

La **Gaceta** TAXI

La primera revista del sector

AÑO XXVIII
NÚMERO 318
FEBRERO 2023

**“El taxi es una
pieza fundamental
de la movilidad”**

Rita Maestre,
portavoz Más Madrid en el Ayto.

- **Manu Andoni Ruiz, presidente del taxi de Cantabria**
- **La precontratación de VTCs, vista para sentencia**
- **Los taxistas se echan a las calles en Madrid, Barcelona y Valencia**

Todo el **TAXI**
en un solo **PODCAST**



entrevistas, actualidad, reportajes
y mucho más... **ESCÚCHANOS**



También en
iVOOX
Spotify

Aviso a navegantes

A pocas personas, por no decir que a ninguna, les gusta que les critiquen. Ni siquiera a los políticos, a pesar de que en el cargo lleven la penitencia. Todos podemos estar de acuerdo en que la crítica no siempre es fácil de asumir, ni siquiera la constructiva, y recibir tirones de oreja es algo que, si podemos, preferimos evitar.

Sin embargo, saber encajar las opiniones negativas puede enseñarnos que hay algo en lo que efectivamente nos estamos equivocando o pueden ayudarnos a hacer entender al otro que el que se equivoca es él... En definitiva, buscarle el lado positivo y sacarle un aprendizaje.

No es fácil, lo entendemos. Especialmente cuando las críticas no se hacen en privado, sino que se llevan a la esfera pública en forma de manifestaciones o declaraciones en los medios.

Pero volvamos al principio. Políticos. Cargos públicos electos que saben que sus decisiones afectan a la vida de miles de personas. Es normal que algunas, o incluso todas las decisiones no gusten. Y se protesten, se recurran y se peleen hasta el final. Como ha hecho el taxi cántabro cada vez que se ha sentido vilipendiado por el Gobierno Regional, que no han sido pocas veces.

Y ahora, parece ser que están recogiendo lo sembrado. Porque aunque Miguel Ángel Revilla haya estado años presumiendo de ser un entusiasta usuario del taxi, esto de que los taxistas le canten las cuarenta no le está sentando nada bien.

Creen desde el sector que este es el motivo que ha llevado a su Gobierno a impedir la venta de licencias por jubilación. Una decisión, "represalia" lo califican desde el taxi, que se toma precisamente ahora, tras muchos años de mirar hacia otro lado y cuando se les acumulan las denuncias del taxi en diferentes instancias judiciales y administrativas.

Por eso lanzamos un aviso a navegantes y el que quiera entender, que entienda. Con unas elecciones a la vuelta de la esquina, es normal que muchos políticos se suban literalmente al taxi y tiendan su mano a un sector que tiene muchos frentes abiertos.

Ansioso como está por tener aliados en las administraciones, pedimos no solo sinceridad a quienes quieran firmar una relación a largo plazo con los taxistas. También capacidad crítica y de diálogo ante los posibles errores que se puedan cometer. Lo mismo que desde las administraciones se le pide siempre al taxi.

4. Taxómetro

- Con opinión propia

6. Primera carrera

- *Hablamos con Rita Maestre, candidata a la alcaldía del Ayuntamiento por Más Madrid, sobre la situación actual del taxi.*



10. Entrevista

- *Manu Andoni Ruiz, presidente de la Federación Cántabra del Taxi, explica las consecuencias de la decisión de prohibir la transmisión de licencias por jubilación.*



14. Actualidad

- *Los taxistas se echan a la calle en Madrid, Barcelona y Valencia*



16. Salud

- *Fisioterapia gratuita para mejorar la salud de los taxistas*



18. Noticias

- *El registro de VTCs, en vigor pero nuevamente cuestionado*
- *Teletaxi, nueva emisora Taxitronic*
- *La mascarilla ya no será obligatoria en el taxi*



24. A fondo

- *Vista para sentencia en el Supremo la precontratación*



26. Homologados

30 Agenda

- *Actas y eventos donde, seguro, necesitan tu taxi*



Año XXVIII - Número 318 - Febrero 2023

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
Manu Sánchez

Dpto Comercial: GGM
comercial@gacetadeltaxi.com

Administración: info@gacetadeltaxi.com

Déposito Legal: M-17.622-1995

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



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

También puedes escribirnos a redaccion@gacetadeltaxi.com



La Gaceta del Taxi



@gacetadeltaxi

Un sector olvidado, un sector engañado (LXII)

Manu Sánchez

Responsable Geet
Plataforma en defensa
del servicio público del taxi



El futuro de la UE

La Comisión Europea, en el año 2002, acordó fijar lo indicado por el Consejo en el año 2000, poniendo como banderín de enganche el cambio que planteaba la nueva economía mundial. Aunque resulta difícil predecir el tipo de civilización que está emergiendo en el mundo, parece que nos encontraremos en una época sin precedentes, en la que se conjugaron una serie de tendencias políticas pluralistas con la irrupción de una economía mundial más abierta, la globalización de los gustos de los consumidores, el imparable avance tecnológico en un mundo digitalizado y la preocupación compartida por los problemas ecológicos. Se trata de una nueva civilización, la llamada civilización global, y de una nueva economía.

Sin embargo, la UE tardó una década (2010) en activar todos esos elementos reseñados, pues seguía inmersa en la vorágine de los bloques. La Comisión europea envía una comunicación al Parlamento europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social y, al Comité de las Regiones, presentándoles la Agenda Digital europea, una de las siete iniciativas emblemáticas como estrategia con vistas al futuro 2020, donde se propuso nuevas medidas que eran preciso adoptar urgentemente para poder poner a Europa en la senda ha-

“El opresor no sería tan fuerte si no tuviese cómplices entre los propios oprimidos” Simone de Beauvoir

cia un crecimiento inteligente, sostenible e incluyente. Un programa de reformas económicas con vistas a 2020, con el objetivo de hacer que la UE se posicione como centro de atención de la nueva economía. Para ello, aprueba en mayor o menor medida, la creación de condiciones legislativas nuevas y más flexibles para lanzar a su vez la velocidad del cambio tecnológico 2020 en línea con el mercado interior y el internacional. (La Agenda Digital para Europa cuyo ex comisario fue Neelie Kroes, a su vez, ex Vicepresidenta de la Comisión Europea, posteriormente fichada por una plataforma disruptiva tecnológica).

En ella, se fijaron siete objetivos plasmados en cien medidas, treinta y una de las cuales de carácter legislativo. En la estrategia marcaron una hoja de ruta en el desarrollo normativo para dar vida al programa de reformas aprobadas por el Consejo Europeo, situándose en cinco piezas legislativas, cuyas Directivas hoy sustentan el proceso de aceleración. A su vez, estas condiciones también fueron respaldadas por el Consejo Europeo, donde indicaron que es una cuestión sine qua non para poder llegar a conseguir el objetivo fijado por el Consejo Europeo de Lisboa 2000.

En la primavera del año 2011, se reúne el propio Consejo para impulsar una nueva gobernanza que imprimiera una calidad en la coordinación de las políticas económicas con el llamado “Euro Plus”, pacto que respalda la integridad del mercado único y que aumenta la intensidad y el comportamiento del objetivo en la sociedad europea. Es decir, consiste en una serie de compromisos que debe asumir aquel país de la UE que voluntariamente desee suscribirlo para impulsar la competitividad en base, de la contención salarial, de las reformas del mercado laboral, en asegurar la sostenibilidad de las finanzas públicas desde el control del gasto en pensiones, sanidad y prestaciones sociales y, por último, reforzar la estabilidad financiera. En otras palabras, un acuerdo en contra de las personas y a favor de la nueva economía.

