de un laberinto se tratase. Cada día el final de un trayecto se hace más problemático.

Tiempo han tenido políticos y Administraciones públicas para preparar un servicio que ofrecido por el taxi en los 35 años que llevo de profesional en la prestación del servicio público, jamás he visto planes que anticipen su sostenibilidad, pues siempre lo han dejado al sacrificio que realizamos los taxistas para mantener un servicio flexible y eficaz en aras de los ciudadanos.



Las soluciones ofrecidas por las Administraciones Públicas no han servido nada más que para poner ciertas cortinas de humo transmitiendo a los ciudadanos haber hecho mejoras en el servicio cuando no es así. Solo se han limitado a ciertas modificaciones realizadas en las normas que regulan la actividad y la prestación

del taxi no solucionando el problema de fondo como es el productivo (incentivación del mercado) y el de movilidad (velocidad comercial) factores determinantes para fidelizar al ciudadano en el servicio público de taxi.

Aconsejo que antes de realizar cualquier otra modificación de la norma que regula el servicio, se diseñe un "LIBRO BLANCO DEL TAXI" que sirva de guía para establecer un Plan Director de Sostenibilidad, pues más cortinas de humo a estas alturas como que no, porque la hoguera echa chispas.

Taxi en femenino

Mujeres, audaces, decididas



**“Hay mucha leyenda, la gente lo ve como un sector muy peligroso”
Concha Guardado,
Madrid**

dos donde tradicionalmente no se la esperaba es un hecho desde hace años, aunque en el caso del taxi se trate todavía de un papel minoritario. En España, solo el 4% de los taxistas son mujeres que un día decidieron hacer del taxi su carrera profesional, destacando la libertad y el contacto con los demás en su día a día. Muchas de ellas, además, llegaron por casualidad. Porque como nos decía Concha Guardado, taxista madrileña con dos décadas de experiencia al volante, “es muy normal que las mujeres seamos hija de, hermanas de, o mujeres de taxista”. Ese fue su caso. “Mi padre era taxista, y cuando enfermó de cáncer pensó en mí para que me hiciera cargo de su licencia. Iba a ser algo temporal, y aquí sigo. Mi idea era estar seis meses viendo cómo funcionaba todo y dedicarme a lo mío, pero a mí el taxi me enamoró, y cuando volví a solicitar otra excedencia

Concha Guardado es taxista en Madrid desde el año 2000

En un año en el que no podremos salir a la calle a reivindicar el papel de la mujer en la sociedad por culpa de la pandemia, homenajeamos a través de estas páginas a todas las mujeres que han abierto camino y a aquellas que lo seguimos transitando a día de hoy. Porque cuando hace casi 100 años Dolores Trabado se puso al volante de un taxi en Pontevedra, no imaginaba que muchas más seguirían sus pasos en un sector que sigue siendo eminentemente masculino.

No solo al volante, también en otros sectores como la prensa especializada. Porque este mes de marzo, un mes en el que se reivindica la valía y fortaleza de las mujeres en todos los ámbitos de la sociedad, también cumple veinte años al frente de La Gaceta

del Taxi su directora, Pilar G. Matorra. Una fecha que también queremos celebrar con todos nuestros lectores ya que supuso un importante impulso para la revista, que siempre ha trabajado desde la profesionalidad ofreciendo información veraz y plural.

Sin duda el avance de la mujer en merca-

“Me sorprende que me digan valiente, si lo único que hago es conducir”

**María Isabel Roldán,
Córdoba**



María Isabel Roldán ejerce de taxista en Córdoba

as y taxistas de profesión

en mi trabajo y me preguntaron si volvía o no, les dije que me quedaba en el taxi”.

Aunque su idea de futuro era otra, reconoce que estar en el taxi y también en el mundo asociativo le ha permitido realizarse de muchas maneras. “La gente piensa que el taxista llevar a alguien del punto A al punto B, pero yo hago muchas más cosas”. Nos cuenta también que en torno al taxi “hay mucha leyenda, la gente lo ve como un sector muy peligroso” y reconoce que evidentemente lo es, “pero para todo el mundo, para hombres y mujeres”.

Un taxi, miles de historias

“A mí me sorprende cuando me dicen que qué valiente soy. Si lo único que hago es conducir”, nos cuenta entre risas María Isabel Roldán, taxista cordobesa y miembro de la directiva de la Asociación Provincial del Taxi de Córdoba. En Córdoba son veinticinco mujeres, “todas nos apoyamos mucho, pero también los compañeros” y llegó al taxi como otras tantas, de casualidad. “Mi suegro era taxista y me quedé en paro en 2008 y como mi suegro se quería jubilar, mi marido y yo vimos que era una oportunidad de tener una salida si él también se quedaba sin trabajo”. De eso hace diez años y asegura estar muy contenta con su trabajo, “no se hace pesado el día a día”, y destaca como ventaja la libertad y la disponibilidad de no depender de nadie, “eres tu propia jefa”. María Isabel, que se considera una persona muy extrovertida, señala también que este trabajo le permite aprender mucho con los clientes. “Yo lo llamo el piscotaxi, porque los usuarios se montan y te sueltan la historia y se desahogan y eso te hace ver que la gente tiene muchos problemas y poner en perspectiva los tuyos”.

Porque el taxi es, para prácticamente to-

**“A quienes se lo están pensando les digo que no tengan miedo”
Olga Martín, Madrid**



En Barcelona, Jenny Alayo lleva siete años trabajando el taxi

das las entrevistadas, una importante fuente de conocimientos. Por ejemplo, para Jenny Alayo, taxista de Barcelona desde hace 7 años lo que más le gusta de trabajar en el taxi es el contacto y la cercanía que se genera con los diferentes usuarios. “Nunca me voy a la cama sin haber aprendido algo de

**“El taxi es como un libro abierto, aprendes de cada situación vivida”
Jenny Alayo, Barcelona**



Olga Martín lleva 15 años trabajando en el sector y actualmente es consejera de RTT



Azucena Cabezas es titular de licencia en la capital

ellos, el taxi es como un libro abierto, aprendes de cada situación vivida”, nos explica.

Jenny, como muchas de sus compañeras, llegó al sector después de estar trabajando 12 años en otro sector. “La empresa hizo una reducción de personal y por ello decidí la compra de una licencia de autotaxi y empecé a trabajar como familiar autónoma colaboradora”.

Cuando Olga Martín comenzó a trabajar el taxi que había en su familia no se imaginaba lo mucho que le aportaría en los quince años que lleva al volante. “Me salió la oportunidad, me animé a probar y aquí sigo, porque me he enamorado de esta profesión”. Una profesión que, a su juicio, saca lo mejor de las personas y que aunque requiere de muchas horas de trabajo, “cada día es diferente, conoces a mucha gente en el taxi, que no deja de ser un confesionario”. No obstante, reconoce que Madrid es una ciudad hostil para pasar tantas horas en un taxi, pero anima a aquellas mujeres que se lo están pensando a dar el salto. “Que no tengan miedo en absoluto, porque cada día les va a gustar más esta profesión”. También en Madrid ha ejercido como taxista Azucena Cabezas, titular de licencia que empezó a trabajar en el taxi cuando se quedó viuda en 2003. Una aventura que reconoce haber disfrutado mucho.

Otras mujeres, sin embargo, no lo tuvieron tan fácil cuando decidieron acceder al sector. Es el caso de Isabel Segura, taxista en Valencia desde hace casi treinta años. Llegó al taxi tras intentarlo en el sector de las ambulancias y de las grúas de asistencia en carretera. “En aquella época no contrataban mujeres, y como yo quería trabajar, decidí sacarme el permiso para taxista. Pero también fue difícil empezar, porque las vacantes eran solo nocturnas y los patronos no querían mujeres por las noches, imagino que por miedo a que nos pasara algo”. Como su hermano ya era conductor en un taxi, habló con su jefe y los dos compartieron licencia hasta que Isabel vio claro su futuro. “Al año ya me había decidido a comprar una licencia, y desde entonces no he tenido ningún problema porque siempre he trabajado para mí misma”.

Eva Torres, de Málaga, asegura que trabajar el taxi era algo que tenía en mente “desde siempre”. Con 29 años ya era titular de licencia y ahora, catorce años después, asegura que esta profesión le ha permitido interactuar con gran diversidad de personas compaginando, en su caso, su actividad profesional con una importante labor solidaria que le ha llevado a poner en marcha el proyecto de pulseras solidarias. “Me reconforta y me siento orgullosa al saber que esas ho-

“Hemos tenido las puertas abiertas de las entidades” Azucena Cabezas, Madrid

ras muertas en las paradas sirven para algo, ayudando a la investigación con la Fundación Cris Cáncer”, para quien se han recaudado h más de 300.000€ para la investigación.

El techo de cristal

Sin familiares taxistas, Sonia Cambolor, desde Gijón, recaló en el taxi después de quedarse en paro. “Se habían concatenado varias crisis, la crisis naval, la metalúrgica, de la minería y yo trabajaba en despachos laborales y era muy difícil seguir manteniendo puestos de trabajo. Cuando me decidí pensé en cambiar de sector, saqué el BTP y a continuación me presenté al examen. Estaba probando sectores, daba igual uno que otro con tal de no estar de brazos cruzados, porque soy muy activa. Aprobé y empecé a trabajar. Ví que aquí había que mojarse y decidí comprar la licencia”.

