

La **Gaceta** TAXI

La primera revista del sector

AÑO XXVI
NÚMERO 297
MAYO 2021



Del estado de alarma al estado de espera

www.gacetadeltaxi.com

- **Madrid ultima su Ordenanza Municipal**
 - **El taxi, aliado en los trasplantes**
 - **San Francisco y sus taxis**





Escurrir el bulto

Se ha coreado a bombo y platillo el fin del estado de alarma pese a que varios presidentes de comunidades autónomas pedían al Gobierno de la nación que la mantuviera durante algún tiempo más. Voces que nunca fueron escuchadas.

Ya no estamos en estado de alarma. La madrugada del 9 de mayo, el Gobierno se lavaba las manos ante 47 millones de españoles, como Pilatos. Y todos sabemos cómo terminó aquella historia.

Poco o nada ha importado la opinión de los dirigentes regionales cuando a los que deben gobernar en cuestiones tan sensibles, como es levantar un estado de alarma, les preocupa más el precio "político" que tienen que pagar por una medida de esta naturaleza, que cumplir con su obligación, que no es otra que la de gobernar.

En lugar de eso, desde el Ejecutivo central han preferido escurrir el bulto y que sean otros los que lidien con una situación tan complicada, a sabiendas de que estos carezcan de herramientas legales para poder aplicar las medidas que consideren oportunas, siempre que afecten a la restricción de derechos fundamentales, que son competencia exclusiva del Gobierno de España.

Es evidente que la vocación de servicio que con frecuencia esgrimen nuestros dirigentes como principal motivo para ejercer la política, cada vez se olvida más y se practica menos, especialmente en las más altas esferas. Y mucho nos tememos que no se trate de olvidos por azar, más bien todo lo contrario.

Mientras, con la dejación de funciones es a los tribunales a quienes se les pide legislar en lugar de juzgar, que es su única razón de ser. Montesquieu, considerado el padre de la división de poderes, se levantaría de su tumba.

Pero poco parece importarle este dislate al Gobierno de España siempre que le salgan las cuentas en las urnas. Como alguien dijo, el poder ensucia, y millones de personas nos hemos convertido, una vez más, en marionetas en sus manos.

4. Taxómetro

• Con opinión propia

6. Primera carrera

• El taxi afronta el fin del estado de alarma entre la expectación y la esperanza precavida de que la situación a nivel general mejore y repercuta en el sector.



10. Actualidad

• Madrid ultima la Ordenanza del Taxi, que se elevará para su aprobación en el Pleno en el mes de mayo



14. En marcha

• Antonio de los Ríos, taxista malagueño, colabora con la Organización de Nacional de Trasplantes desde hace 30 años, trasladando vida en su taxi.



18. Noticias

• Matías Martínez Olmo recibe la Medalla de Plata del Ayuntamiento



26. Homologados

• Los taxis autorizados en Madrid

28. Global Taxi

• Los taxis de San Francisco sobreviven a la competencia y a la pandemia



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 (XL)

Manu Sánchez

Responsable Geet
Plataforma en defensa
del servicio público del taxi



El proceso de transposición de cualquier Directiva en dirección al proceso interno de aproximación legislativa del país que debe de aplicarla es complejo y, dentro de esa complejidad, el Estado español pone de manifiesto su estructura de Estado, por lo que la integración en la Unión Europea repercute también en las relaciones entre poderes del Estado centrales y de las Comunidades Autónomas, como Estados también.

Una circunstancia que dificulta notablemente el ya de por sí complejo proceso de transposición es el sistema interno de organización territorial y de distribución de competencias de los Estados miembros. Las Directivas y su transposición, a diferencia de los países de estructura centralizada donde la ejecución del Derecho comunitario plantea escasos problemas, encuentran mayores dificultades de ejecución en aquellos países de estructura territorial compleja, (ya se denominen estado federales o autonómicos), en particular a los que se refiere a la ejecución del Derecho que precisa actos internos de aplicación o transposición. La obligación y la responsabilidad de dictar dichos actos, al igual que en los países de estructura centralizada, recae sobre los Estados miembros, pero, en lo que se refiere a la efectiva ejecución del Derecho comunitario, opera el principio de autonomía institucional: los órganos competentes y los procedimientos a utilizar vienen determinados por las prescripciones constitucionales estatales. Cada Estado es libre de repartir las competencias como juzgue oportuno y de aplicar una Directiva por medio de medidas adoptadas por las autoridades regionales o locales.

Las CCAA tienen un derecho propio a participar en la formación de la posición nacional (fase ascendente) en el desarrollo normativo y ejecutar las normas comunitarias no directamente aplicables que puedan afectar a las competencias asumidas por cada Comunidad Autónoma en su respectivo Estatuto (fase descendente)

En España, el Consejo de Estado ha señalado que la norma de incorporación ha de tener el mismo rango que aquellas normas o disposiciones internas que en la actualidad regulan la materia que debe adaptarse a la Directiva. El problema se plantea en relación a aquellas materias que, en derecho español, están sometidas al principio de reserva de ley. Muchas veces, dada la lentitud del proceso legislativo ordinario, ha resultado difícil respetar los plazos fijados en las normas comunitarias derivadas. Para dar solución a las exigencias de las Directivas se viene utilizan-

“Ya no estamos en una lucha general sectorial, sino en una lucha individual de supervivencia” M.S.

do la figura del Decreto-Ley, amparándose el Gobierno en que la extraordinaria y urgente necesidad se da cuando, próximo el plazo fijado por la Directiva objeto de transposición, ésta aún no se ha llevado a cabo. El ejecutivo se apoya, además, en una jurisprudencia del TC muy laxa en relación a la posibilidad de utilizar el Decreto-Ley.

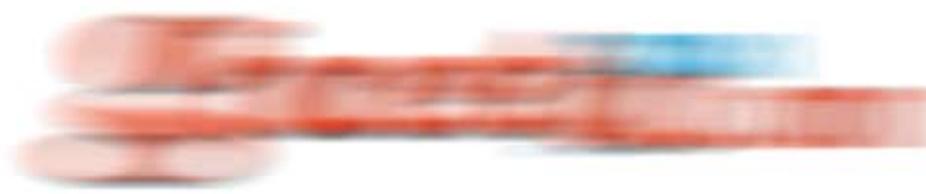
Las Directivas deben ser aplicadas de modo total y no con carácter parcial, pues en este caso, la Comisión suele entender que la norma derivada ha sido incorrectamente transpuesta. El legislador nacional no puede escoger aquellos preceptos de la Directiva que le convengan según sus necesidades o que armonicen con el Derecho interno, haciendo todo lo posible que las normas internas desarrollen propuestas de Directivas aún aprobadas, para no tener que proceder después a su modificación, en caso de discrepancias.

Los acuerdos bilaterales entre Estados miembros de la Unión Europea han desaparecido gracias a la aprobación en sede parlamentaria europea de los Reglamentos comunitarios aplicables de acción directa en todos los países miembros, desde el primer momento de su aprobación o mejor dicho desde su publicación en el Boletín Europeo, y de las Directivas europeas realizables mediante su transposición a cada país comunitario, advirtiendo que puede ejecutarse en acción directa, si no se cumplen los plazos de adaptación exigidos por la misma, incluyéndose una sanción económica al Estado que sobrepase el plazo estipulado para la unificación del sistema dentro del mercado interior europeo.





Hand holding a glowing blue sphere



Hand holding a glowing blue sphere

Hand holding a glowing blue sphere

Hand holding a glowing blue sphere



Hand holding a glowing blue sphere

Un taxi a la expectativa tras

Una mezcla de esperanza e incertidumbre invade actualmente el pensamiento de los taxistas en nuestro país. El fin del estado de alarma, junto al avance de la vacunación y la reducción de los casos de coronavirus traen consigo una relajación en las restricciones a la movilidad con el consecuente aumento de la demanda. Aún así, los representantes del colectivo prefieren mantenerse cautos a las puertas de un verano que todavía no podrá compararse con los anteriores al estallido de la pandemia.



El taxi de Madrid, sin regulación específica durante el estado de alarma

Desde el pasado 9 de noviembre de 2020 España ha vivido bajo un estado de alarma que el Gobierno declaró para un periodo de seis meses con el objetivo de que las Comunidades Autónomas pudieran implantar restricciones a la movilidad para contener la expansión del coronavirus.

Dicho estado de alarma no ha sido prorrogado por el Ejecutivo, y desde las 00.00 horas del 9 de mayo, las distintas regiones pueden implantar unas restricciones que, en cualquier caso, serán más flexibles con la movilidad y permitirán a un sector primordial en este aspecto como es el taxi, aumentar ligeramente una actividad que se ha visto muy mermada.

El taxi, con estos condicionantes, se encuentra a la expectativa antes de ver cómo progresa la vacunación, el volumen de contagios y también el ánimo de la población a reiniciar actividades con cierta normalidad. De ahí que estas semanas se presenten claves a la hora de vaticinar cómo será el verano para un colectivo tan golpeado por la pandemia y sus restricciones.

Distintos representantes del taxi de las principales ciudades del país coinciden en que el verano será algo mejor que los meses anteriores, pero lejos de los niveles de trabajo que se daban durante las épocas estivales previas al estallido de la pandemia.

Julio Sanz, presidente de la Federación Profesional del Taxi de Madrid, explica que en la capital en los últimos meses se ha percibido una ligera mejoría en el volumen de trabajo y eso le hace ser algo optimista, aunque realista. "Con los números de la vacunación y la reducción de los contagios, parece que puede haber una recuperación relativa, pero muy pequeña", explica el representante del sector en Madrid.

"No estamos hablando de unos números que mucho menos nos hagan albergar unas expectativas a medio plazo halagüeñas, ya que el periodo de recuperación se estima muy lejano, pero si hay algunas actividades que ya se van anunciando y cierta recuperación va a haber tras el fin del estado de alarma", explica Sanz, que espera que sea esas expectativas se cumplan o incluso se mejoren aunque "estaremos muy lejos de cualquier verano normal".

En Madrid el fin del estado de alarma no supondrá ninguna novedad en cuanto a la regulación de la oferta de servicio de taxi, dado que el Ayuntamiento de la capital finalmente no aplicó ningún tipo de regulación específica al sector durante este tiempo. "Hemos echado en falta esa regulación que si que hubo durante el primer estado de alarma del mes de marzo de 2020, donde tuvimos un porcentaje de vehículos parados justificados por la escasez de ocupación", explica Sanz, que

el fin del estado de alarma

Las zonas turísticas, las más afectadas durante estos meses

lamentaba que durante estos últimos meses la administración "no haya sido capaz de regular y acomodar la oferta a la demanda".