Tras una sesión especial del Consejo Europeo (2011) y con la formación



política de conservadores, liberales y progresistas liberales en la Eurocámara, cuya suma en su totalidad les situaron en unos 450 diputados de un total de 736, ofrecieron la continuidad al objetivo marcado en Lisboa 2000, aunque con ciertos matices, pues reforzaron una economía aún mucho más competitiva y dinámica en detrimento de la cohesión social y laboral. La Unión Europea aprovechaba la crisis para socavar la soberanía de los Estados, dando un mayor impulso a la expansión del capitalismo económico-financiero internacional, rebajando los derechos laborales y sociales. Y todo ello, sin tomar ninguna medida regularizada para el control de la voraz actuación de los mercados.

La actual Europa no puede hoy rasgarse las vestiduras pues desde hace años y tras las transferencias de competencias otorgadas de los Países miembros a la UE, se asienta la idea de que el Estado necesita negociar los contenidos de las normas con los destinatarios de las mismas (multinacionales/empresas), puesto que de otro modo la movilidad internacional y la posibilidad de fórum shopping ofrecen una alternativa para que las empresas abandonen los sistemas jurídicos irracionales o puramente impositivos.

La capacidad de análisis en la resolución de los problemas y, por lo tanto, la legitimidad democrática de los gobiernos nacionales quedaba debilitada por los procesos duales de integración jurídica y económica en Europa. Esta pérdida no se compensa plenamente con el desarrollo de capacidades eficaces y legítimas de resolución de problemas a nivel europeo, pues se deben de examinar los fundamentos normativos de la legitimidad democrática y la asimetría estructural entre la eficacia de los instrumentos jurídicos de "integración negativa" que impiden a los gobiernos interferir en la libre circulación de bienes, servicios, capitales y personas y las restricciones políticas que frenan "la acción política positiva". Es decir, "si el Estado debe jugar un papel realista en los cambios que supone la globalización y si el interés público debe permanecer como una parte importante de las tareas administrativas, es necesario el desarrollo de un nuevo modelo de Derecho Administrativo".

Desde ese instante la política europea retoma el proyecto, rompiendo el escenario anterior y pasando a tener una actitud mucho más insistente y agresiva en políticas económicas en detrimento de las políticas sociales y laborales, situándose en línea con el nuevo sistema capitalista que fomenta las desregulaciones normativas del mercado interior, arrastrando a su vez, la desnaturalización de los servicios públicos que afecta muy directamente a las actividades y profesionales prestadores en el desempeño de sus funciones. Es decir, dirigidos principalmente a crear mercados económicos que presten poco interés a la política social y laboral y, que socialicen las pérdidas vía impuestos o deuda pública, para capitalizar los beneficios. Todo ello constituye una de las claves para lograr la eficiencia de los mercados internacionales, asegurando la vigencia efectiva de la libre competencia en los mercados nacionales, adaptándolos, a través de la creación de un Organismo fuera del ámbito jurídico que haga valer las reglas de juego de manera clara y creíble. Dicho Organismo Internacional lo sitúan expresamente en los términos de un supuesto un Tribunal mercantil privado.



El largo camino recorrido en los procesos de Unión hoy quedan situados en un segundo plano, dando prioridad a determinados procesos normativos con fuertes dosis económicas. Estos, ni más ni menos, son los miembros del llamado Pacto por el Euro Plus, que esconden la sinergia de la denominada "revolución tecnológica", cepa que se refugia dentro de la nueva economía encontrando la visión de negocio que siempre debe acompañar a la aplicación de cualquier tecnología como materia prima.

Las desacertadas líneas liberales, (incluyo a partidos de izquierda y de derechas) marcadas como estandarte de la libertad comunitaria para la creación de un mercado Interior, analizado desde el punto de vista jurídico más que político, chocaba con cierta parte de Juristas, (Doctrina y Administrativistas) extrayendo la conclusión que la estrategia de Lisboa fue una quimera, ya que el Tratado de Maastricht tras sus consecutivas reformas se realizó bajo una determinada opción ideológica basada en una economía abierta y de libre competencia rompiendo la mayor parte de la historia de la UE, donde hubieron compromisos, a menudo creativos entre los mercados y la política social, o al menos un respeto mutuo por las diferentes esferas de la competencia.

**Compro coches retirados
de taxi, autoescuela
o Servicio Público
Modelos Gasolina
con GNC o GLP**



**VALORACIÓN
SIN COMPETENCIA**

Señor González ☎ **670 91 43 91**

“Quieren desmantelar el

El próximo mes de mayo los ciudadanos madrileños tienen una cita con las urnas para elegir a un nuevo equipo de Gobierno para la ciudad de Madrid. Rita Maestre encabezará la lista de Más Madrid para la alcaldía de la capital. En esta entrevista concedida a La Gaceta del Taxi, Maestre analiza la situación actual del sector en la capital y añade algunas de las soluciones que implantaría en el colectivo distintas de las políticas adoptadas por el Partido Popular.



Rita Maestre, portavoz del Grupo Municipal Más Madrid y candidata a la alcaldía.

Días después de las manifestaciones que una buena parte del taxi de Madrid llevó a cabo en la capital contra el Reglamento que pretende aprobar la Comunidad, Rita Maestre, candidata de Más Madrid a la alcaldía, atendió a La Gaceta del Taxi.

Las políticas liberalizadoras del Partido Popular, destinadas a “desmantelar el servicio público del taxi” fueron objeto de crítica durante esta entrevista en las que Maestre apuntó pinceladas de las soluciones que podría implantar en el caso de que la mayoría de los madrileños le brindara su apoyo en las próximas elecciones que se celebrarán en el mes de mayo.

Gaceta del Taxi. - Durante el mes de enero se han llevado a cabo dos importantes movilizaciones del sector del taxi con un importante volumen de manifestantes en Madrid. ¿Qué sensación le genera, no ya como candidata a la alcaldía de Madrid, sino como ciudadana, ver a miles de profesionales en las calles protestar?

Rita Maestre. - Como ciudadana estoy preocupada. Lo que estamos viendo en estos últimos tiempos es la aceleración de un proceso que viene de largo. El ataque del Partido Popular, tanto desde el Gobierno de la Comunidad de Madrid como desde el Ayuntamiento contra el sector del taxi vie-

ne desde hace mucho tiempo. Se ha ido labrando poco a poco, con momentos de más tensión y momentos de valle, pero es una estrategia continuada desde hace años que quiere debilitar un servicio público y, por tanto, es muy preocupante.

Cuando estaba preparando la entrevista me he preguntado en qué momento comenzaron a aparecer esos coches negros por las calles de Madrid, es decir, cuándo llegaron como un problema a las calles de nuestra ciudad o en qué momento comencé a identificar esa etiqueta extraña que antes no reconocía y las VTC se convirtieron en una parte más del paisaje sin que hubiera una regulación. Es perfectamente comprensible que las decenas de miles de familias que componen el taxi en Madrid estén preocupadas por su trabajo, por su futuro, pero también es preocupante para los ciudadanos.

“El ataque del PP contra el sector del taxi viene de largo”

servicio público del taxi”

G.T.- Es algo que muchas veces se borra del debate. El papel de los ciudadanos en todo eso.

R.M.- La cuestión del taxi hay que mirarla desde los dos lados, desde cómo afecta a la regulación el hecho de abrir las puertas a las empresas buitres extranjeras, pero también cómo afecta a los ciudadanos, ya que estamos hablando de un servicio público que se quiere desmantelar.

Desigualdad de condiciones

G.T.- Desde el taxi, una parte del colectivo pone el foco en el hecho de que a grandes rasgos se permita trabajar como taxis a unas autorizaciones distintas. ¿Qué piensa de todo eso?

R.M.- Es una competencia totalmente desleal. Es falso que con esto se incentive la competitividad. Es un cuento del Partido Popular. Es falso porque se permite una competencia desleal y pirata. No se compete en igualdad de condiciones y reglas. Se permite a unos lo que no se permite a otros. Por eso hablaba de desmantelar el servicio, porque no se decreta su desmantelamiento, no se decreta su cierre, pero con este reglamento lo que estás favoreciendo es que el servicio se vaya por otro lado distinto del concebido como servicio público. Y hay que poner el foco también en la seguridad, porque hay una parte de este reglamento que no solo afecta a la calidad de vida y laboral de los taxistas, sino que además puede afectar a las personas que usamos un medio de transporte.