Del taxi destaca, al igual que sus compañeras, el contacto con la gente. “Fue entrar en un mundo donde muchas personas te explicaban muchas cosas y conocías a un montón de gente de sitios muy diferentes, porque antes de la pandemia teníamos mucho turismo y además tenemos una colonia muy grande de emigrantes que volvía durante nuestro verano”.

Cuando comenzó hace veinte años solo treinta mujeres se dedicaban al taxi, habiéndose duplicado su número en las dos últimas décadas. Una mayor presencia que no se traduce en otros aspectos. “Echo de menos que haya más mujeres en puestos de mando, porque muchas de nosotras, sobre todo las más jóvenes con titulaciones universitarias, idiomas y muy preparadas, pueden aportar mucho a la profesión y no se atreven porque ven un techo de cristal que no saben cómo romper”.

Porque la presencia de mujeres en puestos directivos es casi anecdótica, aunque en los últimos diez años son muchas las que se animan a dar un paso al frente y participar activamente en la política del sector.

En Barcelona, Jenny Alayo se ha convertido en la primera mujer en presidir la Agrupación Taxi Companys, ATC, cargo que ocupa



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 trends and innovations in the automotive industry, 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 become more environmentally conscious and governments implement stricter emissions regulations. This section discusses the latest developments in EV technology, including battery efficiency and charging infrastructure.

Autonomous Driving

Autonomous driving technology is rapidly advancing, with major automotive manufacturers and tech companies investing heavily in research and development. This section explores the current state of self-driving cars, the challenges of regulatory approval, and the potential for widespread adoption.



20 años al frente de La Gaceta del Taxi

Pilar G. Matorra,
directora de
La Gaceta del Taxi



También por casualidad llegó Pilar G. Matorra a la dirección de La Gaceta del Taxi. “Empecé mi carrera profesional como periodista en la radio y después acabé trabajando en una empresa editorial donde había varias cabeceras, entre ellas La Gaceta del Taxi”. Aunque su puesto en este medio era algo temporal, “iba a cubrir la baja de la redactora”, las circunstancias hicieron que en apenas dos años asumiera su dirección. “Ahora veinte años después continúo ligada al taxi, al periodismo y a nuestra ya más que veterana revista”. Escribir sobre este sector, reconoce “requería muchos más conocimientos de los que la gente puede creer y del que poquito a poco fui aprendiendo muchas cosas”.

Como mujer en un colectivo eminentemente masculino, admite haber advertido en el trabajo de calle, “un cierto paternalismo y protección, aunque no lo llamaría exactamente machismo”. Pero también “es cierto que cuando tienes que tratar asuntos que afectan a la dirección, como es mi caso desde hace años, si en lugar de mujer directora hubiera sido director hombre, las sensaciones y experiencias hubieran sido otras muy distintas en más de una ocasión”.

De su trayectoria al frente del medio, “pionero entre los gratuitos, mucho antes de que apareciera el diario 20 Minutos”, destaca que el equipo que conforma La Gaceta del Taxi se ha convertido en “un gran especialista en un segmento de mercado que, desde los medios generalistas no despierta el mismo interés ni es tratado con los mismos conocimientos sectoriales”. “Estoy orgullosa de que el trabajo de tantos años esté dando el fruto que está dando y que hayamos obtenido los altos grados de credibilidad que creo tenemos, gracias a trabajar siempre con criterios profesionales e intentando dar cada día lo mejor de nosotros, aunque no siempre lo conseguimos”.

“Creo que se nos ha reconocido nuestra labor informativa pero no hemos tenido la misma comprensión en términos económicos. Como medio gratuito, nos financiamos a través de la publicidad. Y el porcentaje de ingresos directos provenientes del taxi, salvo muy contadas excepciones, no ha sido el que nos ha permitido sobrevivir”. Por suerte “hay muchas empresas afines para las que el taxi es un sector atractivo y este medio un soporte estable y con garantías”.

A pesar de su profesión y de llevar tantos años al frente de la revista, pocas personas conocen su cara. Y es que la directora de La Gaceta siempre se ha mostrado reticente a la exposición pública. “Me gusta mucho mi trabajo pero prefiero hacerlo en segundo plano”, reconoce. Este hecho no le ha evitado haberse convertido en el centro de críticas y ataques, muchos de ellos por parte de dirigentes “que no compartían nuestra línea editorial”. Una situación que ha sido capaz de capear sin entrar a los ataques. “Mi manera ha sido dar una respuesta puntual, a través de un comunicado o recurrir a los tribunales cuando entiendo que dichos ataques van más allá de la pura persona y tienen intereses políticos”.

Tras dos décadas ligada al taxi, y habiendo atravesado otras crisis económicas, se muestra confiada en que esforzándose y trabajando se saldrá también de esta. En el caso de La Gaceta del Taxi asegura que “nos hemos esforzado más que nunca para que nuestros lectores estén informados, pero para ser un medio gratuito, la parte financiera nos ha obligado, como a la mayoría, a contener gastos para salir adelante”. Por eso cree que para mantenerse en estos tiempos de pandemia “por el camino hay que dejar mucho y saber que tienes que hacer concesiones que en otros tiempos serían impensables. Sea como sea, gracias a todos por estos más que interesantes veinte años”.

“Lo que tiene de positivo por la libertad no lo tiene por el sueldo” **Isabel Segura, Valencia**

desde el pasado mes de enero. “Un gran reto como profesional y mujer” en el que nos asegura que trabajará con tesón “en equipo y sobretodo fomentando la unión en el sector, todos somos necesarios, mientras más mejor”.

En Madrid, Concha Guardado presidió durante más de dos años la Asociación Élite Taxi y actualmente sigue activa dentro de la entidad colaborando en diferentes frentes. Para ella “hay gente implicada y gente que no lo es tanto. Me gusta hablar de profesionales, no tanto de mujeres y hombres, porque yo me considero igual que otros compañeros”, y destaca que lo mejor que tiene esta profesión es precisamente que ha encontrado “gente maravillosa”. En la otra cara de la moneda, lamenta el inmovilismo de muchos compañeros, “que esperan a que todo el mundo se lo den todo hecho”.

Una visión similar ve su compañera valenciana Isabel Segura, para quien los taxistas estaban mucho más unidos cuando ella comenzó a trabajar. En su caso, creó la Plataforma de Afectados por la Nueva Ley del Taxi, que preside, tras aprobarse dicha ley que le afecta directamente. “He sido siempre una mujer muy peleona”, asegura, “he intentado crecer laboralmente y si no me dejan crecer es una frustración. Por eso me animé a montar y presidir la plataforma, para alzar la voz”. En su opinión, en Valencia faltan mujeres en las asociaciones, y considera que aunque “hay mujeres que sí querían estar ahí ellos” -en relación a las directivas- “no lo han permitido nunca”.

De forma muy diferente piensa la madrileña Azucena Cabezas, que ha sido directiva de la Federación Profesional del Taxi durante

“Lo tenía en mente desde siempre y surgió la oportunidad” **Eva Torres, Málaga**



Desde Valencia nos ha contado su experiencia Isabel Segura

varios años. Su salto a la política, nos explica, vino de la mano del actual presidente de Federación, Julio Sanz, y de su pareja, Santiago, que la animaron. Para ella las mujeres son las no terminan de atreverse a pasar a la acción, pero insiste en que “cuando nos hemos animado a participar en las entidades del sector, hemos tenido las puertas abiertas”. Ahora siente no poder estar en primera línea luchando, “pero hago lo que puedo y como titular de licencia seguiré luchando lo que nos dejan como ciudadano”.

En Córdoba, María Isabel Roldán también forma parte de la directiva de la Asociación

Provincial Trabajadores Autónomos de Córdoba. “A mí siempre me ha gustado mucho estar metida en esto, pero requiere de más tiempo y no siempre se tiene tanto. Por eso cuando las circunstancias ya lo han permitido me he animado. He tenido un gran respaldo por parte de mis compañeros y he sido la más votada. Soy la única mujer en la directiva y me siento como uno más”.

Para Olga Martín involucrarse más en el taxi fue algo que surgió a los pocos meses de empezar. “Ves cosas que no te gustan, que cambiarías, y piensas en intentar aportar en la medida que uno puede en el sector”. Ahora



Eva Torres es taxista en Málaga desde hace 14 años



Sonia Camblor trabaja el taxi en Gijón

es consejera de Radioteléfono Taxi Madrid y, además, responsable de formación de la aplicación para recibir servicios. “Cuando doy las clases intento transmitir este amor que tengo a mi profesión, y me dicen que salen muy motivados”. También colaboró durante los meses de confinamiento en coordinar a los cientos de taxistas solidarios que de forma altruista decidieron poner su tiempo y su taxi a disposición de los sanitarios madrileños. “Ha sido una de las experiencias más emocionantes de mi vida. Nunca me planteé llegar a tanto por el simple hecho de conducir un taxi”, nos asegura.