Cuestionado por el tipo de restricción que considera que más daño ha hecho al taxi de la capital, Sanz reconoce que las restricciones horarias y el toque de queda han merchado mucho la recaudación de los profesionales. "Las restricciones provocaban que se concentrara la oferta de trabajo en un horario muy concreto", explica Sanz. Junto al toque de queda, el cierre perimetral o la falta de conexión con otras Comunidades Autónomas "han hecho que la actividad en las estaciones o aeropuertos fuera prácticamente anecdótica".

El taxi de Barcelona acuerda autorregularse

El cierre perimetral es algo que ha causado un daño importantísimo también a una ciudad que depende tanto del turismo como Barcelona. "No sabría decirte qué tipo de restricción ha generado más daño, todo lo que afecta a la movilidad y a la hostelería nos influye directamente", asegura Jaime Sau, representante del Sindicato del Taxi de Catalunya (STAC) en Barcelona.

"Sin teatro, restaurantes, y demás, la gente no se mueve de su casa para ir a ninguna parte", explica Sau, que reconoce que por ese motivo el Instituto Metropolitano del Taxi, gracias a un decreto del PROCICAT, pudo regular la oferta del servicio limitando la oferta en días laborables al 60% y durante los fines de semana al 25%.

Sin embargo, ante la finalización del estado de alarma, el IMET no ha tardado en anunciar que la regulación específica que había estado en vigor durante los últimos meses no se podrá mantener, precisamente porque estaba bajo el abrigo dicho estado. Para limitar el daño, y a la espera de que efectivamente la demanda aumente definitivamente en la Ciudad Condal, las principales asociaciones

del taxi de Barcelona (Élite BCN, STAC y ATC) han acordado una autorregulación de la oferta para acondicionar el volumen de taxis en las calles con la demanda.

"Estamos a la expectativa de ver qué pasa con los negocios, con la hostelería y cuando se va determinando su horario de cierre en cada caso. La gente igual se anima y hay más faena", explica el portavoz del STAC, confiado en que, al menos, durante los fines de semana "la gente tenga ganas de salir".

"En los últimos meses si hemos visto algo más de movimiento, pero no podemos decir que se haya mejorado mucho. De cara al verano, con el avance de la vacunación y con una mayor movilidad en el país y en el extranjero, esperamos que la actividad se incremente y podamos tener un verano mejor aunque lejos de los anteriores a la pandemia", asegura Sau.

"Es hora de que poco a poco volvamos a la normalidad".

En esa previsión veraniega a caballo entre el optimismo y el realismo tan duro que hemos vivido durante los últimos meses se encuentra también Fernando del Molino, presidente de la Federación Sindical del Taxi de Valencia. "No va a ser un verano como los de antes, pero va a ser mejor que el invierno y que el del año pasado", explica el representante valenciano que afirma que se debe insistir en el mensaje de que "poco a poco debemos volver a la normalidad".

Para que el taxi de Valencia recupere una actividad relativamente normal y similar a los tiempos previos a la pandemia, Del Molino considera fundamental que la vacunación mantenga este alto ritmo que ha alcanzado en las últimas semanas. "En algunos países como Inglaterra la mayoría de gente ya está vacunada y vendrán muchos más turistas que el año pasado. Y en el momento en el que los vuelos empiecen a venir llenos de turistas, los aeropuertos funcionen, la actividad nuestra va a ir a mejor", sostiene Del Molino, que también recuerda que un elemento diferencial en Valencia como son los cruceros, también están parados, y daban "un movimiento espectacular para la ciudad".

Junto a las pérdidas económicas que ha traído la pandemia a los taxistas, -se calcula que cada taxista habría perdido del orden de entre 1.000 y 1.500 euros mensuales-, el taxi ha sufrido las consecuencias de esta crisis en otros aspectos como el normativo. "En temas reglamentarios, muy importantes para el sector del taxi se han parado modificaciones que resultaban decisivas para mejorar las cosas", apunta Del Molino. "En la Comunidad Valenciana llevamos desde 2017 esperando la reglamentación de la Ley del Taxi que se supone que se iba a abordar el año pasado. Si la administración ya de por sí es lenta, ahora está desbordada", explica el representante valenciano.

"Todo parece que va en contra del buen



El IMET anunció que no mantendrá la limitación de la oferta



El taxi andaluz quiere evitar una masificación de coches en las calles

funcionamiento del taxi, y el perjudicado siempre es el más pequeño, en este caso el taxista autónomo”, critica Del Molino, que lamenta que esta pandemia haya llegado al sector en un momento en el que se estaba recuperando de la anterior crisis y el nivel de trabajo estaba mejorando. Pese a ello, el presidente de la federación mantiene una expectativa relativamente optimista, reincidiendo en la importancia de la vacunación que haga de nuevo de Valencia una ciudad llena de eventos para recuperar la actividad en el sector.

Esperanza precavida en Andalucía

En un punto similar se encuentra también el taxi en Andalucía según el presidente de la Federación Andaluza de Autónomos del Taxi, Miguel Ruano, que si que advierte una ligera mejora de la actividad desde el pasado mes de marzo, toda vez que el nivel y la dureza de las restricciones se han ido suavizando paulatinamente en territorio andaluz.

“La situación más difícil la pasamos desde marzo de 2020 hasta febrero de este año. Desde entonces ha mejorado sensiblemente a medida que disminuyen las restricciones”, explica Ruano, que apunta que el taxi es un sector que se mueve “en base a la confianza de las personas, a su estado económico y laboral y que cuando falta dicha confianza, se reduce la actividad de los taxistas”.

“El taxi siempre está ante cualquier emergencia, pero esos servicios no son suficientes para mantener una flota como la que hay en

El sector solicita una desescalada progresiva para el taxi

Andalucía”, apunta el presidente de la FAAT, que reitera en la necesidad de que se lleve a cabo una desescalada progresiva también en el sector del taxi. “Ahora se abren muchas expectativas e ilusiones, sobre todo con el alto nivel en la vacunación, pero esas expectativas que generan una gran ilusión deben

tomarse con precaución”, apunta Ruano.

“Hay anunciadas diferentes fases de desescalada establecidas por la Junta que nos hacen vislumbrar a las asociaciones mejores expectativas a corto plazo, pero lo hacemos todo con un grado de reserva. Las asociaciones en Andalucía quieren que la vuelta a la normalidad no genere una masificación de taxis en la calle y por eso pedimos una desescalada progresiva de vueltas de taxis a la calle”, explica.

“Entre la esperanza y la resignación”

Más pesimista en lo que al corto plazo se refiere se encuentra Francisco Reyes, repre-

Disparidad de criterios tras el estado de alarma

La caída del estado de alarma a partir del 9 de mayo introduce en nuestro país un nuevo marco a la hora de establecer restricciones para controlar la pandemia. Las Comunidades Autónomas ya no podrán aplicar el toque de queda o el cierre perimetral según sus criterios, y deberán ser los respectivos Tribunales Superiores de Justicia quienes avalen los ajustes regionales para controlar la movilidad.

Esto va a provocar que haya diferencia entre unas comunidades y otras en lo que se refiere a las limitaciones de movilidad. Aunque la mayoría ha optado en un primer momento por asumir la eliminación del toque de queda nocturno y del cierre perimetral, algunas como Baleares o el País Vasco plantearon la posibilidad de prolongar dichas limitaciones a los tribunales.

Ahora queda en manos de los Tribunales Superiores de Justicia determinar las limitaciones o en su caso, o tras recurso de las administraciones, le corresponderá al Tribunal Supremo dirimir si las limitaciones de movilidad presentadas por los gobiernos regionales están justificadas o no para el control del virus.

sentante de los taxistas de Las Palmas de Gran Canaria. "Nos encontramos entre la paciencia y la resignación, no nos queda otra tal y como está la situación", explica con cierta resignación, recordando que la crisis por la que ha pasado el taxi durante este Estado de alarma ha sido "bastante complicada".

"Es verdad que nos ha servido la ayuda del Gobierno de Canarias y del Cabildo de Gran Canaria en su momento, pero más allá de Las Palmas, que es la ciudad más poblada y grande de las Islas, las zonas turísticas están bastante afectadas porque prácticamente viven del turismo", afirma Reyes.

"Al estar los hoteles vacíos la situación es verdaderamente caótica. Nosotros no hemos dejado de prestar servicio y siempre hemos estado ahí como servicio público", apunta el representante de los taxistas, que por ese motivo pide "un poco de sentido común hacia el trato que recibe el sector y buscar alternativas que nos ayuden a salir de esta situación".

"Yo no veo ninguna salida", sostiene Reyes, al menos de aquí a mediados del presente año. "Aunque las vacunas avancen y se levanten las restricciones la economía todavía no va a remontar. Aquí lo mueve todo el turismo y los expertos sitúan la recuperación a partir de 2023, por lo que el futuro que tenemos es complicado".

En esa posición del "ni bien ni mal" también se encuentran las expectativas del taxi en Cantabria ahora que decae el Estado de alarma. Manu Andoni Ruiz, presidente de la Federación Cántabra del Taxi, no contempla, como si han hecho sus homólogos de otras ciudades, que el taxi haya mejorado en los últimos meses. "Nosotros estamos prácti-



LPGC a la espera del turista para volver a la normalidad

camente igual, de hecho, en Santander, que es donde se encuentra la mayoría de la flota de taxis de Cantabria, le situación es incluso algo peor que en marzo", explica.

"Estamos a la expectativa de ver que va a pasar con la caída del estado de alarma, a ver si empieza a reflotar el trabajo. Que se elimine el cierre perimetral nos va a ayudar porque así podrá venir la gente de fuera", explica Ruiz, que admite que en la zona oriental de Cantabria el taxi está sufriendo esta limitación de manera muy sensible. "La zona oriental depende mucho del turismo vasco, y en localidades como Castro Urdiales, Laredo o Noja los taxistas han bajado su recaudación una barbaridad".

Con todos estos condicionantes, y recalando también la caída que ha sufrido el taxi rural durante estos últimos meses en los que

"se han dado de baja bastantes compañeros porque no podían soportar los gastos", Ruiz espera unos próximos meses de incertidumbre en los que habrá que ir viendo semana a semana la evolución de la pandemia.