G.T.- También se quedan fuera de este debate los ciudadanos, el del exceso de horas que puede suponer para el trabajador y para el vehículo.

R.M.- Como ciudadana y usuaria del taxi, me tranquiliza saber cuándo subo a uno que hay unas normas, que tanto el dueño de la licencia como el conductor tienen que pasar por unos exámenes, unos criterios y condiciones para la prestación del servicio. Me gusta saber que disfruta de unos días de libranza para prestar el servicio en condiciones de seguridad. Y no sé si me subiría igual de tranquila a un coche sabiendo que la persona no ha tenido que pasar por ese tipo de controles.

“El taxi es una pieza fundamental de la movilidad de Madrid”

G.T.- En el caso de las VTC, sería más sencillo que hubiese controles si se estableciese una regulación para estos servicios.

R.M.- Desde luego, si se quisiera fomentar la competencia o la competitividad, se pondrían condiciones iguales o similares, y creo que eso no se está haciendo.

G.T.- En el caso de que, tal y como parece, el Gobierno de la Comunidad de Madrid aprobase este reglamento del taxi. A nivel municipal, y en el supuesto de que entraran en el ejecutivo del Ayuntamiento, ¿le queda margen al Consistorio para poder actuar y limitar los efectos liberalizadores del texto?

R.M.- Ya planteamos enmiendas parciales a la Ordenanza del Taxi en su momento, durante la pasada legislatura con Inés Sabanés a la cabeza. Porque el problema ya existía en la legislatura pasada. Lo hicimos con todo lo que tenía que ver en el ámbito municipal.

Creo que la Comunidad de Madrid ha intentado con este texto invadir competencias por arriba y por abajo, no solo municipales sino también estatales, y creo que desde el Ayuntamiento hay que intentar mantener las buenas condiciones en el sector del taxi e impedir esta especie de propaganda feliz de un tipo de empresas que además son empresas piratas. Sabemos que no es un problema solo de Madrid y que es un problema generalizado en la mayor parte de las capitales del mundo.

“Almeida es seguidor de lo que hace Ayuso”

G.T.- En lo que respecta a la Ley de VTC aprobada en junio y que ha sido llevada al Constitucional, una de las razones que justificaban el recurso era una invasión de competencias municipal. Pero el Ayuntamiento de Madrid no se ha pronunciado.

R.M.- Almeida es seguidor de lo que hace Ayuso. Tiene poca valentía y poca visión de ciudad, le interesa poco pensar en cuál es su modelo de ciudad. Es muy decepcionante que se despreocupe de 15.000 familias que viven de un servicio público. Es como si



Maestre posa junto a un taxi madrileño para la entrevista de La Gaceta del Taxi



"A nivel judicial, político y social hay espacio para defender el lugar del taxi"

el alcalde no se interesase sobre las 6.000 personas que trabajan en el servicio de limpieza del Ayuntamiento de Madrid o los 6.000 agentes de la Policía Municipal. Los taxistas no son trabajadores dependientes del Ayuntamiento de Madrid, pero prestan un servicio a la ciudad de Madrid y el alcalde tiene que ejercer una defensa de ese sector y no entiendo cómo se puede desentender o apartarse de un servicio que es fundamental para la movilidad. No es un instrumento secundario del que puedas desentenderte, el taxi es una pieza fundamental de la movilidad de Madrid.

G.T.- Hacía referencia a los grandes eventos y precisamente ahí ha surgido la polémica con la subida de precios que llevan a cabo algunas plataformas de VTC por la alta demanda. En el taxi la tarifa es la que marca los precios, pero ahora el Ayuntamiento quiere que se puedan introducir descuentos al margen del régimen tarifario de hasta un 15%. ¿Cómo valoran estas políticas?

R.M.- Queremos que se cumplan las tarifas, que las regulaciones tarifarias de las que nos dotamos se cumplan en todas las plataformas. De otra forma estamos hablando de una competencia desleal que se produce porque una parte cumple las normas y la otra no. Planteamos que los precios máximos puedan fijarse, pero tienen que ser de aplicación para todos.

G.T.- Otro de los grandes problemas que se está encontrando el sector del taxi es con los servicios para personas con movilidad reducida. Emisoras tradicionales llevan meses advirtiendo al Ayuntamiento de esta proble-

mática de falta de servicios sin obtener respuesta ni soluciones.

R.M.- Si el taxi es un servicio público fundamental, los eurotaxis desde luego aún más. Y creo que el Ayuntamiento tiene que contestar de forma inmediata. Hay que buscar una solución porque la falta de eurotaxis efectivamente es un problema serio. Las políticas adoptadas por Ayuso y Almeida para los eurotaxis no son suficientes para rentabilizar la

mayor inversión que es necesaria para adquirir un vehículo adaptado, lo que termina haciendo más rentable ostentar una licencia "normal". Almeida está siendo un mero espectador de este problema y no hace nada para garantizar que sean suficientes. Desde Más Madrid calculamos que es necesario que entre el 5 o el 6% de los taxis sean eurotaxis para prestar con garantías este servicio esencial para las personas con movilidad reducida. Tienen derecho a ello. Creo que, dadas las condiciones actuales, en el corto plazo esto podría realizarse únicamente a través de ayudas directas, pero en el largo plazo sería necesario actuar de forma inversa a como vienen actuando los gobiernos del Partido Popular.

G.T.- Por último, ¿qué mensaje le gustaría transmitir a los taxistas de parte de su grupo político?

R.M.- Un mensaje de ánimo, de que tienen todo el apoyo de Más Madrid, de todos los conejales y diputados, y que les pedimos que no desfallezcan. Las batallas a veces son duras y largas, pero eso no implica que no se puedan ganar y a nivel judicial, político y social hay espacio para defender el lugar del taxi en la ciudad de Madrid y espero que se garantice a partir del próximo mes de mayo.

Javier Izquierdo

"El 80% del espacio de todas las calles es un coche parado o en movimiento"

La movilidad en Madrid en los últimos años ha cambiado de manera considerable. Y ante estos cambios, preguntamos a Rita Maestre sobre el papel que puede tener el taxi en esta nueva movilidad, con una menor importancia del vehículo privado.

"El cambio fundamental que hay que hacer en Madrid debe ir orientado no solo a luchar contra la contaminación, sino para repartir el uso del espacio, y acabar con que el 80% del espacio de todas las calles sea un coche parado o un coche moviéndose. Eso era propio de las ciudades en los cincuenta o sesenta, pero desde luego no es cómo se deben ahora afrontar los retos del momento en el que vivimos", sostiene la representante de Más Madrid.

"Por eso, lo que hay que hacer es mejorar el transporte público, que tiene muchas patas y sistemas que en Madrid hace mucho tiempo que no se actualizan. Hay que poner en marcha sistemas nuevas y el sector del taxi tiene un papel muy importante que jugar", explica Maestre. "Fue muy importante para nosotros en la puesta en marcha de Madrid central y cómo iba a afectar la remodelación de la Gran Vía. Nosotros teníamos claro que el taxi debía tener una condición garantizada como transporte público que son y había usuarios de coches privados que no lo entendían", indica.

"La cuestión del taxi no es que sea un coche, es el tipo de servicio que presta, y es un servicio público y por lo tanto una de las cuatro patas de la estrategia de movilidad que tiene que tener una ciudad junto al metro, al autobús o a la movilidad ciclista", explica Rita Maestre.

RENAULT MEGANE SPORT TOURER E-TECH

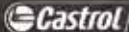


25.800€ desde*

Renault Megane: Consumo mixto WLTP (L/100KM) desde 1,2/1,3. Emisiones WLTP CO₂ (g/km) desde 26-30.