Apoyadas por los compañeros

Aunque el taxi es un mundo masculino, ninguna de las taxistas con las que hemos hablado se ha sentido discriminada por sus compañeros, más bien lo contrario. En cuanto a los usuarios, reconocen que hay gente más amable y otra no tanto, y todas ellas han vivido alguna situación más o menos incómoda al volante. Eso lo que le ocurrió a Olga, “aunque es algo anecdótico”. Con los compañeros, añade, “no he tenido nunca ningún tipo de problema” y destaca que cuando se le ofreció presentarse a las elecciones de Radioteléfono “en ningún momento se planteó porque fuera mujer u hombre, sino por mi manera de trabajar”.

“Cuando yo empecé era poco común encontrar una mujer al volante y menos una joven y que trabajaba por la noche sin mampara”, nos cuenta Concha. “Es verdad que

**“Muchas mujeres ven un techo de cristal que no se atreven a romper”
Sonia Camblor, Gijón**

algunos se lo tomaban como una gracia y otros se indignaban, pero los menos”. Con los compañeros, en cambio, siempre dice haber sentido “un apoyo total constante”. “Por aquel entonces, a principios de los años 2000, éramos la linterna, la lupa, el callejero y yo”, nos relata entre risas. “Ha habido compañeros que incluso me han ido guiando, una ayuda que no tengo palabras de agradecimiento para quienes me echaron un cable en esos momentos”.

Lo mismo ha vivido Azucena que recibió ayuda de sus compañeros desde el principio “pero porque era novata, no porque fuera mujer”. También deja claro que siempre se ha sentido muy integrada tanto a nivel de calle con mis compañeros, como a nivel de la junta directiva. Opinión que comparte Isabel en Valencia. “Los veteranos intentaban protegernos, te trataban como una hija. Y como no teníamos tanta tecnología, usábamos la emisora de los camioneros en caso de tener algún problema”.

Y es que los usuarios han sido a los que más les ha chocado ver a las mujeres al volante de un taxi. “Cuando yo empecé tenía

un aspecto muy joven”, recordaba Sonia Camblor, “y entonces hombres y mujeres dudaban incluso de que tuviera el carné de conducir y se extrañaban de que llevara un taxi, pero no tanto porque fuera mujer sino porque parecía muy jovencita”.

Eva Torres, en Málaga, coincide con sus compañeras. “Con los compañeros nunca he tenido problemas, al contrario, pero con usuarios en todos estos años sí que he tenido por ser mujer, desde ser rechazada por ser mujer y algún usuario que otro con proposiciones...”

Conciliar con el taxi

Entre las ventajas que mencionan todas las entrevistadas destaca la libertad de horario. Una flexibilidad que les permite conciliar su vida profesional y personal. Para Isabel Segura, “por desgracia las mujeres estamos preparadas para ser cuidadoras, tenemos metido en sangre que no podemos abandonar a un familiar que nos necesite”.

No siempre es así, como nos cuenta Sonia, en cuyo caso, cuando tienen que cuidar de terceras personas ella y su marido pueden repartirse las tareas porque trabajan al mismo ritmo, “y eso facilita mucho la conciliación”.

Pero esa libertad, tiene una contraprestación negativa, y es que si no trabajas, no cobras. “Es un trabajo que por un lado te permite tener mucha libertad si tienes hijos, mucha disponibilidad, no dependes de nadie. Pero claro, también son muchas horas y sobre todo ahora con el coronavirus, que en Córdoba estamos ahora al 50%, y lo que antes hacía en veintitantos días ahora lo tiene que hacer en la mitad”, nos explica María Isabel Roldán. “Es una de las grandes ventajas de ser taxista, la libertad, pero tienes que quitar horas de jornada laboral diaria”, insiste Eva Torres. “Lo que tiene de positivo por la libertad no lo tiene por el sueldo”, resume, de nuevo, Isabel.

Libertad, compañerismo, independencia, autonomía...Estos son solo algunos de los aspectos positivos de un sector que, en la segunda década del siglo XXI, todavía es eminentemente masculino. No obstante, cada vez son más las mujeres que se sienten atraídas por una profesión que, como hemos podido leer, es mucho más que transportar personas. Porque el taxi es una ventana al mundo, a conocer gente diferente y a vivir nuevas experiencias cada vez que un usuario sube a bordo.

Olga Lobo

TECHNICAL SPECIFICATIONS

EVOLUTIONARY DESIGN

CONTEMPORARY DESIGN AND TECHNOLOGY

PERFORMANCE AND EFFICIENCY



ADVANCED TECHNOLOGY AND INNOVATION

PERFORMANCE AND EFFICIENCY

CONTEMPORARY DESIGN AND TECHNOLOGY

PERFORMANCE AND EFFICIENCY

CONTEMPORARY DESIGN AND TECHNOLOGY

CONTEMPORARY DESIGN AND TECHNOLOGY

PERFORMANCE AND EFFICIENCY

“No somos tanto de regular como de

La licencia por puntos, la flexibilización del servicio en caso de caída brusca de la demanda, el taxi compartido o el pago vía móvil son algunas de las novedades que recoge la nueva Ordenanza del taxi de Madrid. Entrevistamos al Delegado de Medio Ambiente y Movilidad, Borja Carabante, que recuerda que el texto se encuentra en periodo de alegaciones e invita a todos los taxistas a participar en el documento definitivo. “El objetivo que tenemos todos es dar un mejor servicio”, ha señalado a nuestro medio.



Borja Carabante es Delegado de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid.

El taxi de Madrid estrenará nueva Ordenanza municipal en apenas unos meses. Al menos esa es la intención del Delegado de Medio Ambiente y Movilidad, Borja Carabante, que confía en aprobar el texto definitivo en el mes de mayo. Hasta entonces, la nueva normativa tendrá que pasar por una fase de alegaciones, hasta el 22 de marzo, en la que Carabante anima a participar a todo el sector para una posterior revisión en Junta de Gobierno antes de su paso definitivo al pleno, donde espera que sea aprobada con el apoyo del resto de grupos municipales.

Entre las cuestiones más polémicas destaca la creación de la licencia por puntos, que partirá de inicio con 8. A partir de ahí, y en función de las infracciones graves o muy graves, pueden llevar al Ayuntamiento a suspender la licencia “de 3 meses a un año”. El sector, que reclamaba una “cartilla por puntos”, ya ha anunciado que alegará este aspecto de la normativa, si bien Carabante asegura que la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres Urbanos no permite que dicha retirada

de puntos vaya afecta al conductor.

No es la única novedad. La flexibilización del servicio de taxi, que permitirá al ayuntamiento la regulación del taxi en caso de caída de la demanda durante dos meses, el taxi compartido y la eliminación del régimen especial de eurotaxis son otros de los puntos incluidos en la nueva legislación.

Gaceta del Taxi.- La inclusión de una licencia por puntos no ha gustado a ninguna asociación del sector, que reclama que se modifique por una cartilla por puntos. ¿Es un cambio factible?

Borja Carabante.- La Ley de Ordenación de Transportes Terrestres Urbanos no permite que esa retirada de puntos vaya sobre el conductor, no tenemos competencia sobre ello. En todo caso, si encontráramos la fórmula jurídica de hacerlo, lo haríamos. De todas maneras ahora, como sabéis, hay un trámite de información pública durante un mes en el que recogeremos las alegaciones que nos haga el sector y otras organizaciones y suponemos que sobre esto harán alguna aportación. Pero a día de hoy, lo que hemos estudiado nosotros es que no puede hacerse sobre el conductor sino sobre el titular de la licencia.

G.T.- ¿Qué aporta esta licencia por puntos al sector?

A más garantía de los derechos, “mayor calidad de servicio”

permitir que el taxi pueda competir”

B.C.- Que los ciudadanos tengan mejor garantía de sus derechos, que se esté prestando un servicio adecuado conforme a la Ordenanza y que si se incumple se pueda tener una sanción e incluso retirarse dicha licencia es una garantía para los consumidores, de igual manera que existe la retirada de la licencia a un restaurante o un bar. Cuando se tiene una mayor garantía de los derechos de los consumidores uno se siente más cómodo utilizando ese servicio y se genera mayor calidad del servicio.

G.T.- Uno de los aspectos que desde el taxi venían pidiendo al Ayuntamiento era la posibilidad de regularse ante una situación como la que se está viviendo en estos meses de pandemia. ¿Será posible con la nueva Ordenanza?

B.C.- Lo que queremos es poder incorporarlo para que si se produce una situación del mismo tipo, podamos hacerlo, aunque no está condicionado solo a la pandemia. Lo que dice la Ordenanza es que cuando se produzca una reducción de la demanda del 50% durante dos meses continuados el Ayuntamiento podrá dictar resolución para reducir la oferta en ese 50% teniendo con independencia de la causa que lo provoque. Esto viene a reafirmar lo que nosotros decíamos, que necesitábamos el instrumento jurídico para poder hacerlo. Y en este caso el instrumento jurídico que necesitábamos era la Ordenanza.

G.T.- El texto que ahora se expone públicamente, ¿ha sido consensuado con las asociaciones?