"Mucha gente nos pregunta qué va a pasar a partir de ahora, y nosotros lo único que esperamos es un verano que al menos sea como el pasado, donde después del confinamiento la gente tuvo ganas de venir y pudimos recuperarnos", explica Ruiz, que aunque no tan optimista, comparte ese sentimiento de incertidumbre ante lo que vendrá, en un sector del taxi deseoso de buenas noticias y de que por fin la movilidad vuelva a ser lo que era, uno de los pilares de la economía del país.

Javier Izquierdo

Los taxis CERO podrán trabajar todos los días

Con la vista puesta en tener una flota completamente eléctrica, la nueva Ordenanza del Taxi de Madrid, que se encuentra ya en su último trámite administrativo, permitirá que los vehículos 100% eléctricos puedan trabajar todos los días de la semana. Esta ha sido una de las modificaciones que ha sufrido el texto tras un mes de exposición pública durante el que se han recibido 112 alegaciones. El texto definitivo se elevará al Pleno del Ayuntamiento antes de que finalice el mes.



Se presentaron 112 alegaciones, de las cuales se han aceptado 31 observaciones

La Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid ha aprobado de forma definitiva la Ordenanza del Taxi tras la inclusión de algunas alegaciones. De los 112 escritos de alegaciones se aceptan 31 observaciones y se modifican diez artículos de los 62 que tiene la ordenanza sin que afecte a su contenido. La nueva legislación, irá al Pleno este mismo mes, a falta de saber qué sucederá con el Reglamento, anulado por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid.

Tras el periodo de exposición pública, la Junta de Gobierno ha incluido algunas de las alegaciones presentadas al texto que se elevará al Pleno. Según ha informado Borja Carabante, Delegado de Medio Ambiente y Movilidad, la más importante ha sido el fomento de la adquisición de vehículos CERO a la flota del taxi, que supone el 0,2%, reduciendo el régimen de descanso para los eléctricos.

Precisamente han sido las alegaciones presentadas por MyTaxi Iberia S.L. y la Asociación Madrileña del Taxi las que iban orientadas a incentivar la incorporación de vehículos eléctricos puros a la flota del taxi. Para ello, se ha incluido un nuevo artículo 38, que habilita una excepción del régimen de descanso similar a la que disfru-

tan los Eurotaxi para este tipo de tecnología, es decir, podrán trabajar más días que el resto de vehículos.

Entre las novedades, se mantiene la precontratación con precio máximo cerrado, el taxi compartido, la licencia por puntos, el pago mediante contactless, la tarifa fija para zona cero emisiones y la posibilidad de reducir la oferta ante situaciones excepcionales como la pandemia.

En este sentido, será el Ayuntamiento el que declare la situación de excepcionalidad para el servicio del taxi. Para ello, el sector deberá acreditar debidamente durante dos meses consecutivos el descenso de usuarios. Solo una vez que el Gobierno municipal haya consultado a las organizaciones representativas su conformidad para aplicarla, procederá a limitar la oferta por un plazo renovable de un mes con régimen excepcional de descanso. Así, las licencias pares podrán prestar servicio únicamente los días

La nueva Ordenanza podría aprobarse este mismo mes



THE NEW 2025 MITSUBISHI L200

Experience the power of the new 2025 Mitsubishi L200. With its sleek design and advanced features, it's the ultimate choice for your business and lifestyle.

Key Features

- 2.5L Diesel Engine
- 1700cc Diesel Engine
- 1600cc Diesel Engine

Performance

- 1700cc Diesel Engine
- 1600cc Diesel Engine
- 1500cc Diesel Engine



El nuevo texto flexibiliza el código de vestimenta

pares y las impares, los días impares. Salvo los Eurotaxi, que mantendrán el servicio a personas con discapacidad todos los días. También se modifica el régimen de descansos para eliminar la obligación de prestar el servicio un mínimo de siete horas diarias.

Modificados 10 artículos

De los 112 escritos recibidos con alegaciones, 100 se corresponden con personas físicas y 12, con personas jurídicas que ha hecho público el Ayuntamiento. Han participado en este periodo abierto Confederación FIAPAS; la Confederación Madrileña de Transporte en Autobús -Confibus Madrid; Unauto VTC Madrid; MyTaxi Iberia S.L.; Bostest Txfy S.L.; Asociación Élite Taxi Madrid; Asociación Plataforma Caracol; Uber Systems Spain; Comité Madrileño de Transporte por Carretera; Radio Taxi de Madrid; Movitrans Digital S.L.; Plataforma de Afectados Diésel Euro 5 Taxi.

La mayoría de las alegaciones se refieren a corrección de errores o puntualizaciones para mejorar la comprensión de la ordenanza sin afectar a su contenido, motivando las modificaciones del preámbulo y los artículos 20, 22, 26, 28, 38 bis, 39 bis apartado 5 y 39 ter apartado 6, 70 y 71, Anexo V, Anexo VIII.

También se ha recibido gran número de observaciones en relación con el artículo 54 d), que regula la vestimenta. Para dar respuesta a las mismas se mantiene un código flexible, siguiendo unos criterios de homogeneidad: camisa o polo lisos (en vez de oscuros), sin estampado; pantalón largo o falda, ambos de vestir y oscuros y, si fuera necesario, jersey, chaleco o chaqueta oscuros y los zapatos deberán ser cerrados y oscuros.

FPT amenaza con impugnar

La Federación Profesional del Taxi de Madrid no entiende la "cerrazón" del Ayuntamiento de incumplir con los procesos administrativos que, según asegura, llevarán a la impugnación de la Ordenanza del Taxi de Madrid, aprobada definitivamente ayer por la Junta de Gobierno.

Criticando que el Delegado de Medio Ambiente y Movilidad, Borja Carabante, está

cometiendo los mismos errores del pasado aprobando una ordenanza basada en un reglamento que fue declarado nulo por la justicia madrileña.

Para FPT la nueva ordenanza perjudicará "aún más" a un sector que califican de "sobredimensionado" y que está soportando "pérdidas económicas muy elevadas" desde que se inició la pandemia. A su juicio, el Ayuntamiento "hace oídos sordos" a las principales reivindicaciones del sector y "deja fuera" los puntos de acuerdo que existían y que se consensuaron con todas las asociaciones y no solo "con unas pocas"

Además, denuncia el anuncio de liberalización del sector, a través de vehículos CERO y eurotaxi, cuando no existen informes de demanda que amparen esta medida, al tiempo que critica las medidas para evitar supuestos engaños con las tarifas cuando de los más de 700.000 servicios que se realizan anualmente, solo se denuncian "unas docenas" de incumplimientos en este sentido.

Por su parte, élite Taxi Madrid ha anunciado que su Directiva ha procedido "a una lectura detallada del texto" de la misma, para analizar el alcance de estas nuevas medidas que en ella se recogen. Señalan que "muchas de esas modificaciones son contrarias a las observaciones que en su día remitimos al Ayuntamiento" y creen que pueden perjudicar enormemente al sector del Taxi madrileño, por lo que mirarán "con lupa" el

nuevo texto, y tomarán las medidas legales oportunas en defensa del sector.

Desde Gremial Madrid también se muestran prudentes antes de valorar el texto que finalmente se elevará al pleno, aunque desearían que se hubieran tenido en cuenta algunas cuestiones, como la licencia por puntos. "Lo más justo y lógico es que estos puntos fueran restados del permiso municipal y de la licencia, porque quien infringe es el conductor", aunque se alegran de que se hayan reducido los supuestos, dejándolo solamente para las faltas graves. "No obstante cuando tengamos el desarrollo podremos comentarlo con más profundidad".

Además de la oposición del sector, se da la circunstancia de que el Reglamento de la Comunidad de Madrid, en el que se basa esta nueva normativa municipal, se encuentra anulado por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid. Aunque se anunció el recurso de esta sentencia, al cierre de esta edición se desconoce si la Asociación Madrileña del Taxi, como parte codemandada, o el propio Gobierno regional presentaron el recurso de casación que impida que la sentencia sea firme.

Se mantiene el precio cerrado y el taxi compartido

Licencia por puntos

Una de las cuestiones más polémicas, y que más ha molestado al sector es la inclusión de la licencia por puntos. Desde el Ayuntamiento insisten en que se trata de una herramienta para ofrecer más garantías y seguridad a los usuarios. El sector, sin embargo, apelaba a la cartilla por puntos, que sancionara al conductor infractor y no al titular de la licencia.

Sin embargo, desde el Ayuntamiento insisten en que no tienen base jurídica para hacerlo conforme al conductor y creen que este mecanismo permite aplicar de forma objetiva y transparente las sanciones por reincidencia en los comportamientos punibles que más afectan a los clientes y a la imagen del sector, reduciéndose el número de sanciones que comportan pérdida de puntos (las graves); el incumplimiento del régimen de descanso y del régimen tarifario (engañar al usuario con el precio) y la recogida de viajeros fuera de la parada oficial establecida.

El número de puntos inicialmente asignado a la licencia de autotaxi se verá reducido por cada sanción firme en vía administrativa. El titular de una licencia afectado por la pérdida parcial de puntos recuperará la totalidad del crédito una vez transcurridos dos años sin haber sido sancionado. Cuando se haya perdido la totalidad de los puntos, se acordará la sanción de suspensión de la licencia y por tanto la inmovilización del taxi (independientemente del conductor) por un periodo de tres a seis meses. Cumplida la sanción de suspensión, el titular de la licencia recuperará los ocho puntos.

DOGE



Horizontal lines of varying lengths, possibly representing a list or a data visualization.



Horizontal lines of varying lengths, possibly representing a list or a data visualization.

“Los taxistas también

Cuando el teléfono de Antonio de los Ríos suena a horas intempestivas es que la Organización Nacional del Trasplante necesita sus servicios. Desde hace tres décadas, este taxista malagueño ha acumulado muchos kilómetros y horas colaborando en una cadena que funciona con gran precisión. Su último gran viaje, a Barcelona. Más de mil kilómetros para hacer llegar dos riñones a su destinatario.



Antonio de los Ríos, taxista malagueño que colabora con la Organización Nacional del Trasplante

“Un día necesitaban un transporte urgente y pensaron en el taxi. Contactaron conmigo, me hicieron una entrevista y decidieron que era una buena opción. Desde entonces estoy disponible los 365 días del año, las 24 horas del día”. Así resume Antonio de los Ríos treinta años de colaboración con la Organización Nacional del Trasplante, ONT, en los que ha ayudado a mejorar la vida de muchas personas y, también, a que otras tantas pudieran seguir viviendo.