*Oferta y PVP recomendado para Renault Megane Intens E-Tech 160CV 5 plazas exclusivo para matriculación Auto Taxi. No incluye preparación ni impuestos. Incluye transporte y promociones ofrecidas por RECSA condicionadas a la financiación a través de RCI Banque sucursal en España. Permanencia mínima de financiación 36 meses. Importe mínimo a financiar 6.000€. El precio indicado no incluye los costes financieros y por servicios derivados de la financiación por RCI Banque SA sucursal en España, la cual se reserva el derecho de estudio, condicionado y aceptación de las solicitudes de financiación. Incompatible con otras ofertas financieras. Oferta válida para particulares y autónomos.



Renault recomienda 

renault.es

**Renault
Jurado**

Madrid
calle Alcalá, 187 avda. Ciudad de Barcelona, 208

Prohibida la venta de licencias por jubilación

“Es un ataque frontal en



Manu Andoni, presidente de la Federación Cántabra del Taxi

Las transmisiones de licencia de taxi de los profesionales que deciden jubilarse están en serio riesgo en Cantabria. El Gobierno regional, a través de la Dirección de Transportes, ha decidido cambiar el criterio y está paralizando aquellas transmisiones que no se ajustan a lo dispuesto en el Reglamento Nacional de 1979. Es decir, no concede el visado de transportes para operar entre municipios a aquellos taxis que se han transmitido de forma distinta a lo establecido en esa norma de hace más de cuarenta años.

En base a dicho texto, sólo se admitirán las transmisiones de licencia que se realizan a los herederos en caso de defunción o al conductor asalariado contratado que haya estado trabajando la licencia objeto de transmisión durante al menos un año. El pretexto o la justificación dada por el Gobierno de Cantabria para cambiar el criterio es que se ajusta a lo que establece el citado Reglamento de 1979. Sin embargo, durante más de cuatro décadas la administración regional cántabra

ha permitido las transmisiones pese a no tener una ley autonómica que lo permitiese como pasa en la mayoría de comunidades autónomas de España.

Manu Andoni Ruiz, presidente de la Federación Cántabra del Taxi, explica en esta entrevista concedida a La Gaceta del Taxi el sentir del sector ante esta circunstancia. Desde el taxi consideran esto un ataque frontal al colectivo y ven indicios de prevaricación en la actuación del Gobierno cántabro, sobre todo en el hecho de que durante cuarenta años se hayan permitido transmisiones y ahora, desde hace unas semanas con un caso de una licencia en Cabezón de la Sal, han optado por limitarlas.

“Cantabria ha perdido 59 licencias de taxi en solo un año”

Gaceta del Taxi.- ¿Cuándo se enteraron de este cambio de criterio del Gobierno de Cantabria para paralizar transmisiones de licencias de taxi?

Manu Andoni Ruiz.- Nos enteramos cuando se realizó una transmisión en el municipio de Cabezón de la Sal. Además, se trataba de una licencia adaptada a personas con movilidad reducida, la única de todo el municipio, de las 11 que hay. La licencia se transmite por jubilación del titular, algo que permite la Ordenanza Municipal de esa localidad, al igual que otras muchas de Cantabria, entre ellas, la Ordenanza de Santander que aglutina en estos momentos la mitad de las licencias que hay en la región.

Una vez que se autoriza la transmisión de la licencia por parte del Ayuntamiento, el nuevo titular solicita a la Dirección de Transportes que le conceda la autorización (VT). Ahí es cuando le dicen que tiene que acreditar, en base a lo estipulado en el Reglamento Nacional de 1979, el motivo de la transmisión por la que ha recibido la licencia. Extraoficialmente sospechábamos que iban a cambiar el criterio y lo que sucede en Cantabria es que al no haber ninguna ley autonómica que regule esto, la legislación que impera es la del citado reglamento, pero hasta ahora se ha estado haciendo la vista gorda y se han ido admitiendo las transmisiones realizadas por cada Ayuntamiento en base a sus ordenanzas.

G.T.- ¿Qué margen de acción les queda ante esta situación?

M.A.R.- Lo que vamos a hacer es responder al requerimiento que le piden al taxista de Cabezón de la Sal. Vamos a insistir en que la licencia se ha transmitido en base al artículo correspondiente de la Ordenanza municipal de esa localidad que sí que lo permite. El propio Ayuntamiento ha autorizado la transmisión de la licencia. El taxista es titular de la licencia, pero la administración regional no le ha entregado la VT. Y ahí reside el problema, si en el municipio rural no tienes esa tarjeta, la licencia no vale para nada. No vas a hacer trayectos urbanos en un municipio de esas dimensiones. A nivel de taxis, en Cantabria solo se podría vivir prestando en exclusiva servicios urbanos en Santander y en Torrelavega, como mucho.

toda regla al taxi”

“La licencia de taxi es una inversión de cara al futuro”

G.T.- ¿Qué dice el taxista de todo esto?

M.A.R.- El taxista está desesperado porque ha pagado un dinero por esa licencia, el Ayuntamiento se lo ha admitido y ahora resulta que solo puede prestar servicio dentro de Cabezón de la Sal, un municipio que tiene 8.000 habitantes y la gente se mueve andando y sin tráfico ninguno.

G.T.- Durante cuatro décadas el taxista se jubilaba, vendía su licencia y ya. No se entiende muy bien esta problemática.

M.A.R.- Efectivamente. El mero hecho de transmitir la licencia por jubilación no obligaba a la necesaria contratación de un conductor asalariado durante un año, tal y como se ha estado permitiendo hasta ahora. Incluso en el Ayuntamiento de la localidad de Ruesga se ha permitido la transmisión a una persona jurídica, saltándose por completo el requisito de tener contratado un conductor asalariado.

La situación se complica en Santander

G.T.- El problema que hay ahora en Cabezón de la Sal puede ser mucho más “grave” si se empiezan a paralizar transmisiones en Santander, por ejemplo.

M.A.R.- Ese problema ya existe de hecho porque sabemos que Transportes va a aplicar este criterio, no solamente lo aplicará a la licencia de Cabezón de la Sal, sino a todas las que a partir de ahora se transmiten por toda la región. En Santander hay actualmente 230 licencias de las 453 que quedan en Cantabria. La región ha perdido 59 licencias de taxi en solo un año.

G.T.- ¿Creó que esta política del Gobierno de Cantabria puede contribuir aún más a la reducción del número de licencias?

M.A.R.- Es algo a tener en cuenta, porque si cada vez que se jubile un taxista tiene que devolver la licencia al Ayuntamiento, ese Con-


sistorio debe crear un nuevo permiso y sacarlo a concurso público.

G.T.- Y si el titular debe devolver la licencia, pierde todo tipo de retribución.

M.A.R.- Efectivamente, se renuncia a ello. El Ayuntamiento no va a pagar nada por esas licencias. Al final todo el mundo sabe que la licencia, más allá de un puesto de trabajo, es una inversión de cara al futuro, es como un plan de pensiones, en definitiva. Siempre se ha dicho que es la jubilación del taxista. No impiden técnicamente que se puedan seguir transmitiendo, pero el taxista ya está obligado a contratar a un conductor asalariado durante un año, cuando en Cantabria en el ámbito



Miguel Ángel Revilla, presidente de Cantabria, criticado por su actuación con el sector del taxi



Muchas horas,
Muchos kilómetros,
Necesitan mucho descanso.

NO DORMIR BIEN, ES NO DORMIR.

TERAPIA CPAP
Cuidamos de ti

Especialistas en el tratamiento
de la Apnea del Sueño.

1ª VISITA GRATUITA

☎ 900.494.138
🌐 www.terapiacpap.com

“Somos la comunidad autónoma que más ha liberalizado las VTC”

rural los asalariados no existen porque es inviable tener un conductor contratado. El requisito de tener un conductor contratado es un problema económico que supone miles de euros para el titular. Y eso es lo que vamos a pelear ahora y a preguntar quién ha autorizado durante todos estos años el resto de tarjetas de transportes sabiendo que supuestamente se estaba haciendo de manera irregular porque el reglamento está en vigor desde 1979, ¿por qué se empieza a aplicar en 2023?