B.C.- Les hemos informado de aquellas cuestiones que hemos considerado relevan-

“Los ayuntamientos no tenemos capacidad para regular las VTCs”

tes a incorporar. Algunas otras no se han incorporado porque a ellos no les parecía adecuado, otras continúan en debate a la espera de esas alegaciones que van a producirse en este mes. Por ejemplo, había cuestiones como el tema vestimenta que han sido flexibilizadas por ellos. Hemos añadido otros temas para la obtención de las autorizaciones y algún tema de procedimiento para la renovación. Hemos tenido muchas reuniones en las que les hemos explicado aquellas cuestiones que nos parecían esenciales incorporar a la Ordenanza.

No se ha incorporado por ejemplo la figura jurídica ni la pretensión de algunas organizaciones de consumidores de ampliar el horario laboral y flexibilizar más la prestación del servicio en cuanto a las horas porque sabemos que el sector del taxi no estaba de acuerdo. Lo importante es lo que suceda las próximas semanas, porque insisto, es un texto completamente abierto.

G.T.- Usted ha pedido en varias ocasiones que el Pleno respalde el texto definitivo. ¿Prevé muchos cambios tras el periodo de alegaciones?

B.C.- Espero que este texto no sea el que se apruebe, porque eso significaría que no hemos recogido las aportaciones del sec-

tor ni del resto de colectivos o que no se han hecho aportaciones sustanciales. Estoy convencido de que, no solo el sector del taxi, sino madrileños y organizaciones así como los grupos municipales mejorarán el texto. Precisamente este periodo de información pública de debate público hará que crezca y nosotros estamos abiertos a asumir las alegaciones que se hagan. El objetivo que tenemos todos es dar un mejor servicio.

Competencia en igualdad de condiciones

G.T.- La Ordenanza incluye lo que usted ha denominado herramientas competitivas, ¿en qué consisten?

B.C.- Instrumentos que les permitan a los taxistas competir con otros medios de transporte como las VTCs a través de, por ejemplo, el precio cerrado máximo. Esta es una de las ventajas que tiene la precontratación del servicio con las VTCs, y al taxi esta herramienta le va a permitir competir en igualdad. También incorporamos la mejora de la tecnología, como el pago a través del móvil, el bucle magnético para las personas con discapacidad auditiva u ofrecer un servicio distinto al de las VTCs, como es el taxi compartido. Todos ellos son herramientas permiten que el taxi pueda reinventarse. Pero para que haya esa competencia en igualdad de condiciones, por el otro lado también tienen que cumplir ciertas regulaciones, aunque en este caso compete a la Comunidad de Madrid.



El Delegado insiste, "es un texto completamente abierto" y anima a que todos los profesionales participen en la fase de alegaciones

G.T.- Es obligado trasladarle una pregunta que muchos taxistas se estarán haciendo, ¿qué van a hacer con la Ordenanza de VTCs aprobada por el anterior gobierno municipal?

B.C.- Siempre he dicho que eso no es una competencia municipal, que es una competencia que depende de la Comunidad de Madrid porque la tiene delegada a su vez por el Ministerio de Fomento. Los ayuntamientos no tenemos capacidad regulatoria para regular los vehículos de alquiler con conductor y estamos a la espera de que la Comunidad de Madrid concluya dicha regulación. Lo que sí hemos dicho es que no somos tanto de regular como de permitir que el sector del taxi pueda competir, y en ese sentido esta Ordenanza da respuesta a esta cuestión que decía.

Más eurotaxis y más ecológicos

G.T.- La sostenibilidad se ha convertido en un tema prioritario, también para el taxi. Una vez en vigor esta nueva Ordenanza, todos los nuevos eurotaxis que se adscriban

a una licencia tendrán que ser ECO o Cero. ¿Hay oferta suficiente?

B.C.- Entiendo que la excepción de la anterior Ordenanza, dejando al margen a los taxis accesibles de los modelos ECO y CERO se debía a que no existía dicha tecnología, pero hoy día ya existen y son vehículos ya homologados por el Ayuntamiento de Madrid.

El Ayuntamiento estudiará "flexibilizar" la homologación

Creo que es importante que el sector del taxi participe en el cuidado del medio ambiente, algo en lo que por cierto está ayudando de manera activa el Ayuntamiento. El año pasado dimos más de 4 millones de euros en subvenciones para renovar 1.600 taxis y este año hemos destinado 5 millones, incluidos también los eurotaxis. Por lo tanto es una exigencia medioambiental de la que el Ayuntamiento va a participar financiando parte de dicha renovación.

G.T.- ¿Cree que el Ayuntamiento debería flexibilizar la homologación de vehículos para aumentar la oferta de eurotaxis con estas características?

B.C.- Es una de las cuestiones que me parece más importante y estamos dispuestos a incorporar algún cambio para la homologación de nuevos modelos. Ahora bien, la homologación que hace el Ayuntamiento por parte de las distintas marcas y modelos de vehículos solo persigue una cuestión de seguridad para usuarios y taxistas. Pero podemos flexibilizar esa homologación siempre garantizando la seguridad.

G.T.- También sobre eurotaxis es otra de las novedades incluidas, la eliminación del régimen especial. Ahora, cualquier profesional podrá adscribir a su licencia un eurotaxi. ¿Por qué se elimina el anterior régimen?

B.C.- Ya hemos llegado al 5% mínimo que nos exigía la ley, y una vez cumplido parece lógico que el régimen específico que permitía alcanzarlo vuelva al régimen general de manera que cualquier taxista pueda poner en servicio un eurotaxi para poder incrementar ese porcentaje. Creo que es una medida



THE UNIVERSITY OF CHICAGO

PHYSICS DEPARTMENT

PHYSICS 439

LECTURE 1



Figure 1: A 3D rendering of a lens system.



1.1. THE LENS

The lens is a curved surface that refracts light rays. It is used to focus light rays to a point, called the focal point. The distance from the lens to the focal point is called the focal length.

1.2. THE MIRROR

The mirror is a curved surface that reflects light rays. It is used to focus light rays to a point, called the focal point. The distance from the mirror to the focal point is called the focal length.



Para Carabante la nueva Ordenanza fomenta la sostenibilidad y favorece la digitalización

positiva que flexibiliza las condiciones y hace más sencilla la ordenanza. Quien apueste por el eurotaxi dará un servicio adicional, prestando servicio también a personas con movilidad reducida. Y cuanto más flexibilización haya y mayor porcentaje de esos vehículos estén a disposición de los usuarios, mejor. Entiendo que es una cuestión muy de detalle que se refiere más a la posibilidad de qué sucederá con los descansos, pero entiendo que está abierto a debate, aunque a priori no veo ningún problema.

G.T.- La escasez de demanda está provocando que muchos taxistas decidan esperar en las paradas, pero muchas se han quedado cortas y los profesionales están siendo multados multas por estacionar fuera de los situados. ¿Qué puede hacer el Ayuntamiento al respecto?

B.C.- Hemos trabajado con el sector del taxi para incorporar nuevas paradas y hemos ampliado algunas de las existentes para evitar estas situaciones. Francamente tenemos muy difícil sin este instrumento ju-

rídico que es la Ordenanza una posibilidad a que, ante el incumplimiento de la normativa, que es exceder el número de taxis que están en una parada, no sean sometidos al régimen sancionador. Ahora bien, para eso estamos trabajando con las asociaciones del sector del taxi, para que nos digan dónde creen ellos que es necesario incrementar un número mayor de plazas. También hemos anunciado un aumento de plazas de taxi en los próximos años para que sea más sostenible, ya que esos desplazamientos que se hacen en vacío y que tanto perjudican a los propios taxistas también provocan tráfico y congestionan las calles.

G.T.- Muchos profesionales se sienten abandonados por el ayuntamiento en estos momentos, ¿qué les diría?

B.C.- Hay una parte muy importante de taxistas que no están asociados a ninguna asociación del sector, creo que el 40%, y se puede sentir no representado. Pero nosotros hablamos con esas asociaciones y con cualquiera que se dirija a la administración, y van a poder participar en esta Ordenanza a través de este periodo abierto de exposición pública. Porque está dirigido a todo el mundo. Invito a que ese porcentaje que no se siente representado por nadie participe.

Texto: Olga Lobo

Fotos: Ayuntamiento de Madrid

“Cuanto más eurotaxis a disposición de los usuarios, mejor”

5 millones de ayudas directas

El pasado mes de diciembre, el pleno del ayuntamiento de Madrid aprobó la concesión de 5 millones de ayudas directas para el taxi. Una proposición que contó con el apoyo de todos los grupos y que puso de manifiesto la voluntad política de apoyo al taxi, según señaló en su momento el Delegado de Medio Ambiente y Movilidad. Carabante entiende que “hay poco trabajo y el taxi es uno de los sectores más duramente castigados por esta pandemia”. Con estas ayudas, esperan “poder mitigar en la medida de lo posible la pérdida que con ocasión de esta pandemia hayan padecido los profesionales.

De momento siguen estudiando “bajo qué criterios concedemos estas ayudas, en qué momento y qué cuantía”. Pero insiste en que “es algo que quiero hablar con las diferentes asociaciones y grupos políticos para ponerlas en marcha cuanto antes”.