“Han sido muchos viajes, muchos hospitales. Ni siquiera recuerdo el primero”, nos explica de los Ríos, que se ha convertido en parte fundamental para el traslado de órganos cuando las circunstancias así lo requieren.

Si bien es cierto que lo normal es que los órganos, desde riñones a páncreas o corazones, viajen en avión o avioneta, no siempre es posible encontrar un vuelo que coincida con las necesidad del equipo médico y, a veces, el medio de transporte más rápido es un taxi.

Es lo que sucedió hace apenas unas semanas, cuando Antonio recibió una llamada de la Coordinadora de trasplantes del Hospital Regional de Málaga. “Necesitaban un servicio para llevar dos riñones a Barcelona”, nos explica Antonio, “y con la pandemia, el número de vuelos se ha visto reducido y los que había no se ajustaban bien a los tiempos. Así que me llamaron para llevar los órganos directamente al Hospital del Mar”, en la

Ciudad Condal. Fueron 1.160 kilómetros al volante, unas diez horas de trayecto que esta vez hizo Antonio solo, aunque “en otras ocasiones me acompaña mi mujer”.

Antonio compatibiliza esta labor con su día a día en el taxi de Málaga. “Al final yo trabajo con mi taxi, que es accesible, por Málaga, en mi turno. Y hay veces que ellos me llaman y me comentan, Antonio, esta tarde puede que tengamos algo, y entonces yo me organizo, voy a casa, descanso. Otras ocasiones me requieren más inmediatamente, si tengo un cliente termino mi servicio y me voy hacia el hospital”. Los trasplantes no entienden de bodas o bautizos, ni tampoco de si Antonio duerme o está trabajando. Él siempre debe estar con su taxi a punto para afrontar un viaje más a un destino desconocido.

Aunque hay otro compañero que colabora también con la Coordinadora malagueña, “sobre todo cuando coinciden dos casos, como hace unos días que uno tuvo que viajar a Huelva y el otro a Antequera”, es Antonio el contacto para realizar este servicio de trasplantes, aunque como él mismo nos aclara, hay compañeros en otras ciudades andaluzas, como Sevilla o Córdo-

Llevó a Barcelona dos riñones para un trasplante

podemos salvar vidas”

“Tengo que culminar lo que un gran equipo de cirujanos ha empezado”

ba. “Nos conocemos, tenemos un grupo de Whatsapp y estamos en contacto”.

Una labor fundamental

“Los taxistas, además de llevar personas, podemos hacer otras cosas, como salvar vidas”, nos asegura Antonio, que pone en valor una labor muy poco conocida. Y es que hasta cien personas pueden formar la cadena para llevar a cabo con éxito un trasplante. Y Antonio no falla nunca, siempre está disponible.

“Su misión es recoger órganos, trasladarlos, también el equipo médico y el material que se utiliza en las extracciones”. Así ha resumido Pilar Ruiz, Coordinadora de trasplantes del Hospital Regional de Málaga la labor de Antonio, a quien considera “uno más del equipo”. En declaraciones a los medios, Ruiz ha insistido en que con él no se tienen que preocupar “porque va a estar donde tiene que estar y eso es una tranquilidad y un agradecimiento”. Además, insiste en que los equipos van encantados, “se sienten muy seguros con él”.

Todas esas horas al volante llevando a equipos médicos allí donde se les requiera han hecho que Antonio maneje un vocabulario muy técnico a la hora de referirse a esta otra

parte de su trabajo. “Después de tantos años, de llevar a cirujanos a todos los hospitales de Andalucía, les vas escuchando hablar y vas aprendiendo matices de las conversaciones”, nos cuenta cuando le preguntamos si tuvo que hacer algún tipo de formación antes de realizar esta labor. “Mi curso es llevar el vehículo de la mejor manera para que todo vaya bien, porque lo importante es que llegue el órgano o el equipo médico”. “Recuerdo que las primeras veces me ponía muy nervioso”, nos confiesa, “porque al final llevas un órgano vivo, para salvar una vida o mejorar la de alguien enfermo”. A su lado lleva las neveras de playa azules, “bien colocada y asegurada para que no se mueva nada dentro”.

Aunque modestamente asegura que lo suyo “es solo un granito de arena”, lo cierto es

que la flexibilidad del servicio del taxi permite a la red de trasplantes llegar a ciertos lugares con mayor celeridad que, por ejemplo, otros transportes.

“Es una gran responsabilidad, porque tengo que culminar lo que un gran equipo de cirujanos ha empezado”, nos insiste Antonio, que sabe que lo que transporta en esos momentos en su taxi, en una simple nevera portátil llena de hielo, “es algo muy importante para otra persona”.

Cuando le preguntamos si en algún momento pensó que treinta años después seguiría realizando estos servicios, Antonio nos explica que cuando le llamaron de la entrevista quedaron en que si a las dos partes les interesaba, mantendrían la colaboración en el tiempo. “Cuando empecé”, rememora, “era asalariado



El teléfono de Antonio puede sonar a cualquier hora del día, en cualquier momento



Hasta cien personas pueden formar la cadena para llevar a cabo con éxito un trasplante.

Antonio lleva treinta años colaborando con la ONT

y tuve que pedirle permiso a mi jefe. Cuando tuve su visto bueno empecé y hasta ahora”.

Mucho han cambiado las cosas en treinta años. Desde el vehículo que conduce, “ahora llevo un taxi accesible y mucho más cómodo y avanzado”, hasta las carreteras y las técnicas en las intervenciones de trasplantes, “ahora son más rápidas”. Pero, a pesar de las mejoras, el objetivo sigue siendo el mismo: que alguien reciba algo tan preciado como un órgano vivo y útil.

Por eso, cuando las cosas no salen bien, los viajes suelen ser más “penosos”. A pesar de que Antonio desconoce tanto al donante como al receptor, es normal la tristeza si la operación no tiene un final feliz.

Los trasplantes en pandemia

A pesar de que durante los meses más duros de pandemia las UCIs estaban colapsadas con enfermos Covid, España resistió el impacto realizando 4.427 trasplantes en 2020. “Bajó la intensidad, pero sí se han hecho trasplantes. Concretamente, tuve que viajar a Madrid, al aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas, porque ya estaba cerrado el aeropuerto malagueño. En este caso, lo entregué al piloto y estos, una vez en destino, a otra persona encargada de la ONT que recepciona el órgano.

“Fue un viaje sin problemas, porque apenas había tráfico por el confinamiento”, pero no siempre ha sido así. “Recuerdo en una ocasión que teníamos que ir a Cádiz, pero antes de que construyeran la carretera de Los Bar-

rios, por lo que decidimos ir por la carretera de los Arcos, hacia Jerez y de ahí a Cádiz. Pero no nos dimos cuenta de que se estaba celebrando el Gran Premio de Jerez y nos quedamos atascados”. Ni para delante ni para atrás, “el equipo llamó a la ONT a ver si podían enviarles un helicóptero, pero no había ninguno disponible, y llamaron a la Guardia Civil. Los agentes desde el helicóptero pidieron que se dispersara el tráfico y hacernos llegar hasta la autopista que conectaba con Jerez, donde finalmente se pudo realizar la extracción.”

Olga Lobo

El modelo español de trasplantes

Tras la creación de la Organización Nacional de Trasplantes (ONT), España ha pasado de 14 donantes por millón de población (pmp) a 34,6 donantes pmp. Esto es, de estar en la parte media-baja de los índices de donación en Europa, a tener con diferencia el índice más elevado, no ya de Europa, sino del mundo. ¿Cómo ha sido posible? La causa radica en el internacionalmente denominado Modelo Español (“Spanish Model”), un conjunto de medidas adoptadas en nuestro país para mejorar la donación de órganos. Dicho modelo, ampliamente descrito en la literatura científica, ha sido recomendado por la OMS y se está aplicando en diferentes partes del mundo con resultados muy similares a los obtenidos en nuestro país.

Según la Ley de trasplantes, en España todos somos considerados donantes si en vida no hemos expresado lo contrario. Sin embargo, esa expresión puede haber sido formulada de diferentes modos, lo que obliga a que se pregunte a familiares o allegados sobre la voluntad del fallecido respecto a la donación. En la práctica siempre se respeta la decisión de la familia, ya que se asume que estos no contradirían los deseos de su ser querido. La firma de la familia para proceder a la donación, es lo que denominamos consentimiento familiar.

Puede ser donante de órganos toda persona que en vida decida que, a su muerte, sus órganos sirvan para salvar o mejorar la vida de otros. Sin embargo, debe saber que pese a nuestro deseo de ser donante de órganos, no todos podremos serlo, ya que para ello, será necesario que el fallecimiento acontezca una Unidad de Cuidados Intensivos de un hospital. Es en estas unidades dónde es posible realizar la preservación de los órganos y las pruebas necesarias para realizar una correcta valoración de cada potencial donante.

Los órganos que se pueden donar son los riñones, el hígado, el corazón, el páncreas, el estómago, el intestino y los pulmones.

Además, de una donación también se pueden obtener tejidos, igualmente muy necesarios, como hueso, las córneas y las válvulas cardíacas.

Los trasplantes en pandemia

La actividad de donación y trasplante en 2020 ha estado marcada por la crisis de COVID-19. Una pandemia que ha impactado en todas las áreas, pero que ha puesto de manifiesto la fortaleza de España en el ámbito de la donación y el trasplante. A pesar de las múltiples dificultades, a lo largo del pasado año se realizaron en nuestro país 4.427 trasplantes de órganos, lo que corresponde a una tasa de 93,3 por millón de población (p.m.p.). Esta actividad fue posible gracias a las 1.777 personas que donaron sus órganos tras fallecer, lo que nos sitúa en 37,4 donantes p.m.p., y a las 270 personas que donaron un riñón o parte de su hígado en vida. A pesar de las circunstancias adversas, el descenso de actividad de trasplante se ha reducido con respecto a 2019 en solo un 18,8%, gracias a la implicación de los profesionales de la red y a la solidaridad de la sociedad española. En el ámbito de la donación, el descenso ha sido de un 22,8%.