Estamos sondeando denunciarles por prevaricación, porque han autorizado otras tarjetas a sabiendas de que eran ilegales. Es que, además, en el año 2009, cuando se modificó la Ordenanza del Taxi de Santander, se introdujo que se pudieran transmitir no al conductor asalariado de la propia licencia, sino a cualquier otro conductor asalariado de cualquier otra licencia del municipio. Es decir, se amplió la posibilidad de transmitir esa licencia a más personas y no solo al conductor de esa licencia, que es algo que no tiene sentido propio de una norma obsoleta de hace más de cuarenta años.

G.T.- Eso es, ¿por qué ahora este cambio de criterio?

M.A.R.- Nosotros tenemos muy claro que este cambio está detrás de todas nuestras denuncias, de todas nuestras resoluciones favorables contra el Gobierno de Cantabria que hemos ido obteniendo estos años de atrás, ya sea en temas del transporte sanitario, con el transporte escolar o con las VTC. Responde a una represalia sobre el taxi. ¿Por qué durante cuatro años no se ha regulado las VTC y ahora una vez finalizada la moratoria del decreto Ábalos se las regula y se saca a exposición pública en tiempo récord?

Plena libertad a las VTC

G.T.- ¿Cómo valoraría la situación de Cantabria con respecto a las VTC?

M.A.R.- Somos la comunidad autónoma, por encima incluso de Madrid con Isabel Díaz Ayuso, que más ha liberalizado el sector de las VTC. Pueden hacer absolutamente lo que les da la gana. En su día obtuvimos el compromiso de todos, del director general de Transportes, consejero y del propio pre-

sidente, Miguel Ángel Revilla, de que las iban a regular y no han hecho nada durante esos cuatro años. Absolutamente nada.

G.T.- Es curiosa la relación del Gobierno de Cantabria con el taxi. No hay un mes en el que no aparezca una noticia polémica entre la administración y el sector.

M.A.R.- Nos hace gracia que el señor Revilla, que va por ahí vanagloriándose y afirmando que es favorable al sector del taxi, cuando resulta que no hace más que machacar a los suyos, y mira todas las resoluciones judiciales que hemos ganado. Así estamos con ellos constantemente una tras otra. Ni una a derechas.

G.T.- Ante el temor de que el problema de la paralización de licencias se pueda multiplicar, por ejemplo, si llega a pasar con decenas de licencias que hay en Santander, ¿han mantenido algún tipo de contacto con el Ayuntamiento de la capital?

M.A.R.- Al final el Ayuntamiento de Santander y todos los ayuntamientos lo que hacen es autorizar la transmisión de la licencia siempre que en la ordenanza municipal esté contemplada legalmente esa operación. El

Reglamento Nacional al que antes hacía referencia no es de aplicación en aquellas que tienen una ley autonómica, pero Cantabria desde luego no tiene.

G.T.- Y con el Gobierno Regional, ¿ha habido algún tipo de contacto al respecto?

M.A.R.- En relación a este asunto no hemos tenido ninguna reunión. La primera noticia fue esa negativa a conceder la tarjeta al taxista de Cabezón de la Sal y nosotros vamos a responder a esta negativa. El diálogo lo consideramos roto porque esto supone un ataque frontal en toda regla al taxi. El director de Transportes dice que el Reglamento Nacional es el que deben cumplir, pero lleva cuarenta años y nunca lo han cumplido. Es decir, todas las licencias están transmitidas ilegalmente, pero es que además se da la circunstancia de que nunca han recurrido ninguna ordenanza de ningún ayuntamiento, e incluso estoy recabando información sobre si alguna ordenanza tuviera informe favorable de la propia administración regional, avallando la transmisión de licencias.

Javier Izquierdo

Revilla y las transmisiones permitidas a “sus amigos de cartas”

La indignación del taxi por todo lo sucedido con la limitación a la transmisión de licencias es aún mayor si tenemos en cuenta lo que ha sucedido en el Ayuntamiento de Ruesga. En este caso, el presidente de Cantabria, Miguel Ángel Revilla, sí que ha admitido transmisiones a personas con las que comparte ocio semanalmente y con las que juega a las cartas, tal y como él mismo reconoció en un programa de El Hormiguero, en Antena 3.

La Federación Cántabra ha denunciado durante años que se han permitido las transmisiones de una licencia en el Ayuntamiento de Ruesga en la que está involucrada una de las personas con las que Revilla reconoce que comparte juegos de cartas semanalmente. “El alcalde lleva cinco años haciendo caso omiso a las denuncias que se han producido por irregularidades en esas licencias. Tienen tres licencias en el municipio, que no las utilizan para realizar servicio de taxi, las utilizan para realizar transporte escolar como si fueran microbuses de nueve plazas”, denuncia Manu Andoni.

“Venimos denunciando desde hace tiempo que no prestan servicio, que no tienen taxímetros, que se ha realizado transmisiones irregulares, primero del padre al hijo, luego a la empresa del hijo”, denuncia Andoni, que lamenta que precisamente al amigo del presidente cántabro sí que le hayan permitido esta transmisión, incluso a una persona jurídica, cuando precisamente esas licencias deberían haber sido “revocadas por falta de uso”.



El taxi de Ruesga objeto de polémica



Radioteléfono
pidetaxi
tu app para pedir taxi

¿QUIERES SER NUESTRO COLABORADOR?

Ahora puedes ser colaborador de Radioteléfono Taxi sin necesidad de abonar el título de cooperativista. Te cedemos el terminal de interconexión BG40 o similar

Ven a Radioteléfono Taxi, y benefíciate de nuestros servicios:
Asesoría jurídica y gestoría



Incorpora tu
radio taxi a
la mayor
app de taxis
de España



info@pidetaxi.es
www.pidetaxi.es

También puedes ser socio cooperativista: Cuota de entrada: **368,33€**
Resto financiado en **12 mensualidades de 50€**

Puedes obtener información detallada en nuestra sede social de L a V, de 7:30 a 15 h:
Calle Cidro, 20 - 1ª plta · 28044 Madrid

CONTAMOS CONTIGO PARA SEGUIR GRECIENDO
91 511 13 70

WWW.PIDETAXI.ES · WWW.RTTM.ES

El taxi se echa a las calles en



Miles de taxistas colapsaron algunas de las principales vías madrileñas

Enero ha sido un mes de protestas y movilizaciones en algunas de las principales capitales españolas. El taxi de Madrid, Barcelona o Valencia no ha dudado en echarse a las calles, para protestar y no para trabajar.

En la capital española hasta dos veces salieron los taxistas madrileño a protestar contra el Reglamento del Taxi que pretende aprobar la presidenta de la Comunidad, Isabel Díaz Ayuso. El 12 y el 24 de enero, miles de taxistas decidieron salir con sus coches a protestar para dejar claro que están en contra del texto que quiere aprobar el Ejecutivo regional cuyo principal objetivo es establecer una liberalización del sector a nivel de horarios, días de libranza, e incluso tarifario.

Julio Sanz, presidente de la Federación Profesional del Taxi, una de las asociaciones convocante, recalcó el éxito que suponía estas manifestaciones y el gran seguimiento que han tenido entre los taxistas, especialmente la última de ellas.

“Es un éxito del raciocinio y de la coherencia del taxista. El taxi no quiere precariedad, no quiere especulación y creo que lo ha dejado claro aquí”, manifestó el presidente de FPTM, para quien la Comunidad de Madrid “apostarí­a por el sentido común si retirase este texto y nos dejase trabajar tranquilos que es lo que queremos. Que se preocupen por otras modalidades de transporte”, afirmabas.

Cuestionado sobre si desde FPTM van a seguir convocando protestas, Sanz nos aseguró que dependerá de lo que decida el resto de sus compañeros, pero que por su voluntad “mientras el texto esté encima de la mesa el peligro para el taxista sigue y debemos seguir en la calle aportando estos argumentos. El taxista no quiere estos cambios y queremos que se mantenga la estructura actual”, manifestó.