Consenso en contra de

El anteproyecto de la Ordenanza del Taxi de Madrid no ha sido recibido de forma igual por las diferentes asociaciones que representan al sector en la capital. Federación Profesional de Madrid y Élite Taxi se han mostrado bastante críticos con el texto, mientras que la Asociación Gremial y la Asociación Madrileña consideran que esta modificación era necesaria para el futuro del sector. El único punto en el que sí parece haber un consenso claro entre las cuatro organizaciones representativas está en el rechazo a la idea de establecer una licencia por puntos que condene únicamente al titular en caso de infracciones a la normativa.

conductor comete una infracción, al titular le pueden retirar la licencia y el asalariado irse a trabajar otro coche. Con esto no hemos resuelto el problema”.

Sanz ha anunciado que presentarán alegaciones y ha querido dejar claro que este texto no se ha tenido en cuenta las consideraciones de las asociaciones. Ahora se pondrán en contacto con los distintos grupos políticos y esperan modificar el texto antes de su aprobación en el pleno.



Julio Sanz, presidente de la Federación Profesional del Taxi de Madrid (FPTM)

Para Julio Sanz, presidente de la Federación Profesional del Taxi de Madrid, solo el modo en el que se ha presentado la Ordenanza le parece “una barbaridad”. El representante de la organización mayoritaria en estos momentos en la capital, advierte que aún queda pendiente una decisión judicial que puede echar para atrás el reglamento autonómico del taxi que ha dado origen a esta ordenanza. “Si se admite nuestra demanda, a lo mejor estamos haciendo un trabajo en balde”.

Desde FPTM insisten en que el taxi “ya está modernizado y da seguridad a los usuarios”, y que justificar la ordenanza por esos motivos es “innecesario”. Junto a esto, Sanz critica “la liberalización que se pretende establecer permitiendo poner eurotaxis sin limitación”. “Esto implica que desaparecerían los días libres y la regulación, y eso es regresivo”, asegura Sanz.

“Tampoco estamos de acuerdo en cómo se ha planteado el taxi compartido, esa idea de ir recogiendo clientes hasta llenar el taxi nos parece tercermundista y no estamos a favor”, explica Sanz en relación a otra de las novedades importantes del texto. Otro punto de crítica es la lentitud del gobierno municipal en admitir la posibilidad de reducir la oferta al 50% en situaciones como la que estamos atravesando.

La licencia por puntos, explica Sanz, “no es lo que pedían las asociaciones”. “Se pedía un permiso municipal por puntos, y ahora si un

Alberto de la Fuente, presidente de la Asociación Gremial del Taxi de Madrid (AGATM), si considera, por el contrario, que el nuevo texto municipal regulador del taxi puede ayudar a mejorar el servicio. “El precio máximo es un avance de cara al usuario que da garantías y confianza a la hora de coger un taxi”, asegura en relación a la regulación del precio máximo para servicios precontratados.

Otro asunto que ha levantado polémica es la posible liberalización del régimen de eurotaxi. En este aspecto, sobre la posibilidad de implantar eurotaxis sin limitación, de la Fuente explica que, aunque da lugar a interpretaciones, “se favorece a que cualquiera pueda poner un eurotaxi”. Desde Gremial asegura, por su parte, que “harán aclaraciones en lo que respecta a la uniformidad” pero advierten que lo que hace falta es que el Ayuntamiento “se implique en hacerlo cumplir”.

En lo que no está de acuerdo el presidente de Gremial es en la posibilidad de establecer una licencia por puntos. “Es algo que no se puede tolerar”, asegura de la Fuente, que insiste, al igual que Sanz, en que “no se puede castigar al titular por la infracción que puede cometer un conductor asalariado”. “No se entiende que contrates a un trabajador, y en un solo día pueda perder el titular la licencia, mientras que el conductor al día siguiente puede trabajar con otra”.

“Tampoco estamos de acuerdo en la obligatoriedad de instalar el bucle magnético para personas con carencia auditiva. No es neces-



Alberto de la Fuente, presidente de la Asociación Gremial del Taxi de Madrid (AGATM)

la licencia por puntos

rio que sea obligatorio". En este punto también coincide con la postura de la Federación, que al respecto ha asegurado que les parece "una barbaridad", y que puede ser un complemento adicional pero nunca obligatorio.



Luis García, presidente de la Asociación Élite Taxi Madrid

"El anteproyecto no nos ha gustado, a grandes rasgos". Son palabras de **Luis García, presidente de la Asociación Élite Taxi Madrid**, al entender que lo que realmente se necesita regular hoy en día es "la actividad de quienes están realizando intrusismo en nuestro sector".

García hace también referencia a la posible decisión judicial que puede hacer tambalear el reglamento del taxi de 2019 que ha motivado esta modificación de la ordenanza. "Con esta normativa no se piensa en el ciudadano, ni en el autónomo o asalariado, se está pensando en que las multinacionales puedan trabajar también con el taxi", asegura el presidente de Élite Madrid.

En la misma línea que FPTM y Gremial Madrid, desde Élite no están de acuerdo tampoco con la licencia por puntos. "Las organizaciones estamos de acuerdo en que es un error que no va a solucionar el problema, y encima va a crear otros nuevos", explica García. "La normativa y el régimen sancionador obliga a unas reglas y el Ayuntamiento tiene unos mecanismos para que esos titulares o conductores que se salten la normativa, se les pueda sancionar".

En el asunto de la posible liberalización de los eurotaxis, Élite se pone en una situación similar a la de FPTM. "No sabemos el número de eurotaxis concreto que tenemos en la ciudad", explica García, que tiene claro que el problema "es que el Ayuntamiento no ve la opción de subvencionar a los taxistas que quieren dar este servicio a personas con movilidad reducida". "Al final, para que se establezcan eurotaxis, lo que se hace es permitirles trabajar más horas, pero esto es una manera encubierta de liberalización que no soluciona el problema".

Alegaciones conjuntas en los aspectos en común



Felipe Rodríguez, presidente de la Asociación Madrileña del Taxi (AMT)

La Asociación Madrileña del Taxi también ve con buenos ojos el nuevo texto, incidiendo, al igual que el resto de colegas, en el problema que generaría la licencia por puntos. "Hay que sancionar al conductor que cometa una infracción, o hay que sancionar al propietario si no lleva el coche", asegura **Felipe Rodríguez, presidente de AMT**. "En esto estamos las cuatro asociaciones de acuerdo, se debe establecer un permiso municipal por puntos".

"Estamos de acuerdo con el precio cerrado, el taxi compartido y también con la uniformidad", explica el representante de AMT, que asegura que en los puntos en los que las organizaciones estén de acuerdo, presentarán alegaciones conjuntas.

En lo que respecta a los eurotaxis, desde AMT se muestran de acuerdo en que "el que quiera poner un eurotaxi, que lo ponga". "También estamos a favor de que quien haya perdido la cartilla la pueda recuperar, porque así lo establece el reglamento".

"El desencuentro entre las asociaciones está en lo de siempre. Nosotros seguimos insistiendo en las 24 horas, no queremos regulación, y no estamos de acuerdo en que en caso de pandemia se pueda regular al sector el 50%", insiste el Rodríguez.

Pilar G. Matorra/Javier Izquierdo

El taxi de Barcelona refuerza el liderazgo de Élite en la Taula

La Asociación Élite Taxi Barcelona ha sido la organización más votada en las elecciones celebradas el pasado 1 de marzo para designar a los representantes de los titulares de una o dos licencias de taxi del Área Metropolitana de Barcelona.

Con un total de 1.747 votos, Élite obtuvo el 57,13% sobre el total de 3.058 votos emitidos. La segunda organización más votada ha sido el Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC), que obtuvo 679 votos, un 22,20% del total. En tercer lugar se ha situado la Agrupació Taxi Companys (ATC), que ha recibido 536 votos, un 17,53% sobre el total de los emitidos. Además, se han contabilizado 96 votos en blanco.

En las elecciones participaron un 44,81% de los votos censados, en una jornada electoral un poco distinta ya que tuvo que realizarse de forma telemática a consecuencia de las restricciones provocadas por el coronavirus.

De esta forma, y en base a las nuevas normas para la renovación de la Taula Técnica, Élite Taxi contará con cuatro representantes en la mesa para representar a las personas físicas titulares de una o dos licencias, al haber obtenido más de un 50% de los votos. STAC y ATC contarán con dos representantes cada una por haber obtenido entre un 10% y un 30% de los votos.

Syed Junaid, candidato de Élite Barcelona, comentó a La Gaceta del Taxi que están satisfechos por haber obtenido la mayoría de los votos del taxi del AMB, al tiempo que ha explicado que ha recibido un gran apoyo de la comunidad pakistani tras su marcha a Élite.

Por parte del STAC, Jaime Sau afirmó también estar satisfecho con los resultados al haber recuperado la representación en la Taula y haber doblado los votos de las elecciones de hace cuatro años, pasando del 9 al 22% del total.

Jenny Alayo, candidata de ATC aseguró satisfecha con la campaña que hicieron desde su organización y explica que ahora seguirán luchando por la unidad en el sector, el cumplimiento del 1/30 y de la implantación de la app pública.

Victoria de AET en el ámbito empresarial

En lo que se refiere a la representación en la Taula Técnica para las personas jurídicas o personas físicas titulares de tres o más licencias de taxi, se contabilizaron un total de 496 votos. La Asociación Empresarial del Taxi (AET) obtuvo 395, es decir, un 79, 64% de los votos, mientras que la Asociación Barcelonesa de Empresarios y Auto-patronos Taxistas, que obtuvo 97 votos, un 19,56%. 4 votos fueron contabilizados en blanco.