Text

Text

Text



Text



Text

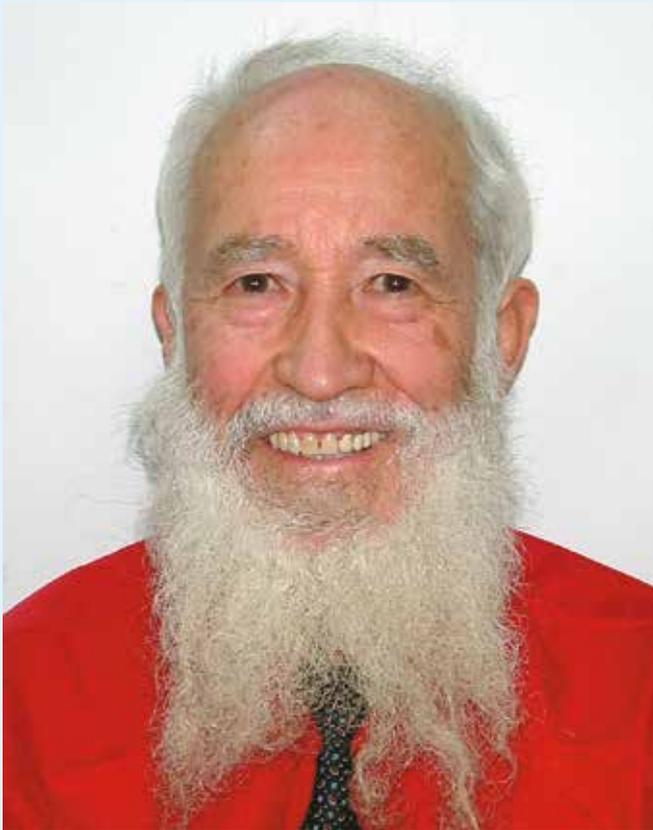


Text

Text

Text

Madrid premia al Mago Blanco del Taxi



Matías Martínez Olmo, nuestro "Mago Blanco del Taxi", profesión que ha ejercido durante más de cuarenta años, ha sido galardonado con la Medalla de Plata del Ayuntamiento de Madrid.

Con esta distinción, otorgada a ciudadanos anónimos, el Consistorio madrileño reconoce la meritoria labor humanitaria y solidaria

de Matías de los últimos años, y en especial durante la pandemia, durante la cual, ha financiado varios proyectos para ayudar a los más desfavorecidos.

Entre sus últimas iniciativas solidarias se incluyen la apertura de un bar, tal vez no sea el único, para una pareja en serios apuros de trabajo y vivienda; ayudas para pagar alquileres, suministro de alimentos, colaboraciones con ONGS, y otras cuantas más relacionadas también con el bienestar físico y la salud.

Tampoco se ha olvidado en ningún momento este "Mago Blanco" de sus compañeros los taxistas, porque "en más casos de los que se piensa están pasando muchas dificultades", como nos ha contado en más de una ocasión. También a este colectivo, que es el suyo, le ha proporcionado ayuda en cuanto ha podido y sigue haciéndolo con nuevos proyectos que tiene en mente y en marcha. Porque Matías con sus ya ochenta años, ahora más tranquilo y seguro porque ya está vacunado, mantiene un espíritu joven y vital, guiado por el único afán de dar a quienes menos tienen.

Como medio del sector que somos, en La Gaceta del Taxi nos enorgullece haber participado en esta candidatura aportando nuestro granito de arena en tan justo reconocimiento. Nuestra más sincera enhorabuena estimado Mago Matías por tan merecida distinción.

Otros galardonados

La Medalla de Madrid en su categoría de Plata se ha otorgado también a Jaime Carvajal y Hoyos a título póstumo, a Virginia Torrecilla, a las Hijas de la Caridad y a la Plataforma del Tercer Sector. En su categoría de oro, recibirán la distinción Gregorio Marañón y Bertrán De Lis, Andrés García Trapiello, José Ramón Márquez (Ramoncín) y a la Fundación José María de Llanos.

Además, el Ayuntamiento de Madrid aprobó en Pleno extraordinario la propuesta para conceder la Medalla de Honor a las ex alcaldesas Ana Botella y Manuela Carmena.

Detenidos por falsificar certificados para acceder al taxi

La Policía Nacional ha desarticulado una trama que operaba en Barcelona y que se dedicaba a la falsificación y la distribución de certificados en catalán y español necesarios para la obtención de la licencia de taxista en la Ciudad Condal. Ocho personas han sido detenidas, entre ellas el responsable que falsificaba y distribuía los documentos. Esos certificados falsos se presentaban ante la Entidad Metropolitana del Transporte para acreditar el nivel de idioma mínimo de catalán y español necesario para acceder a la profesión de taxista. A finales de 2020 la Entidad Metropolitana del Transporte detectó irregularidades en algunos de los documentos presentados por los aspirantes a obtener la credencial de taxista y tras analizar en profundidad la documentación, los agentes lograron identificar a siete personas de nacionalidad pakistaní e hindú que habrían aportado certificados que a la postre resultaron fraudulentos para obtener la acreditación de taxistas. Además, la Policía identificó a otro ciudadano de origen pakistaní que era

quien estaba detrás de la trama, y confeccionaba y falsificaba los certificados de idiomas a cambio de cantidades que rondarían los 2.000 euros.



Protestas contras las VTCs en Barcelona

Al cierre de esta edición, se mantenía la protesta convocada por la Asociación Profesional Élite Taxi Barcelona para la semana del 17 de mayo en la que exigirán a la Generalitat de Catalunya y al Ayuntamiento de Barcelona un mayor control y sanciones para las VTCs. Los taxistas recuerdan que en virtud de la normativa, las VTC domiciliadas en Catalunya tienen que disponer de un distintivo que indica la clase de autorización y el año y el mes de caducidad. Además, deben estar reflejados los días de descanso obligatorio que deben respetar y son de color rojo o verde en función de si las autorizaciones terminan en número par e impar. Desde el sector explican que todas las VTC que incumplan con esta obligación de llevar el distintivo deberán ser sancionadas con una multa que puede llegar a ser de 2.000 euros. En lo que se refiere a la circulación de vehículos, Élite insiste en que las VTC no podrán circular en ningún caso por las vías públicas en busca de clientes ni propiciar la captación de viajeros. En el caso de que lleven a cabo un acto de este tipo, podrán ser sancionadas con una multa de hasta 601 euros. También ocurre lo mismo en el caso de la antelación mínima de 15 minutos con la que se debe contratar el servicio de VTC. Estos vehículos, insisten los taxistas, tampoco pueden permanecer por las vías sin servicio contratado y deberán estar estacionados en aparcamientos o garajes ni propiciar la captación de esos establecimientos. Desde Élite Barcelona explican que son muy comunes este tipo de infracciones en las VTCs, y que dentro de unas semanas, con el fin del estado de alarma, se prevé una llegada masiva de este tipo de vehículos a las calles de la Ciudad Condal. Por tal motivo, han solicitado los permisos correspondientes para iniciar un calendario de movilizaciones dirigido a las administraciones "responsables" de no evitar el incumplimiento de la ley.



Élite BCN se persona en el TJUE contra Cabify



La Asociación Profesional Élite Taxi Barcelona se ha personado ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) en el procedimiento que dirimirá si la ratio 1/30 entre taxis y VTCs y la licencia urbana para los alquileres de arrendamiento con conductor respetan la normativa comunitaria. El Tribunal Superior de Justicia de Catalunya, tras un recurso presentado por la empresa Prestige and Limousine (Cabify), decidió remitir a la justicia europea dos cuestiones prejudiciales que incumben a la regulación de las VTCs. Tras conocer que el TSJC remitía a Europa estas cuestiones, la asociación de taxistas ha decidido personarse en el procedimiento. Desde el TSJC solicitan al Tribunal Europeo que se pronuncie sobre si "las leyes y reglamentos nacionales pueden limitar las autorizaciones VTC a uno por cada 30 licencias de taxi, y si eso va acorde con la legislación comunitaria. En segundo lugar, también se pide al TJUE que se posicione sobre si la obligatoriedad de que haya una licencia urbana choca con el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y el principio de libre establecimiento que recoge su artículo 49. Élite Barcelona explica que de los cuatro magistrados, hay una jueza que ha emitido un voto particular en la que expresa su disconformidad con la formulación de las cuestiones, y recuerdan que no es la primera vez que acuden a las altas instancias jurídicas europeas para defender la posición del taxi.

MMT y FAAT firman un acuerdo para asegurar taxis andaluces

La Federación Andaluza de Autónomos del Taxi y MMT Seguros han firmado un acuerdo por el cual la mutua asegurará también taxis en la Comunidad Andaluza “El sector del taxi andaluz se encuentra en serias dificultades para que las compañías aseguren taxis en Andalucía en particular y España en general”, han señalado desde la Federación. A través de este convenio, la aseguradora quiere atender las necesidades de los profesionales que pertenecen a todas aquellas asociaciones que la Federación representa “ofreciendo con esta alianza grandes ventajas en los seguros contratados, así como un servicio experto, exclusivo y personalizado”.