Tan solo un día después, el taxi de Barcelona también se movilizaba, coincidiendo con la protesta de otros sectores de servicios públicos. Alberto “Tito” Álvarez, portavoz de Élite Taxi Barcelona, explicaba la “impresionante respuesta del sector” a la manifestación convocada para protestar contra la Generalitat de Catalunya por la aparición

de más de un millar de VTC que podrán prestar servicios urbanos en 2023 en Catalunya. Se acompañaba la protesta de un paro en el servicio de cuatro horas.

Si bien es cierto, que la Generalitat de Catalunya, a través del Departament de Territori, intentó llegar a un acuerdo con los taxistas convocándoles a una reunión que se alargó durante más de dos horas, los taxistas decidieron continuar con la manifestación.

Una sorpresa muy desagradable

La noticia de que existían 1.170 VTCs pilló a los taxistas en medio de otro problema con la administración: la regulación y protección de la tarifa regulada.

Los taxistas salían a la calle una semana antes, el 16 de enero, para exigir que se regule y proteja la tarifa regulada aprobada por la administración, así como que limite a todos los operadores de transporte por taxi a que solo pueden ostentar el 15% de todas las licencias que hay en Catalunya, con un límite máximo de alrededor de 1.800 licencias.

En segundo lugar, los taxistas solicitan que se defina a estas plataformas como operadores de transporte y lo tengan reflejado en el objeto social de la empresa. Por último, desde el taxi piden que se controlen y se sancionen a las VTCs que están haciendo servicios urbanos sin autorización.

“Cada vez tienen más denuncias y más expedientes abiertos. Solicitamos más inspección y que se les acote el mercado”, recalca Luis Berbel en relación a las plataformas. En este sentido, el presidente del SCAT apunta a que el objetivo de estas empresas es cada vez hacerse con más poder dentro del taxi con mayores porcentajes y suplementos “sin respetar la tarifa del taxi que es totalmente sagrada”.

Aunque en un principio el taxi pretendía alargar los paros en el tiempo, finalmente, y con la intención de dar “aire” a la Generalitat, se han desconvocado las protestas a la espera de que la administración cumpla e introduzca una serie de cambios en la Ley de acompañamientos si se aprueban los Presupuestos.

Tres puntos que contemplarían la no modificación de la tarifa, que debe ser respetada para que cualquier usuario o consumidor tenga el mismo precio independientemente de la opción que escoja, un endurecimiento de las sanciones para los taxistas que lleven a cabo malas praxis y por último la creación de la figura del operador de transporte por taxi.

Sobre esta cuestión, explican desde Élite que “todas las aplicaciones y empresas que quieren intermediar deberán cumplir una serie de requisitos como tener sede social en España, pagar impuestos en España, no poder modificar la tarifa y contar con atención al cliente de una persona humana. Tiene que haber atención humana 24 horas, los 365 días al año, como hacen las emisoras tradicionales”, ex-

Protestas en Madrid, Barcelona y Valencia

un inicio de año al rojo vivo

plicaron desde Élite indicando que está previsto que se aprueba antes del mes de julio.

Protestas también en Valencia

Los taxistas valencianos también han salido a la calle, en su caso para pedir que se suba la tarifa un 7,17%, tal y como se había negociado y no un 4,5% como les ha presentado la Conselleria de Transportes. Además, están previstos paros del servicio que, al cierre de esta edición, seguían convocados.

A pesar de las protestas, desde la administración señalan como justificación que el incremento prometido era solo sobre la parte del gasto. "Entendemos que ya no caben más buenas maneras con esta administración", asegura en un comunicado la Asociación Gremial, que recalca que la subida del 7,17% es la más justa porque durante los ocho años que las tarifas del taxi en Valencia han permanecido casi congeladas, el IPC del sector ha subido un 20%. "No necesitamos ni merecemos que se nos mienta", indican desde Gremial. Por su parte, desde la Federación Sindical han informado de que



En Barcelona, la movilización también fue muy seguida

han trasladado a la Conselleria el "hartazgo del sector" por la pérdida de poder adquisitivo que ha sufrido el taxi durante nueve años y por el retraso en presentar este borrador. "Si en diciembre los datos daban un 7,17% de subida, ahora no pueden dar otro porcentaje menor", han asegurado desde la Federación. Ducips, cuppl. An depsentil vid rendit, qui

**SI BUSCAS OFRECER EXCELENCIA
VENTE A TRABAJAR CON NOSOTROS
HAZTE SOCIO, ¡SALDRÁS GANANDO!**



TE OFRECEMOS CONDICIONES ÚNICAS
para altas en el mes de febrero
TRES MESES DE CUOTA GRATIS,
solo pagas los servicios



DATOS INMEJORABLES
MEDIA: 20€ x SERVICIO
100 SERVICIOS x COCHE y MES



La mayoría de
nuestros clientes
son del IBEX-35



LLÁMANOS 673 378 578 - Pilar Horario: 07:30 a 14:30h
www.radiotaxindependiente.com

Matías Martínez Olmo cuida del sector

Fisioterapia gratis para los taxistas madrileños

Más del 70% de los taxistas sufre dolor de espalda según datos del Colegio Profesional de Fisioterapeutas de la Comunidad de Madrid. Las largas jornadas al volante, la mala higiene postural o la falta de ejercicio son algunos de los motivos que provocan estas dolencias, que pueden ser prevenidas de la mano de fisioterapeutas, como los que atienden, de forma gratuita, la clínica de la Escuela Universitaria de Fisioterapia de la ONCE.



Ser taxista requiere de una concentración especial al volante, una dedicación y esfuerzo que hay que mantener durante todas las horas de trabajo en un puesto sedentario donde el vehículo se convierte en una extensión del propio profesional. Sin tiempos de descanso estipulados, estos se realizan cuando el servicio lo permite y no cuando el cuerpo lo requiere.

Y esto, a la larga, pasa factura. No hay estudio sobre la salud en el sector que no mencione, por un lado, la fatiga, el cansancio y el estrés, tanto a nivel físico como emocional, ni los problemas músculo-esqueléticos por otro. Da igual la ciudad e incluso el país. Son dos constantes que afectan a casi todos los taxistas en algún momento de su vida laboral. Porque los conductores, que pasan largas jornadas al volante, sufren lumbalgias, cervicalgias, e incluso hernias discales. Por otra parte, la epicondilitis, o codo de tenista, y los problemas de visión o de oído (generalmente en el oído izquierdo), son también complicaciones de salud derivadas de las 12

horas diarias de las que se suele componer la jornada laboral de un taxista. Y si bien es cierto que cada profesional es diferente, cuenta con una talla, un peso y unas características físicas distintas, los expertos ven una serie de necesidades muy definidas porque todos se ven obligados a trabajar con una misma herramienta, el vehículo. Esto, junto a los vicios posturales, la mala alimentación y la falta de ejercicio, hace que sean un colectivo muy afectado por estas dolencias.

El trabajo sedentario aporta otros problemas. En posición sentada, la columna vertebral modifica su forma con un cambio de curvatura y, por tanto, un cambio de presiones en los discos intervertebrales, y de fuerzas en la actividad muscular. La parte inferior de la columna vertebral (sobre todo las cinco vértebras lumbares) es la que soporta más carga. El peso se reparte entre las caderas, muslos y planta de los pies, por ser la postura favorable más frecuente. El apoyo de los brazos y la inclinación del respaldo supone una descarga para la columna. Un asiento en malas

Las lumbalgias y discopatías son algunas de las dolencias más comunes

condiciones puede producir dilatación de las venas y hemorroides por la compresión en los muslos. Es recomendable cambiar permanentemente de postura para favorecer la nutrición de los discos intervertebrales, evitando cargas unilaterales de columna.