Élite Taxi Barcelona obtuvo el 57,13% de los votos

Desestimado un recurso de Unauto contra la regulación de VTC



La Federación del Taxi de Galicia se personó del lado del gobierno gallego

El Tribunal Superior de Xustiza de Galicia (TSXG) ha desestimado un recurso presentado por Unauto, la organización representativa de empresas de VTC, contra la norma aprobada por el Gobierno gallego que regula el transporte público en vehículos de menos de nueve plazas.

El recurso de la patronal de VTC solicitaba la nulidad de cinco artículos y de un total de 15 apartados de otros tres preceptos. Sin embargo, el TSXG ha rechazado todas las peticiones ratificando en su integridad la normativa de la Ley de Transportes autonómica de la Xunta, dando razón a la Consellería y a la Federación de Autónomos del Taxi de Galicia (Fegataxi), ambas presentadas como codemandadas.

Entre los requisitos que incluye la nueva normativa se encuentra la obligatoriedad para estos vehículos de llevar distintivos que faciliten su reconocimiento en la vía pública, así como un tiempo mínimo de precontratación obligatorio para evitar que se puedan recoger clientes de forma imprevisa.

La normativa admite además la posibilidad de que la Xunta restrinja el número de autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor que pueden prestar servicio en la comunidad.

La renovación del CNT, en el punto de mira de las nacionales

De cara a la próxima renovación del Comité Nacional de Transporte por Carretera, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) ha convocado, a través de su Dirección General, a las asociaciones representativas del taxi para que presenten la documentación necesaria.

En el caso del sector del taxi, las asociaciones y federaciones que quieran estar presentes en el Comité deberán entregar la documentación requerida entre el 1 y el 30 de abril de 2021, por lo que es posible que la renovación del CNT se lleve a cabo antes incluso del mes de septiembre.

Las asociaciones nacionales deberán acreditar su volumen de representación, y dentro del taxi se están produciendo movimientos que pueden alterar el porcentaje de unas u otras. Según ha podido saber La Gaceta del Taxi, la Asociación Provincial del Taxi de Zaragoza, que abandonó la Federación Española del Taxi (Fedetaxi) durante la presidencia de Ángel Julio Mejía, estaría estudiando su retorno a dicha organización.

Por otro lado, en lo que respecta a la Asociación Nacional del Taxi (Antaxi), ésta también podría engordar su volumen con la suma de las licencias que aporte Élite Taxi Barcelona. La asociación mayoritaria en la Ciudad Condal decidió en una asamblea celebrada la semana pasada solicitar su ingreso en Antaxi. Julio Sanz, presidente de la nacional, no ha desmentido a nuestro medio esta posibilidad, incidiendo eso sí, en que por el momento no tienen solicitudes de ingreso aunque en los próximos días podría haber novedades al respecto.

Actualmente y tras la última renovación del Comité que tuvo lugar en 2017, Fedetaxi ostenta el 60,83% de la representatividad del taxi, mientras que Antaxi tiene el 39,17% dentro de la sección correspondiente al taxi. Otra de las cuestiones a resolver es si la Federación Élite Taxi España (FETE) logra alcanzar un número de representatividad suficiente para entrar en el comité durante esta revisión.



La renovación del Comité podría llevarse a cabo en septiembre

El taxi advierte de la “ilegalidad” de la norma de VTCs de Garrido

Establecer una regulación autonómica de VTC para permitir a estos vehículos realizar servicios urbanos a partir de 2022, debe traer consigo un cambio en el Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid, y así se lo ha advertido la Federación Profesional del Taxi al consejero de Transportes de la CAM, Ángel Garrido.

La organización presidida por Julio Sanz ha señalado que “llegará hasta las últimas consecuencias” si finalmente modifica la ley de transportes que “busca la equiparación de las VTC con el sector del taxi”. “Nos van a tener enfrente si quieren modificar normativas autonómicas que afecten negativamente al colectivo del taxi”, ha afirmado el presidente de FPTM.

Desde el sector del taxi toman como referencia dos recientes sentencias del Tribunal Supremo donde se reconoce que solo aquellas comunidades autónomas que hayan recogido en sus estatutos competencia exclusiva en materia de transporte discrecional de viajeros, pueden legislar abiertamente al respecto.

Las que no tengan asumidas esas plenas competencias, señala FPTM, “solo podrán legislar a partir del desarrollo de la norma estatal”. Este sería el caso de la Comunidad de Madrid, que según recuerda la asociación de taxistas, no puede legislar contradiciendo el llamado “Decreto Ábalos”, que indica que a partir de octubre de 2022 las VTC sólo podrán llevar a cabo trayectos interurbanos.

FPTM entiende que la regulación que pueda abordar la CAM en relación con las VTC, podrá establecer modificaciones en el ámbito de la pre-contratación, o relativo a horarios y características de vehículos, pero “nunca se les podrían habilitar para hacer servicios urbanos”.

Sanz quiso dejar claro que llegarán “hasta las últimas consecuencias” y solicitarán “responsabilidad a los legisladores que quieran favorecer intereses particulares frente al general de los usuarios”.



El mago blanco del taxi



Matías Martínez Olmo ejerció como taxista 45 años

Alejandro, Joaquina y Manuel disfrutaban de una vida sin sobresaltos desde que en su camino se cruzó Matías Martínez Olmo. Gracias a la solidaridad de este taxista retirado, esta familia no solo pudo dejar la calle después de 6 meses viviendo junto a otras 40 personas, sino que ahora tienen un negocio propio, el bar Los sin techo de Matías, y una vivienda. Y Matías ya se encuentra negociando para ayudar a otra familia a conseguir abrir su propio negocio.

Nacido hace 80 años en el municipio de Júcar del Segura, en Cuenca, Matías ejerció su profesión en Madrid entre 1962 y 2007, año en el que se jubiló. Pero al igual que sucediera en las historias fantásticas del Señor de los anillos, cuando Gandalf volvió envuelto en sus ropajes blancos convirtiéndose en el mago blanco para ayudar a los hombres, Matías siempre se ha mostrado dispuesto a

tender su mano a los demás. Como aquella vez que acudió a la llamada de socorro de una vecina de Hortaleza para atender a su marido por una caída en el hogar. Gracias a los primeros auxilios proporcionados por Matías, que abandonó su taxi en la calle para acudir al domicilio de la señora, el SAMUR llegó a tiempo para recuperar a la persona accidentada.

Por eso no es de extrañar que muchos hayan respaldado, entre ellos esta publicación, la petición realizada por el periodista y escritor Javier Leralta, especialista en el taxi madrileño, solicitando al Ayuntamiento de Madrid uno de los distintivos honoríficos, Medalla de Plata, que concede el Consistorio. En palabras de nuestro compañero, "Matías es la Madre Teresa de Calcuta en hombre".

Este nivel de implicación no es habitual de encontrar. Pero Matías, tras estar 45 años al volante de su taxi y al servicio de la ciudad, se ha labrado un presente donde goza de gran simpatía, respeto, admiración y reconocimiento dentro y fuera del sector gracias a sus numerosas obras de caridad y a su ayuda a los colectivos más vulnerables.

Una colaboración que se ha hecho especialmente patente durante la pandemia, meses en los que ha proporcionado no solo ayudas económicas tanto a sus ex compañeros de profesión como a ciudadanos anónimos atravesando difíciles situaciones, sino también repartiendo mascarillas e hidrogel entre

los taxistas para que fueran más seguros en sus vehículos. También recientemente colaboró para que Cielo, una bebé de menos de un año, pudiera tener un par de zapatos ortopédicos nuevos tras dejarse los suyos olvidados en un taxi.

Compromiso dentro y fuera del taxi

Sus acciones le han convertido en un ángel de la guarda para muchas personas, entre ellos los hermanos Martín Guerrero, de los que se convirtió en tutor para defenderles en múltiples juicios cuando han querido echarlos de su casa, y les ha buscado trabajo de camareros o ayudantes.