Desestimada la demanda de FPTM contra el Ayuntamiento

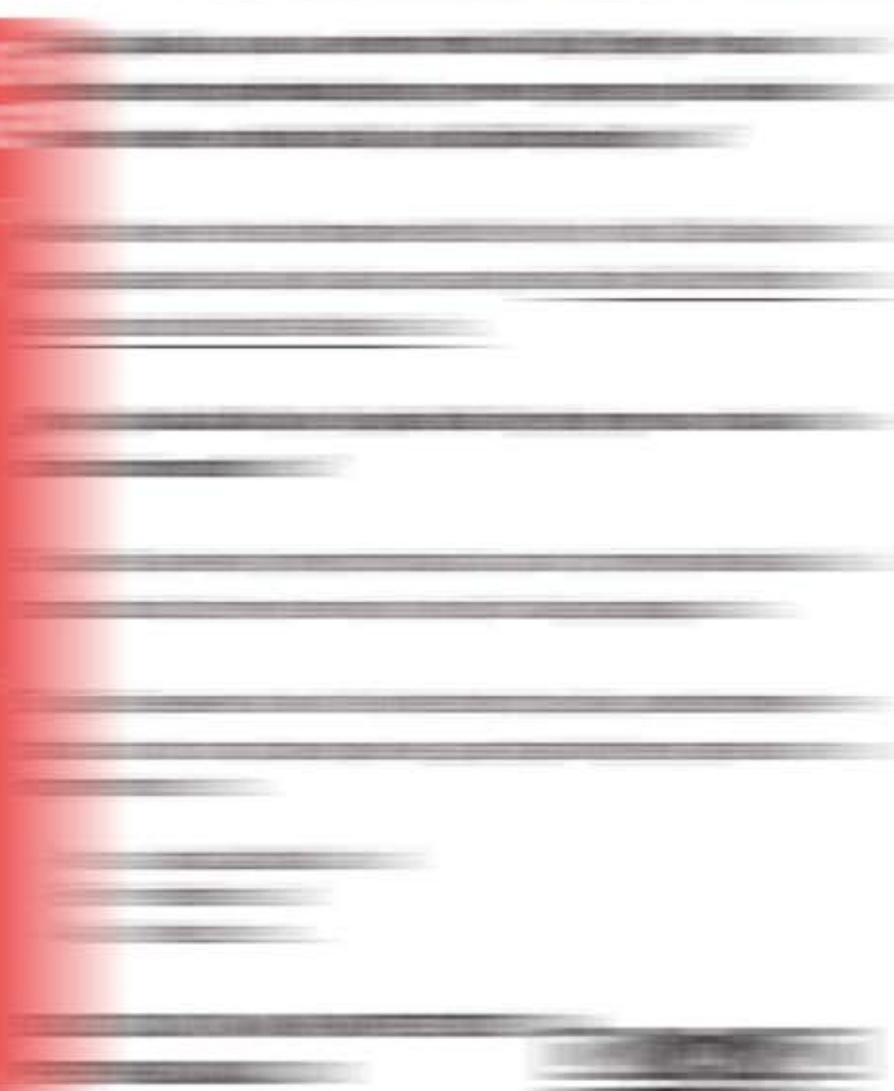
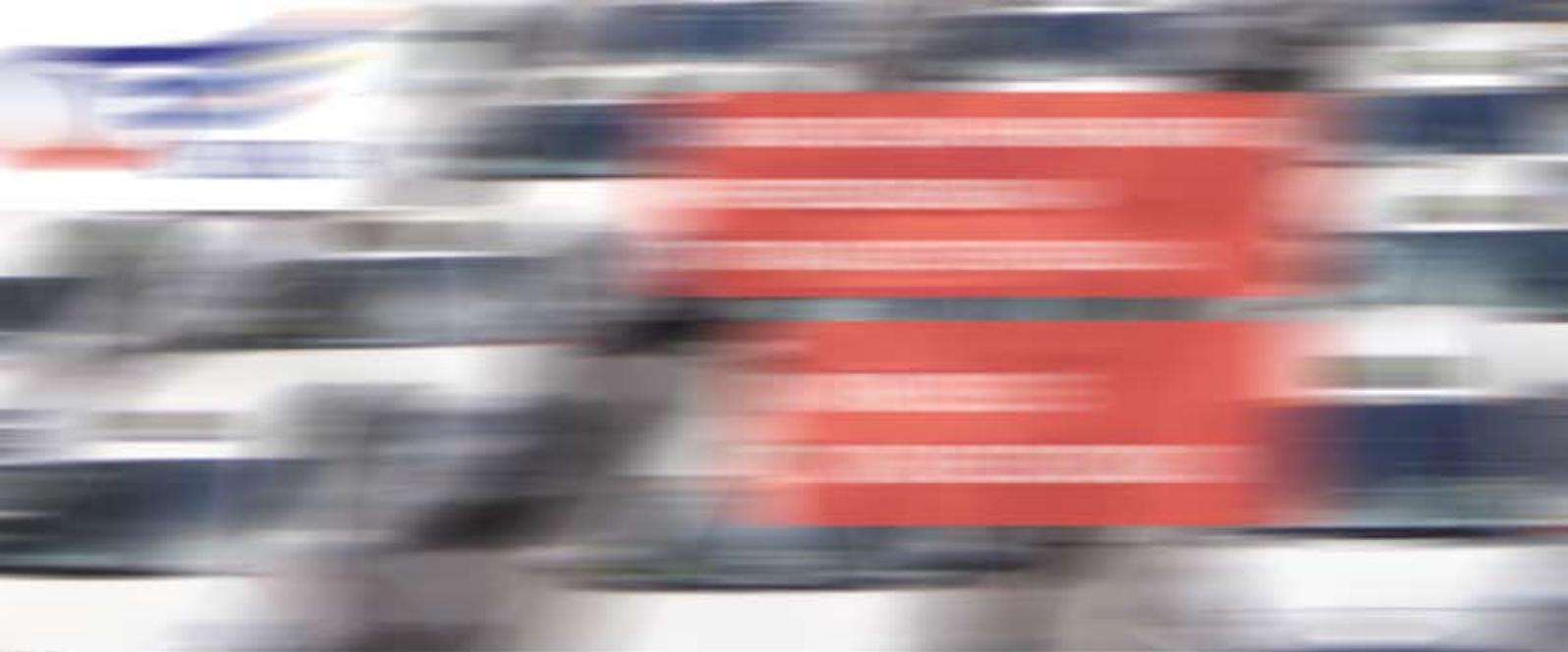
El Juzgado de lo Contencioso Administrativo Número 5 de Madrid ha desestimado el recurso presentado por la Federación Profesional del Taxi (FPTM) en contra del Ayuntamiento de la capital por una supuesta dejación de funciones en el control de las VTC que no respetan la Ordenanza de Movilidad Sostenible. En la resolución, con fecha del pasado 22 de abril de 2021, el juez rechaza la petición de los taxistas de impedir la circulación de las VTC propulsadas con motores diesel. El magistrado considera que esta petición es redundante, ya que la propia ordenanza impide la circulación de estos vehículos. La justicia recuerda que la norma ya trae consigo la prohibición de circular a aquellos taxis y VTCs que no tengan etiqueta Cero o Eco.FPTM, que también acusó al equipo de Almeida de un “delito ecológico y prevaricación”, sostenía que las multas por infringir la ordenanza “no son disuasorias” y solicitaba que se aumentase la cuantía de estas sanciones. En este punto, el magistrado apunta que no le corresponde pronunciarse sobre el régimen sancionador aplicable por el Ayuntamiento respecto de los incumplimientos de la Ordenanza. Los taxistas también acusaban en su recurso al Ayuntamiento por no cumplir sus funciones de seguimiento y no incoar las multas necesarias. En este punto, el magistrado señala que el Consistorio si ha realizado campañas de vigilancia contras las VTC.

Bajan las inspecciones a VTCs en 2020

Aunque el número de sanciones firmes se ha mantenido con respecto a 2019, el Plan Nacional de Inspección de Transporte por Carretera en el año 2020 se ha saldado con un 50% menos de inspecciones. Así lo han recogido en Antaxi, tras el encuentro mantenido con la subdirectora de Inspección de Transporte, Alicia Rubio. En la reunión, los representantes de Antaxi han señalado que la gran mayoría de infracciones que cometen estas empresas de VTCs quedan sin sanción, “lo que aún hace más evidente la grave situación de intrusismo que está sufriendo el taxi desde hace años”. E insisten en que estas plataformas siguen basando su negocio “en la ilegalidad” saltándose las normas de transporte. Desde Antaxi han solicitado al ministerio de Transportes la aprobación del nuevo Registro Electrónico y el prometido endurecimiento en la LOTT para que se faciliten los medios de inspección su labor y acabar con el intrusismo. La subdirectora de inspección ha confirmado que en pocos meses será efectivo de nuevo el

Registro, que permitirá controlar con más efectividad los incumplimientos reiterados de estas empresas fraudulentas de transporte.





Piratean el teléfono de Radio Taxi Zamora

Durante cinco días, los zamoranos que intentaron pedir un taxi por teléfono a Radio Taxi Zamora no pudieron hacerlo. Su teléfono, el 685858585, considerado un gold number, había sido portado a otro titular y a otra compañía telefónica. Según nos han explicado desde numerosgold.com, este tipo de numeraciones están cotizadas “debido a su facilidad y complejidad en disponer de una numeración fácil de recordar”. Y aunque es “bastante complejo” que algo como lo sucedido en Zamora ocurra, “si sucede algo así es debido a una mala gestión por parte de alguien que trabaje dentro de la compañía telefónica o incluso alguien de la competencia ya que según leo en la noticia ha sucedido otras veces con otras empresas”. En el mercado negro, suele pagarse por este tipo de numeración entre 4.000 y 5.000 euros. Por eso es importante, explican, protegerlos. “Para proteger una numeración es tan sencillo como contactar con tu operadora telefónica actual y solicitar que agreguen medidas adicionales de seguridad, como por ejemplo una clave

de seguridad que sólo conozca el administrador de la empresa”, nos explican desde la empresa.

Con nocturnidad

Los hechos sucedieron de madrugada, como suele suceder con las portabilidades, cuando la emisora se quedó sin teléfono. Cuando se pusieron en contacto con su compañía descubrieron que una mujer en Madrid había realizado el cambio de compañía utilizando sus datos de forma fraudulenta.



71.000 euros para rutas de taxi a demanda en Sevilla

La Consejería de Fomento de la Junta de Andalucía ha puesto en marcha siete nuevas rutas de taxi a demanda en la provincia de Sevilla allí donde el servicio de autobús resulta inviable para los operadores debido al bajo volumen de usuarios. El servicio, que se incluye en el programa de Andalucía Rural Conectada, cuenta con un presupuesto de 71.521 euros. Las rutas conectarán Fuentes de Andalucía, Lantejuela y Osuna, con un precio del billete de 3,6/1,8 euros; Montellano-Morón de la Frontera, con un precio de 2,1 euros; El Saucejo-Osuna, con un precio del billete de 2,35 euros; La Campana-Lora del Río, por 1,45 euros; La Campana-Costantina, con un valor de 4,2; La Luisiana-Osuna, por 3,49 euros; y Écija-Osuna, con un precio de 3,5 euros. En total a través de estas siete rutas a demanda, que se suman a la ya establecida entre Coripe y Morón, se prestará servicio a 12 municipios y se beneficiará de ello una población de 141.743 habitantes. Las rutas cubrirán una distancia de 226 kilómetros y se realizarán 2.080 expediciones al año. El objetivo del programa es hacer frente a la despoblación y proporcionar a los habitantes de zonas rurales que tienen que desplazarse un servicio económico y de calidad. Para la reserva de los viajes la Junta ha puesto en marcha un número de teléfono 955926766, y ésta debe realizarse con un plazo de antelación mínimo de 24 horas antes del horario de salida establecido.