Los grupos musculares que más se ejercitan son los más predispuestos a presentar fatiga o a derivar en lesión. Son los microtraumatismos repetitivos, patología que se produce día a día de manera solapada. Este tipo de lesiones se producen, en general, al realizar trabajos con alta carga dinámica (de movimientos) y sin embargo de baja carga estática (de fuerza), destacando por su componente postural y repetitiva. Son, pues, el resultado de: carga estática, más la postura, más la repetición.

Las personas afectadas por este tipo de lesiones no presentan un cuadro aparatoso (no sangran, no presentan heridas), pero no es menos cierto, que en algunos casos estas lesiones pueden llevar a incapacidades o lesiones irreversibles, siendo una patología laboral tan severa, en muchos casos, como la de cualquier accidente de trabajo.

La principal causa está en el manejo de objetos y materiales que fatigan de forma repetitiva los músculos utilizados en ese movimiento, o por una posición inadecuada o incorrecta de la columna o de los brazos. Entre las principales lesiones que padece el taxista están las lumbalgias y discopatías, por giros y flexiones de la columna por la postura sentada en que ha de realizar su trabajo.

Recomendaciones

Para evitarlo, los fisioterapeutas dan una serie de consejos a los profesionales, como regular el asiento de manera que se puedan pisar a fondo los pedales, que la muñeca coincida con el volante al estirar el brazo, así como de colocar el respaldo de la forma más perpendicular posible al volante.

Coger el volante con las dos manos y evitar mantener durante un tiempo prolongado el codo apoyado en la puerta son otros de los consejos aportados por los fisioterapeutas a

los taxistas. Recomiendan también cuidar las vibraciones del vehículo, evitar maniobras repetitivas y todas aquellas actividades que pueden causar lesiones, sin olvidar la importancia de realizar descansos cada hora y media y practicar estiramientos.

También explican lo importante que es manipular correctamente la carga, tomando todas las precauciones necesarias a la hora de levantar peso, con las rodillas flexionadas, la espalda recta y evitando, en todo momento, posturas forzadas. Por ejemplo, separar los pies a la hora de levantar peso, no flexionar demasiado las rodillas o no girar el tronco ni adoptar son otros buenos hábitos a tener en cuenta en el día a día.

Una nueva ayuda de los profesionales

Si a pesar de seguir unos buenos hábitos eres uno de los taxistas dentro del 70% con dolores de espalda, es fundamental contar con un buen fisioterapeuta a tu lado. En Madrid, gracias a Matías Martínez Olmo,

taxista jubilado que se ha convertido en un ángel guardián del sector, los profesionales podrán acudir a la clínica de Fisioterapia que la Escuela Universitaria de Fisioterapia de la ONCE tiene abierta al público en sus instalaciones, en la calle Nuria 42 (28034 Madrid), dotada con los medios técnicos necesarios para llevar a cabo la valoración y el tratamiento de las distintas afecciones susceptibles de ser abordadas con Fisioterapia (traumatológicas, ortopédicas, reumatológicas, neurológicas, respiratorias, lesiones deportivas, etc.).

En la clínica realizan prácticas externas supervisadas los estudiantes de cuarto curso de Grado en Fisioterapia y del Máster Universitario en Fisioterapia del Sistema Musculoesquelético.

En horario de mañana, los interesados pueden acceder a este servicio de forma gratuita cumplimentando un formulario online, en la página web www.once.es/euf, indicando el motivo de la consulta y, además de su dolencia, especificar su profesión, taxista.



¿Dónde? Clínica de Fisioterapia de la Escuela Universitaria de Fisioterapia de la ONCE

¿Lugar? Calle Nuria, 42

¿Cuándo? De septiembre a abril, interrumpiéndose en los periodos no lectivos y en las épocas de exámenes de los estudiantes

¿Cómo? Inscripciones en la página web www.once.es/euf

El registro de VTCs sufre un revés con incógnita



Este es el acceso al registro de VTCs, que actualmente se encuentra activo

Después de que varios medios recogieran la noticia de que el Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM) había declarado nulo el Registro de Servicios de VTC, obligatorio desde el mes de febrero de 2022 para todos los servicios que presten este tipo de vehículos, la Asociación Nacional del Taxi (Antaxi) ha salido al paso de la información asegurando que el registro continúa en vigor pese a “las informaciones interesadas aparecidas en la prensa en las últimas semanas”.

Para Antaxi, estas informaciones “no responden a la realidad” y el presidente de la asociación, Julio Sanz, asegura que esto “no es nada nuevo”, aunque si considera que emplear estas prácticas con los medios de comunicación “para rebatir normas validadas por el Tribunal Supremo es una práctica amoral más allá de la desinformación, que demuestra una falta de ética muy grave”.

“En realidad el TSJM juzga un acto administrativo, como es la resolución de cuándo entra en vigor dicho registro. No el registro en sí que, como hemos indicado, sigue en funcionamiento y continúa declarado legal por parte del Tribunal Supremo”, ha explicado Sanz.

Concretamente, la Justicia madrileña ha estimado un recurso contencioso-administrativo presentado por la Asociación Empresarial VTC de Andalucía contra la Resolución del Ministerio de Transportes de 26 de octubre de 2021 que ponía en funcionamiento dicho registro y que desde hace un año justo obligaba a los titulares de VTCs a comunicar a la administración, antes de cada servicio datos como el nombre del contratante, su DNI o NIF, la fecha del servicio, el lugar de inicio y el lugar de destino.

Estar sería la segunda vez que el Registro de Comunicaciones de Servicios de VTC se encuentra con escollos en la vía judicial. En la primera ocasión se declaró nulo porque se vulneraban los derechos de protección de datos. Ahora, en esta ocasión, las partes tienen derecho de nuevo a recurrir la resolución ante el Tribunal Supremo mediante un recurso de casación.

Desde el sector, Antaxi solicita al Ministerio de Transportes que ponga en práctica las medidas que considere necesarias para que se controlen los servicios de VTC, y recuerda que los titulares de VTC que no realicen este registro obligatorio de los servicios “se exponen a una sanción por aplicación del Decreto, que continúa en vigor”.

Colombia no elimina las plataformas de movilidad

El proyecto de ley que buscaba la eliminación del mercado de aplicaciones de transporte como Uber, Cabify, DiDi o Indriver finalmente no llegará tal cual al Congreso de la República de Colombia, por orden del presidente del Gobierno, Gustavo Petro. El Ejecutivo colombiano está abierto a establecer una mesa de diálogo con los conductores de estas plataformas, tal y como ha hecho anteriormente con los taxistas.

Tan solo un día antes de que se llevara al Congreso, el propio ministro de Transportes, Guillermo Reyes, anunció que finalmente no se bloquearán estas aplicaciones y reconoció las inquietudes que generó el proyecto de ley propuesto. De este modo, el Gobierno abrirá mesas de diálogo con representantes de las plataformas, que aún no han sido reguladas en el país pese a que se han elaborado, al menos, cinco proyectos de ley desde que se implantasen en el mercado colombiano. El borrador no es un texto definitivo, han recordado fuentes del Gobierno, y el Ejecutivo liderado por Petro espera alcanzar un acuerdo con las plataformas para poder regular los servicios prestados por aplicaciones como Uber, Cabify, Didi o Indriver.

Además de bloquear estas apps, el proyecto también tenía como objetivo imponer multas de más de diez millones de pesos colombianos a los ciudadanos que usaban estas plataformas; así como inmovilizar de forma prolongada los automóviles utilizados para ese fin por un plazo de entre uno y tres meses.

Tras el anuncio donde se conoció que este proyecto de ley supondría la salida del mercado de estas apps, durante el lunes y el martes se produjeron importantes protestas por parte de los conductores de estas plataformas, después de las cuales el Gobierno ha dado marcha atrás, y parece que optará por alcanzar un acuerdo que intente satisfacer a todas las partes.