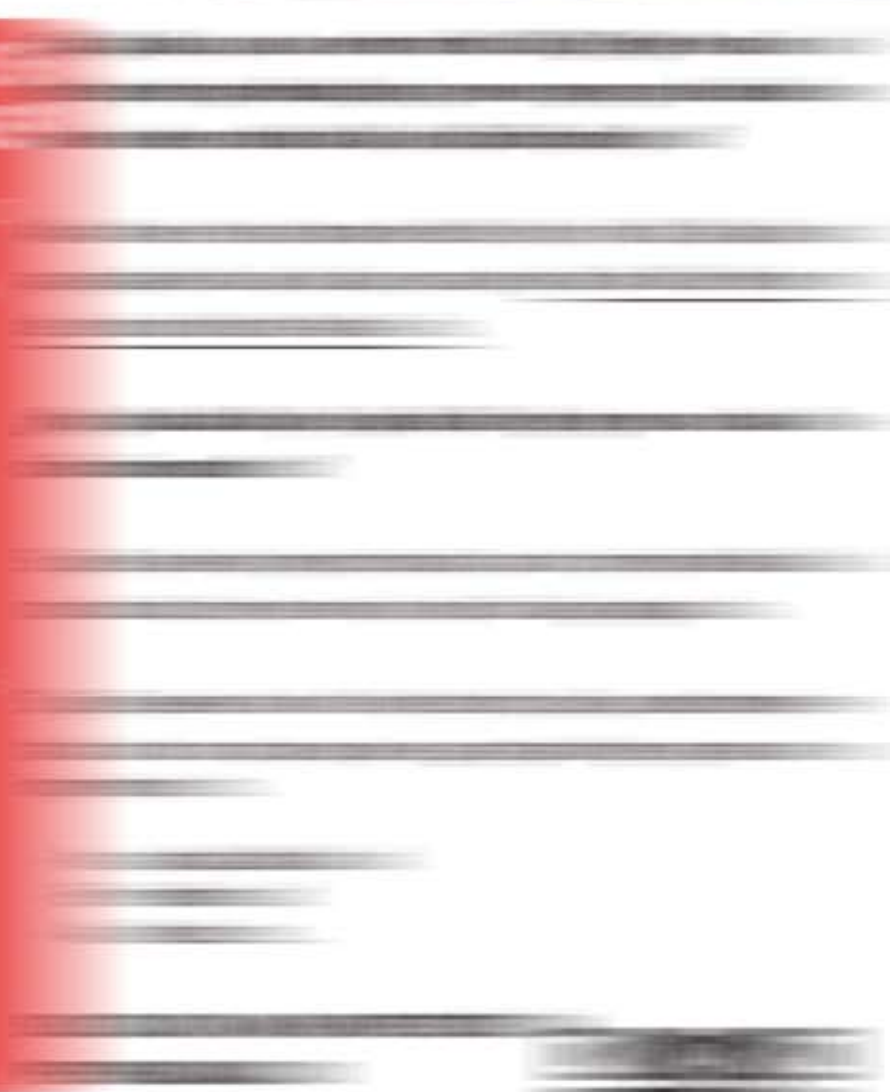
Su compromiso con el sector también es muy conocido, y son pocas las protestas en las que no se haya visto a Matías repartiendo comida o bebida gratuita entre sus compañeros y animándoles con su acordeón en los momentos más difíciles.

Nuestra contribución como medio es impulsar la nominación a la Medalla de Plata del Ayuntamiento de Madrid, al considerar que el sector, y el propio Matías en su representación, se merecen este reconocimiento. Desde el equipo de La Gaceta del Taxi animamos a otras entidades y organizaciones del taxi a que cursen la correspondiente petición y que se haga realidad. Motivos hay más que suficientes.



Con Cielo y su madre, Romaria, a quien también prestó ayuda

Su labor social lleva la alegría a muchos hogares



“Tenemos que ir al ritmo que

La modificación del reglamento del taxi en Andalucía ha traído consigo importantes novedades como el precio cerrado o el taxi compartido. El nuevo texto ha sido bien recibido por la Federación Andaluza del Taxi, cuyo vicepresidente, Fernando Morales, considera que era necesario para dotar al taxi de mejores herramientas con las que “atender las necesidades de los usuarios” y mejorar la competitividad en una situación enormemente compleja motivada por la pandemia.



Fernando Morales, vicepresidente de la Federación Andaluza de Autónomos del Taxi (FAAT)

Decreto de modernización del sector del taxi. Así denominó la Junta de Andalucía al nuevo texto por el que se ha modificado el Reglamento de Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Vehículos de Turismo, y que, entre otras cosas, introduce la precontratación a precio cerrado, el taxi compartido o la obligatoriedad de disponer de dispositivos para el pago con tarjeta bancaria.

La Federación Andaluza del Taxi (FAAT) ha visto con buenos ojos esta modificación “necesaria” del texto regulador del taxi andaluz, aunque Fernando Morales, vicepresidente de la organización, considera que han quedado algunos flecos por mejorar que espera que sean incorporados pronto.

En esta entrevista a La Gaceta del Taxi, Morales, que también es presidente de la Unión Sevillana del Taxi, analiza el contenido del nuevo reglamento y la situación que atraviesa el taxi, no solo en Andalucía, sino también en su capital, donde la falta de ayudas y las fuertes restricciones están generando enormes problemas en un sector muy regulado.

“En Sevilla nos han engañado con mayúsculas”

Gaceta del Taxi.- La Junta de Andalucía modificó el reglamento de transportes en vehículos de turismo de hasta nueve plazas. Desde la Federación Andaluza del Taxi, como vicepresidente, ¿qué primera impresión podría dar sobre este nuevo texto?

Fernando Morales.- El reglamento había que adaptarlo principalmente porque había una serie de sentencias que obligaban a modificarlo. Aprovechando que se debía retocar, se han introducido algunas peticiones históricas del colectivo del taxi. El objetivo es darle un plus de modernización a un sector que estaba muy atomizado, y aspectos como el precio cerrado o el taxi compartido han ayudado. Con este texto podemos disponer de herramientas que hoy en día demandan los ciudadanos para que seamos más competitivos. La modificación era necesaria y hemos tardado más de la cuenta porque esta administración es muy lenta, y además con la pandemia ha estado todo paralizado, pero afortunadamente se ha podido aprobar.

G.T.- A grandes rasgos, ¿está satisfecho con el nuevo texto?

F.M.- Aún quedan algunos flecos que todavía no se han terminado de incluir porque no hemos convencido a la administración, pero confío en que en un futuro se puedan incluir. Ahora con la normativa aprobada hacen falta los medios técnicos para que

nos marca la sociedad”

se pueda aplicar las novedades, sobre todo el precio cerrado. Necesitamos de un servidor donde se aporte información a las apps para que haya una veracidad y homologación de las tarifas y ninguna aplicación pueda ir por libre, sino que esté bajo el paraguas de la administración. La administración en todo momento debe marcar las tarifas aplicadas en la ciudad.

G.T.- Para aplicar las novedades del reglamento, como el precio cerrado, ahora cada municipio deberá adaptar su ordenanza.

F.M.- Exactamente. Ahora tenemos entre seis y nueve meses para que los ayuntamientos adapten sus ordenanzas al reglamento. Hay ayuntamientos que tienen más personal, que tienen más capacidad y la adaptarán antes y otros municipios más pequeños tardarán más. Espero que a final de año tengamos ya todas las normativas municipales para poder aplicar estas novedades.

G.T.- El precio cerrado se ha instaurado ya en ciudades como Madrid o Barcelona, ¿qué opinión tiene de que ahora ya se pueda ofrecer en Andalucía?

F.M.- Todas las apps de todas las emisoras lo tenían ya disponible, lo que pasa que no estaba homologado. Lo facilitaban a los clientes como referencia, pero no estaba verificado. Ahora con esta modificación nos da carta para poder ofrecerlo y estemos ajustados a la legalidad vigente. Es importante que la gente vea que somos competitivos y no se piense que otros medios de transporte son



El taxi andaluz podrá ofrecer precio cerrado en servicios previamente contratados

mejores. Eso es lo que necesitamos, lo hemos exigido y parece que se va a conseguir. Ahora hay que adaptarlo a los medios técnicos y que sea la Junta de Andalucía la que facilite un servidor y a partir de ahí todas las apps operen y tengan el mismo precio.

G.T.- Además del precio cerrado, se ha aprobado el taxi compartido, ¿qué valoración hace de esta medida?

F.M.- Diría que el taxi compartido está orientado sobre todo para el taxi rural. En las grandes capitales de toda la vida los clientes, si se conocen, se han puesto de acuerdo y se ha hecho un reparto y el último ha pagado, sobre todo de noche con la gente joven. Pero este concepto del taxi compartido está más

orientado al taxi rural, que tienen más dificultades de recoger en un pueblo o en otro, donde depende de si hay un taxi o no. Eso le da más vida al sector rural y como nosotros también representamos a las poblaciones menores, era una demanda que tenían desde hace tiempo; la hemos recogido y la presentamos porque si beneficiamos a una parte del taxi, mejor para todos.

G.T.- Junto a este taxi compartido y la posibilidad de precontratar con el precio cerrado, el reglamento obliga a disponer de tarjeta de crédito para cobrar a los clientes.

F.M.- En la Expo de 1991 de Sevilla, hace ahora 30 años, ya disponíamos algunos de un dispositivo para el cobro de American Ex-



"Los pequeños autónomos somos los que generamos empleo", asegura Morales, presidente de UST

press. El taxi debe ir en consonancia con las demandas de los usuarios. Hoy en día es troglodita no tener un dispositivo para facilitar el pago con tarjeta. Además, actualmente los jóvenes disponen de otros medios de pago y nos tenemos que ir adaptando. Tenemos que ir al ritmo que nos marca la sociedad. Y si quieren pagar con tarjeta pues que paguen con tarjeta, que tiene una comisión, pues no pasa nada. Que sabemos, perdóname la expresión, que estamos criando cochinos para otros, pero en fin, no nos podemos quedar atrás. Tenemos que ir al son de quien toca la música, y esos son los clientes. Y hoy en día hay muchas opciones de pago y tenemos que facilitarlas. Muchas veces me da coraje que nos lo tengan que poner obligatorio y exigir cosas que ya en la sociedad está implantada.

G.T.- El reglamento también hace referencia a la obligación de que el vehículo sea conducido únicamente por el mismo titular de licencia, ¿a qué situaciones se refiere exactamente?