Azul marino y gris, nuevo uniforme del taxi de Ibiza

El Consell d'Eivissa ha anunciado los nuevos colores del uniforme de los taxistas de la isla, que tendrán que vestir con pantalón azul marino y una camisa o polo de color gris. El uniforme propuesto, que responde a una reivindicación de los propios profesionales, debe incorporarse en las ordenanzas municipales de los Ayuntamientos de la isla. El Consistorio de Sant Josep ha iniciado ya una consulta pública previa a la modificación de la ordenanza y el objetivo es incluir la uniformidad de los taxistas. Además de mejorar la calidad del servicio, el objetivo que busca la administración también es diferenciar a los taxistas legales de los “piratas”. En Sant Antoni, el texto que se ha enviado a los taxistas indica que “estarán obligados a utilizar uniforme durante las horas de servicio”. La indumentaria consistirá de un pantalón tipo chino de color azul marino y camisa gris de manga larga o polo gris de manga corta con el escudo del ayuntamiento bordado. El calzado deberá ser cerrado de color negro o azul marino y adecuado para la conducción. En invierno se permitirá llevar un cárdigan azul marino con cierre de cremallera o un chaleco azul marino.





1. Introduction to the course and its objectives.

2. The importance of understanding the underlying principles of the subject.

3. A detailed look at the various components and their interactions.

4. Practical applications and real-world examples of the concepts.

5. Summary of the key points and a final review of the material.

6. Additional resources and references for further study.

7. Contact information for the instructor and support services.

Solicitan una moratoria de dos años para vender la licencia



La Ley del Taxi de la Comunidad Valenciana obliga a los titulares con más de una licencia a desprenderse de ella o transformarla en un taxi adaptado. Sin embargo, ante la crisis que está atravesando el mercado de licencias de taxi en estos momentos, la Plataforma de Afectados por la Nueva Ley del Taxi ha solicitado a la Conselleria de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible una moratoria de 2 a 3 años, o incluso la derogación de la disposición transitoria citada ley.

Desde la Plataforma insisten en que el próximo 11 de julio finaliza el plazo para desprenderse de las licencias, y lamentan que la pandemia haya provocado que “nadie se plantee invertir en un mercado que siempre ha sido una salida para muchos ciudadanos que se quedaban sin trabajo”, ha asegurado la presidenta de la Plataforma, Isabel Segura.

Señalan además que los taxistas con más de una licencia se han acogido a los Expedientes de Regulación Temporal de Empleo (ERTE) impulsados por el Gobierno Central, para poder aguantar, reduciendo la jornada laboral o suspendiendo temporalmente los contratos de sus trabajadores. “Como tenemos la obligación de mantener estos puestos de trabajo hasta seis meses después de su reanudación, si no se aprueba esta moratoria se va a producir la incongruencia en poco tiempo de tener trabajadores dados de alta aun perdiendo la licencia de taxi que conducían”, ha añadido Segura.

Por ello, tanto la Plataforma como la Asociación Gremial Provincial de Autotaxis de Valencia y la Asociación Empresarial de Auto Taxis de la CV han pedido a la Generalitat que impulse pronto las actuaciones urgentes y necesarias que modifiquen los plazos actuales para vender las licencias o, incluso, que deroguen la aplicación de esta medida.

La creciente demanda lleva a Sevilla a ampliar su oferta de taxis

En la última reunión previa a la finalización del estado de alarma, el consejo de gobierno del Instituto del Taxi de Sevilla aprobó un nuevo calendario de descansos que se aplicará desde el día 1' de mayo hasta finales del mes de septiembre. Con esta nueva planificación, el taxi incrementará su oferta con 150 vehículos más entre las 4.00 y las 16.00 horas ante el previsible aumento de la demanda.

El Ayuntamiento de Sevilla explicó que este nuevo régimen será revisado antes de que finalice y podrá ser ajustado en función de la evolución de la pandemia y del avance en la vacunación.

En la reunión que se celebró el 6 de mayo, en la que estuvieron presentes representantes de los distintos grupos políticos municipales y las principales asociaciones del taxi, se puso de manifiesto una leve recuperación de la demanda durante los días laborables y por ese motivo se ha optado por aumentar el volumen de taxis que pueden prestar servicio.

De esta forma, y hasta el próximo 30 de septiembre, 150 taxis más podrán trabajar entre las 4.00 y las 16.00 horas para atender una demanda que se espera que se incremente durante las próximas semanas. Con este ajuste, se calcula que el 40% de la flota podrá prestar servicio en Sevilla.



Aumentan las VTCs en Madrid y Barcelona

El número de autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor (VTC) ha aumentado en el último mes tanto en Madrid como en Barcelona. Las dos principales provincias de nuestro país han experimentado junto a Málaga un incremento en el volumen de VTCs que puede circular por sus calles en los últimos 30 días.

La capital ha superado por primera vez la barrera de las 8.000 VTCs. Madrid, que acumula casi el 50% del total de estas autorizaciones registradas en toda España, ha experimentado un incremento de 80 VTCs en el último mes, pasando de tener 7.971 en abril a 8.051 autorizaciones registradas actualmente.

Barcelona también ha visto como el volumen de su flota de VTCs se ha incrementado en los últimos 30 días. La Ciudad Condal ha pasado de tener 2.703 en el mes de abril a contar con 2.739 registra-

das a principios de mayo. Similar incremento ha tenido la provincia de Málaga, tercera en nuestro país en cuanto al número de VTCs, que ha pasado de contar con 1.975 a 2.022 en la actualidad.

La tendencia ascendente de estas tres provincias choca, sin embargo, con la reducción en el número de VTCs que se ha producido en España a nivel estatal. Nuestro país tiene registradas, según el Ministerio de Transporte, 43 VTCs menos en mayo en relación con el mes anterior. Concretamente, España tiene actualmente 17.036 VTC frente a las 17.079 registradas en abril.

La razón de este descenso está justificada por la importante reducción de VTCs que se ha producido en Alicante, donde se ha pasado de tener 534 en abril a 386 en la actualidad. Además, también se ha reducido el número de estas autorizaciones en Toledo (-19) y en Badajoz (-18)

El TS anula Madrid Central

El Tribunal Supremo ha confirmado la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, de julio de 2020, que anula Madrid Central. Una medida aprobada en 2018 que fue anulada por el TSJM en tres fallos distintos.

El Supremo ratifica la sentencia del TSJM que a instancias del Partido Popular madrileño anuló algunos de los artículos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que daban cobertura a Madrid Central. Concretamente, aquella sentencia declaró nulo el artículo 23 de la Ordenanza al considerar insuficiente la memoria económica en relación con la puesta en marcha de Madrid Central.

No obstante, ante esta sentencia cabía recurso de casación, interpuesto finalmente por Ecologistas en Acción. Ahora, la sentencia del Supremo confirma la anulación al no admitir el recurso de casación formulado en defensa de la vigencia de Madrid Central.

Desde el Ayuntamiento de Madrid han seguido multando duran-

te todo este tiempo al considerar que la sentencia no era firme y, por lo tanto, seguía en vigor la Ordenanza de Movilidad sostenible en su totalidad. Fuentes del Consistorio han anunciado que estudiarán la sentencia y se pronunciarán sobre la misma.



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 Ejecutivo	2.500	223	36.400



MERCEDES

E200 Gasolina/ECO	1.991	197	44.500*
E 300 Diésel hibrido CERO	1.991	197	55.900 *

*Precios DESDE con descuentos. IVA incluido



NISSAN

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

*No incluidos gastos de preparación taxi, ni IVA.

RENAULT JURADO. Tel. 914 010 549

C/ Alcalá, 187. Madrid



SEAT

León GNC Style	1.500	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

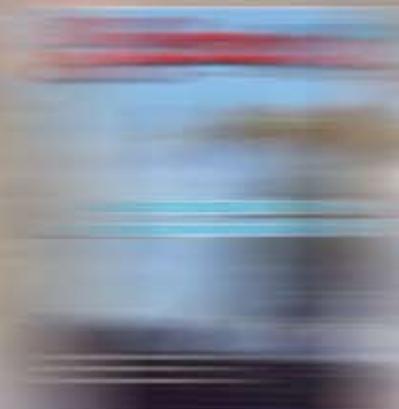
Caddy Maxi Trendline 2.0 TDi / Eurotaxi	1.968	102	20.864*
Caddy Maxi Trendline 2.0 DSG/ Eurotaxi	1.968	102	22.549*
Caddy Maxi Trendline 1.4 TGI 6 Vel 7 plaz	1.400	110	25.570*

*No incluida matriculación, preparación ni transformación.

F.TOMÉ. Tel. 91 747 82 00 - 628 118 569

C/ Tauro 27. Madrid. ftome.com

55



El taxi de San Francisco

Cuando las plataformas de movilidad, algunas de ellas creadas en la misma ciudad, irrumpieron en San Francisco, los cimientos del taxi comenzaron a temblar y muchos pensaron que se trataba del final de una industria consolidada. Sin embargo, casi una década después, el taxi se mantiene a pesar de todo, presumiendo de una flota ecológica que se ha puesto al día con las nuevas tecnologías.



Con más de 500 licencias de taxis Yellow Cab Co-Op tuvo que reestructurarse en 2016, cuando la feroz competencia de las plataformas de movilidad amenazaba su actividad. Aunque los medios de comunicación se hicieron eco de su bancarrota, esta no supuso el cierre de la compañía, sino un cambio en el enfoque que le permitiera no solo recuperar a los usuarios perdidos, sino ganar nuevos. Cinco años después, la compañía sigue operando, ha lanzado una nueva aplicación y presume de seguir siendo la mejor compañía de taxis porque es la que más flota pone a disposición de los usuarios.

La realidad del taxi de San Francisco es la realidad del sector en otros muchos países, como España. Pero también es verdad que hay ciertas particularidades en la ciudad californiana que han puesto en una situación muy delicada a los profesionales que trabajan en sus taxis día tras día.

En San Francisco hay unos 1.500 medallones, que son las placas metálicas que garantizan que ese taxi opera de forma legal. Conseguir uno de estos medallones era, desde 1978, gratuito, si bien es cierto que los aspirantes tenían que aguardar en una lista de espera, a veces de hasta diez años, para conseguir uno. En 2010, sin embargo el ayuntamiento de San Francisco decidió cambiar las normas del juego y comenzó a vender dichas autorizaciones a un precio fijo. Todos costarían 250.000 dólares (unos 207.000

euros al cambio actual), reportando cantidades ingentes de dinero al erario público. Muchos aspirantes a taxista decidieron solicitar préstamos para adquirir una de estas placas y así comenzar a trabajar en una profesión que hace una década se veía próspera y sin amenazas.