F.M.- Esa parte es cierto que queda bastante ambigua. En Andalucía normalmente no existe la figura de un gran titular o dicho vulgarmente, flotero. El propio dueño o titular de la licencia es el que conduce, aunque no tiene porque ser necesariamente él, puede tener un asalariado o dos. Incluso un jubilado puede mantener una licencia y puede meter un asalariado pudiendo explotar su licencia hasta que lo crea conveniente; o en el caso de una enfermedad del titular, se puede contratar el asalariado. Lo que pasa que luego las ordenanzas lo van adaptando. Por ejemplo, en Sevilla está regularizado el tema relativo a coches doblados. Aquí no se puede doblar los

coches excepto los que quieran adquirir un eurotaxi, que no tienen régimen de descanso, precisamente para incentivar a esos taxistas. En Sevilla hay 100 coches eurotaxis, cumplimos el 5% que marca la ley, pero el resto de coches no están doblados. Nadie puede doblar coches. Pero eso es Sevilla solo, en el resto de Andalucía se puede hacer de otra forma.

G.T.- Más allá del nuevo marco normativo para el taxi andaluz, y como presidente de UST, ¿cómo valoraría la situación actual del taxi en Sevilla?

F.M.- En Sevilla estamos en guerra con nuestro Ayuntamiento. Se ha terminado el plan de viabilidad y lo necesitamos, porque aún tenemos un exceso de licencias y gracias a los planes que se han establecido desde 2011 hasta hoy, hemos conseguido reducir el volumen de la flota en casi un 15% para ir adaptándonos a la oferta y la demanda. Tenemos una ratio de 2,8 taxis por 1.000 habitantes cuando en el propio reglamento pone que lo adecuado y lo razonable es el 2,5. Tenemos que seguir trabajando por lo tanto en esos planes de viabilidad pero tenemos al ayuntamiento ahora mismo cerrado banda y tenemos una situación en la que por desgracia vamos a tener que seguir con protestas, reivindicaciones y movilizaciones. Mucho me

"El tejido productivo andaluz lo conformamos los autónomos"

temo que debemos ser más beligerantes en este asunto porque parece ser que el ayuntamiento no tiene mucha intención.

G.T.- ¿Cómo está pasando el sector esta tercera ola?

F.M.- En Sevilla vivimos directamente del turismo y ahora no tenemos nada. Actualmente estamos trabajando un tercio. Es la ciudad más restrictiva ahora mismo. Trabajamos diez días al mes y todavía tenemos horas muertas en las que no tenemos trabajo. Ahora se debe ir adecuando la oferta a la demanda para asegurar recaudaciones más dignas.

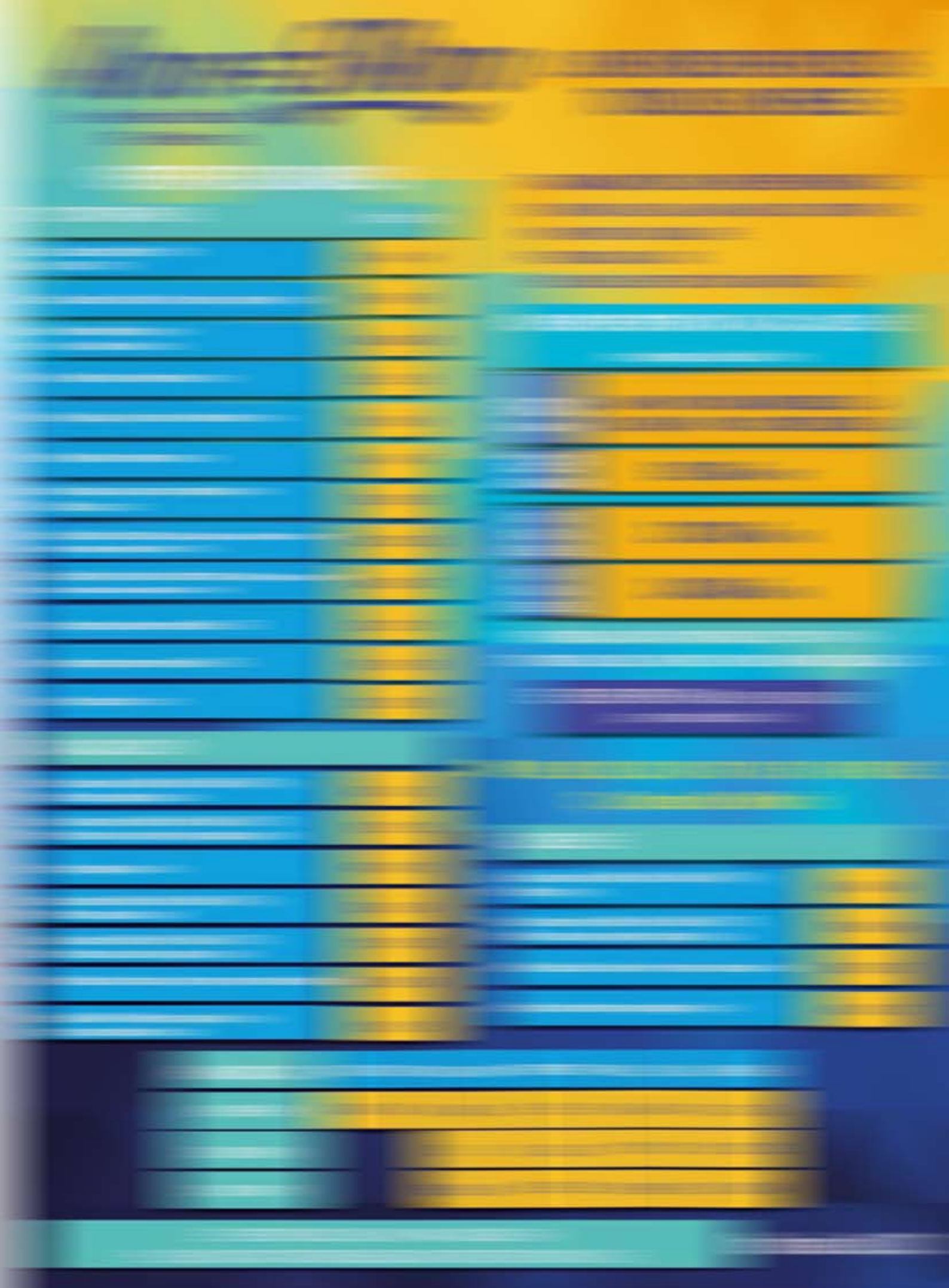
G.T.- ¿Se han otorgado a los taxistas algún tipo de ayuda directa?

F.M.- En Sevilla no tenemos absolutamente nada. Nos han engañado con mayúsculas. La Junta de Andalucía nos ha dicho que para los autónomos había unas partidas, que resulta que por la ley de subvenciones son incompatibles con el hecho de estar trabajando. El Ayuntamiento no ha dado nada tampoco, le hemos reivindicado infinitamente las ayudas directas que necesitamos los profesionales y no nos han dado nada. En Córdoba, por ejemplo, van a destinar 4,5 millones de un remanente que ha sobrado y que se ha autorizado que se invierta en los autónomos, los comercios y el taxi, y también hay poblaciones pequeñas incluso de Sevilla que sus ayuntamientos han hecho un esfuerzo. No entendemos que el gobierno no quiera ayudar al tejido productivo que son los que generamos empleo en Andalucía. Porque en nuestra comunidad no hay grandes empresas, las más grandes son de la administración y esas no genera nada, al revés. Los pequeños autónomos son los que generamos empleo y conformamos el tejido productivo andaluz.

G.T.- ¿Qué perspectivas tiene a corto plazo con la evolución de la pandemia?

F.M.- De momento son malas. La Semana Santa se ha suspendido y nuestro trabajo depende en gran medida de la Semana Santa y la Feria. En esas fechas hay mucha oferta de ocio y no va a haber nada. Actualmente estamos viviendo de las gestiones que hacen en el día a día los sevillanos y poco más. Debemos aguantar un poco a que la población esté vacunada y pueda venir el turismo. Es difícil dar un mensaje de aliento a los compañeros, pero solo nos queda decirles que estamos trabajando en todos los frentes, pidiendo ayudas para los taxistas en todos los lados para que los compañeros puedan seguir subsistiendo.

Javier Izquierdo



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 |



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

*No incluidos gastos de preparación taxi, ni IVA.

RENAULT JURADO. Tel. 914 010 549

C/ Alcalá, 187. Madrid



SEAT

| | | | |
|----------------|-------|----------|--------|
| León GNC Style | 1.500 | 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



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 similar cases.

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

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

5. Finally, you need to evaluate the results. This involves comparing the actual results with the expected results and making adjustments if necessary.

6. The final step is to reflect on the process. This involves thinking about what you have learned and how you can apply it 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 conclude the project. This involves wrapping up all loose ends and finalizing the report.

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

1. Introduction

2. Background

3. Methodology

4. Results

5. Discussion

6. Conclusion

7. References

8. Appendix

9. Acknowledgements

10. Contact Information

11. Author Biographies

12. Declaration of Interest

13. Funding Sources

14. Data Availability

15. Ethics Approval

16. Supplementary Materials

17. Correspondence