Pero duró poco. La entrada de Uber, compañía también sanfranciscana, en el mercado del transporte de viajeros hizo saltar por los aires la prosperidad y desde abril de 2016, la Agencia Municipal de Transporte de San Francisco no ha vendido un medallón más.

Según datos publicados por San Francisco Weekly, la industria de taxis de esta ciudad californiana comprende 24 compañías de taxis, ocho servicios de despacho y aproximadamente 1.500 medallones, que se dividen en seis categorías distintas. Los conductores individuales a menudo pagan una "tarifa de entrada" diaria a las empresas conocidas como "esquemas de color" por los automóviles que poseen y administran. Históricamente, los medallones han sido muy codiciados y los propietarios a menudo los alquilan a empresas o a los 4.000 conductores actualmente activos, obteniendo una parte de las ganancias del viaje. Esta práctica, ahora mis-

Hasta 2010, conseguir los medallones era gratis

sobrevive a pesar de todo

**Actualmente hay unos
1.500 taxis en la
ciudad**

mo, es residual, ya que son pocas las personas interesadas en trabajar el taxi.

El golpe de la pandemia

Hacer avanzar al sector, se lamentan desde la propia Agencia, es complicado, ya que como sucede en otros países, la falta de unidad por parte del sector dificulta llegar a acuerdos. O por lo menos de eso se queja la directora de Taxis y Servicios Accesibles de la Agencia Municipal de Transportes, Kate Toran. "Si a un grupo le gusta una determinada política, a uno o dos de los demás no le gustará. Hace que sea realmente un desafío avanzar", se lamenta. Fue precisamente con su predecesora, Christiane Hayashi, cuando se fijó el precio de los medallones en 250,000 dólares, que se financiaba a través de la cooperativa de crédito con tasas de interés controladas. Una medida diseñada para evitar precios aún más altos en subastas, similares a las de la ciudad de Nueva York, en las que los medallones se vendían a 1 millón de dólares.

Sin embargo, a pesar de esta medida, la crisis derivada de la irrupción de las plataformas dejó a muchos profesionales con

grandes deudas y muy pocas opciones de recuperación. Esto fue lo que le sucedió a Syed Mohsin, que comenzó a conducir en San Francisco en 1990, cuando los medallones todavía eran gratis. En su caso, mientras aguardaba su turno en la lista de espera, decidió alquilar un medallón a otra persona. Hasta 2010. En ese momento, Moshin decidió invertir en su propio medallón. "Fue el día más feliz de mi vida", explicó a la KLV, la radio pública de San Francisco. "Sabía que estaba invirtiendo en mi propio negocio". Durante al menos dos años, sus visitas al banco siempre iban acompañadas de una gran sonrisa. Después, todo se torció. La llegada de Uber y Lyft a la ciudad comenzó a restar usu-

arios y la apertura del aeropuerto a este tipo de plataformas, en 2014, supuso la puntilla para un sector abocado a reinventarse para seguir formando parte de la movilidad de una ciudad de casi un millón de habitantes.

Y aunque ha habido recomendaciones para que se regulen las plataformas, desde la Agencia Municipal de Transportes insisten en que no tienen el poder para limitar el número de vehículos que trabajan para estas apps en la ciudad.

A la ya maltrecha situación tampoco ayudó la llegada de la pandemia en marzo del pasado año. Desde que comenzó, se han embargado medallones a 91 taxistas de San Francisco y otros 33 están atrasados en





Los taxistas reclaman a la ciudad las pérdidas patrimoniales

sus préstamos. Muchos de ellos creen que San Francisco tiene una responsabilidad con ellos, ya que cuando la ciudad lanzó su programa de ventas de medallones, la Agencia de Transporte Municipal de San Francisco prometió a los conductores que sus inversiones estaban garantizadas. En su opinión, la ciudad ganó millones vendiéndoles sus permisos, unos 64 millones de dólares, y no hizo nada cuando su competencia directa entró sin regulación ninguna.

“La Agencia comprende la difícil situación de los taxistas, y es por eso que continuamos explorando opciones para apoyar a los titulares que compraron su medallón”, aseguró una portavoz. Entre las medidas se incluyen programas para ayudar los viajes en taxi a casa para los trabajadores esenciales y proporcionar viajes en taxi con descuento para personas mayores y personas con discapacidades. Además, los titulares de medallones

comprados tienen prioridad para las recogidas en el aeropuerto.

Sin embargo, los conductores no tienen mucha fe en que estos cambios funcionen y depositan sus esperanzas en que el programa de medallones se declare en quiebra para que de este modo sea la propia ciudad la que se encargue de rescatar dichas licencias del mercado por su precio original y a solicitud de los titulares.

Apuesta por la pervivencia

Ante a esta situación, los propios taxistas se han unido bajo la Taxi Workers Alliance para defender sus derechos frente a “taxis bandidos respaldados por empresas de capital riesgo que eluden la ley e ignoran la seguridad pública”.

Para esta organización, la quinta afiliada de la Alianza Nacional de Trabajadores del

Taxi en Estados Unidos, han sido las leyes y regulaciones las que han permitido a uno de estos operadores crecer hasta estar entre las empresas más grandes del mundo. “Individualmente, somos trabajadores mal pagados y no podemos luchar contra esta competencia desleal por nosotros mismos.”

A través de esta organización, lo que pretenden es hacer un frente común para mejorar las condiciones de trabajo y proteger las prácticas comerciales justas para todos los trabajadores de la industria del taxi de San Francisco. “Nos esforzamos por promover una industria de taxis saludable que atraiga a conductores de calidad”.

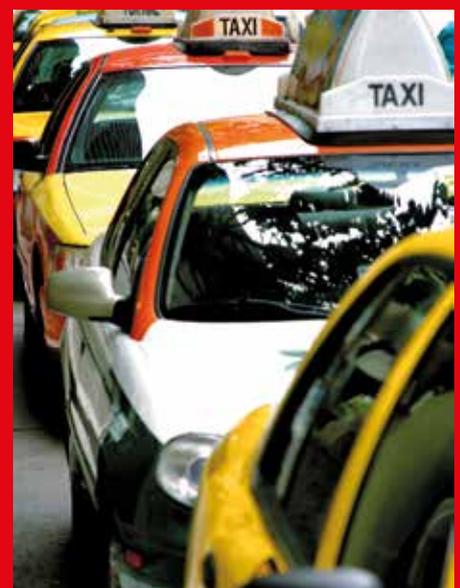
En este sentido, la Agencia Municipal de Transportes presume en su página web de ofrecer “la flota más verde” de todo Estados Unidos. Los “estrictos” estándares de emisión establecidos por la Ordenanza de Taxis Verdes de 2008 y su programa de taxis limpios han ayudado a transformar la mayor parte de su flota a gas natural y comprimido para ayudar a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Junto con los viajes en autobús, bicicleta y a pie, los taxis son parte de un sistema de transporte sostenible que anima a los usuarios a subir a un taxi que quiere seguir formando parte de la ciudad.

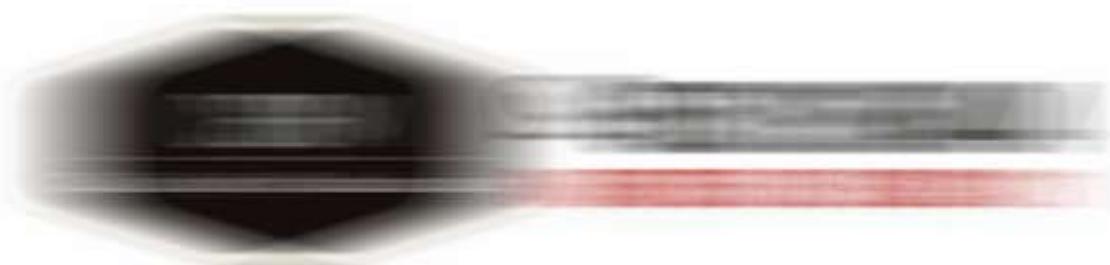
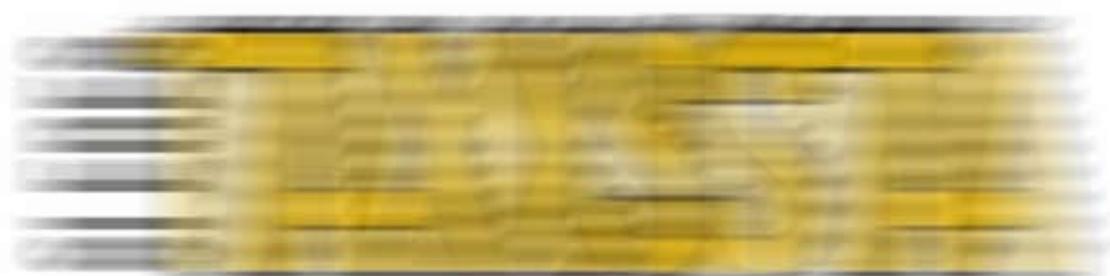
Una guerra desigual

En noviembre del pasado año, al mismo tiempo que los estadounidenses elegían nuevo presidente, los ciudadanos de San Francisco decidían si aprobar la propuesta 22 que obligaba a las plataformas de movilidad a considerar a sus conductores como trabajadores. Sin embargo, a pesar de la campaña lanzada por la Agencia de Transporte Municipal de San Francisco para convencer a los habitantes de San Francisco de que apoyaran a los taxis, al final, la votación no contó con el respaldo necesario.

Según explicó Kelly Dessaint, taxista de San Francisco y columnista invitado en The Examiner, estas plataformas tienen “luz verde” para operar sin restricciones, provocando que la industria del taxi esté, una vez más, “aparentemente condenada al fracaso”.

“Con tarifas que son la mitad de un taxi y con las calles inundadas de vehículos, la decisión de tomar un taxi en lugar de la alternativa más barata es completamente política ahora. Las personas que toman taxis lo hacen por solidaridad. No para ahorrar dinero”, ha señalado Dessaint en su escrito. El taxista también ha recordado que “nada de esto importa mientras estamos en medio de una pandemia. Hasta que podamos volver a algo parecido a la normalidad, la demanda de viajes seguirá siendo mínima”.





1. Introduction

2. Methodology

3. Results and Discussion

4. Conclusion

5. References

6. Appendix

7. Acknowledgements

8. Author Biographies

9. Correspondence

10. Contact Information

11. Declaration of Interest

12. Funding

13. Data Availability

14. Ethics Approval

15. Additional Information