El Gobierno tratará de alcanzar un acuerdo con todas las partes

Cambio histórico en Teletaxi, que se pasa a Taxitronic



Asamblea extraordinaria de Teletaxi, celebrada el 29 de enero de 2022

“**N**ecesitamos hacer ese cambio para seguir avanzando. Teletaxi funciona bien, lo hace sin ningún tipo de problema, pero entendemos que el futuro pasa por la unión de los afines”. Son palabras de Marcos Rodríguez, miembro de la junta de FPTM y responsable de Teletaxi.

Con esta decisión, tomada por la mayoría de los socios, solo hubo cuatro abstenciones, desde Teletaxi quieren avanzar en la integración al 100% de Teletaxi con Pidetaxi, algo que el actual sistema de gestión de flotas, Spartan, no les permitía.

“Tienen una serie de inconvenientes que no nos permiten seguir avanzando en la unidad que nos hemos propuesto con Pidetaxi”, señaló Rodríguez, que explica que la propuesta de cambio en el sistema de gestión fue aprobada ayer por la inmensa mayoría de los socios que acudieron a la asamblea, y solo contó con cuatro abstenciones y ningún voto en contra.

“Se explicaron los detalles de este sistema y como Radio Teléfono trabaja con Taxitronic, la integración será perfecta. Va a permitir que esos picos de demanda sean cubiertos entre todos. Es decir que, si en un determinado momento un usuario solicita un taxi en Radio Teléfono y en ese instante no hay ningún taxi de esa emisora, ese servicio podrá ser por un coche de Teletaxi. También se hará a la inversa de la misma forma”, asegura el responsable de Teletaxi.

“Entre todos decidimos que tenemos que seguir avanzando y que tenemos que formar parte al 100% de Pidetaxi. Queremos garantizar al usuario que tenga el servicio que merece. A los usuarios les da igual las pegatinas de las emisoras, no tienen ni idea de eso. Lo que quiere el cliente es un taxi y cuanto antes. Y si por corporativismo rechaza servicio, la sensación que le queda al cliente es que no hay taxis”, indica Rodríguez, consciente de que este tipo de uniones son fundamentales para competir contra las nuevas plataformas.

¿Todavía crees que somos solo una app?



Eso es que no conoces **joinup**

- ✓ Solo clientes de **empresa**
- ✓ + de **21 €** de carrera media
- ✓ Compromiso de **pago puntual**
- ✓ Atención personal **24/7**

Te estamos esperando



Madrid

628 547 218

joinupmad@joinup.es



Barcelona

663 538 109

joinupbcn@joinup.es

El Constitucional admite el recurso contra el decreto andaluz de VTCs



El Constitucional tiene ahora mismo sobre la mesa los recursos de inconstitucionalidad de Madrid y Andalucía

El Tribunal Constitucional ha admitido a trámite el recurso presentado por 55 diputados del Congreso, a instancia de todas las federaciones y asociaciones andaluzas del taxi, contra el decreto que aprobó la Junta de Andalucía para permitir al as VTC realizar servicios urbanos, salvando lo dispuesto en el Decreto Ábalos.

El recurso de inconstitucional fue presentado por diputados y diputadas del Grupo Parlamentario Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia En Común y otros grupos parlamentarios. Los recurrentes alegan que el Decreto Ley 8/2022 de la Junta de Andalucía que modifica la ley de transportes urbanos y metropolitanos de viajeros de Andalucía incumple "el presupuesto de extraordinaria y urgente necesidad, y vulnera la autonomía municipal, así como la competencia estatal en materia de régimen jurídico de las administraciones públicas y terrestre.

El ponente de la sentencia que en su día dicte el Tribunal Constitucional será su recién elegido presidente Cándido Conde-Pumpido,

algo que han valorado positivamente, en principio, desde el sector del taxi.

La Federación Andaluza de Autónomos del Taxi (FAAT), la Federación Andaluza Élite Taxi (FAET), la Confederación del Taxi de la Costa del Sol, la Unión de Asociaciones de Taxistas Andaluces (UATA) y la Asociación Hispalense Solidaridad del Taxi se pusieron en contacto con los diputados del Congreso para presentar este recurso contra este texto que regula las VTC y que fue orquestado por la consejera Marifrán Carazo.

El recurso ha sido presentado por los mismos grupos políticos que en su día presentaron un recurso ante el tribunal de garantías contra el Decreto VTC que aprobó Isabel Díaz Ayuso en la Comunidad de Madrid. Dicho recurso también fue admitido a trámite por el propio Tribunal Constitucional.

Desde el taxi entienden que la nueva regulación de VTC fue aprobada por el procedimiento de urgencia "sin contar con los ayuntamientos y sin recoger ninguna de las peticiones del sector del taxi, recogiendo solo todo lo que beneficiara a los intereses de las VTC".

Por otro lado, las asociaciones del taxi informan de que seguirán "trabajando en otras iniciativas dentro del camino judicial que nos permite la democracia, contra esta injusticia que pone en peligro nuestro modo de vida". Denuncian desde el taxi que no se está controlando siquiera el cumplimiento efectivo del nuevo decreto de VTC, y señalan que la Consejería "no ha adoptado ninguna medida para atajar esta situación, ni tan siquiera ha mostrado interés en que se haga cumplir su chapucero decreto".

Ya no es necesaria la mascarilla en el taxi

Desde el pasado 7 de febrero el uso de mascarilla en el transporte público ya no será obligatorio. Tal y como ha informado el Gobierno al Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Salud para informar a las comunidades autónomas, la situación epidemiológica que atraviesa España es "muy estable", motivo por el que se pone fin a esta restricción que lleva en vigor casi tres años desde que se inició la pandemia.

Los usuarios de taxi y los taxistas que prestan servicio dejarán de estar obligados a ponerse este elemento que se ha convertido en un habitual en nuestro día a día. Ahora, conductores y usuarios podrán volverse a ver las caras, y también las sonrisas.

Se retrasa el juicio contra Leal, ex presidente de AGATM

Aunque el juicio contra el expresidente de Gremial Madrid, Miguel Ángel Leal, estaba previsto que se celebrase el 2 de febrero en la Audiencia Provincial de Madrid (sección 15ª) este no ha podido celebrarse al alegar el acusado que no podía asistir por motivos de salud.

Leal, presidente de Gremial desde el 19 de octubre de 2015 hasta el 27 de noviembre de 2019, está acusado de un delito continuado de apropiación indebida penado en varios artículos del Código Penal. Junto a la pena de prisión, la Fiscalía pide que restituya a la asociación esos más de 136.000 euros más los intereses legales correspondientes de un dinero que fue retirado de las cuentas de la entidad tanto en efectivo como de la tarjeta de la misma. Desde la Gremial Madrid solicitan 6 años de cárcel para Leal por los gastos y el uso que realizó de la tarjeta, cargando a la entidad gastos no justificados que ascienden a 136.385 euros.

Según recoge Conflegal.com, para la Fiscalía ninguna de las extracciones de dinero que realizó Leal y que ahora está en el centro del debate contaban con una justificación contable correspondiente. Es decir, no estaba acreditado que esos gastos se dirigiesen a cumplir fines estatutarios.



Imagen de archivo del ex presidente Leal

40.000 euros de ayuda para el bono-taxi



El Ayuntamiento de Santander ha aprobado la convocatoria para la concesión de ayudas al bono-taxi, dirigidas a personas con discapacidad. Por medio de un convenio firmado entre el Consistorio y la Federación Cántabra del Taxi, el importe de estas ayudas va entre los 150 y 500 euros al año.

En total, el volumen de esta concesión es de 40.000 euros, y el objetivo es que las personas con discapacidad puedan utilizar el servicio público de taxi para sus desplazamientos en la ciudad, ampliables si fuera necesario.

Álvaro Lavín, concejal de Autonomía Personal, ha explicado en declaraciones recogidas por el Diario de Cantabria que la medida impulsada en Santander beneficia no solo a las personas con problemas de movilidad reducida, sino a todas las personas que tienen discapacidad. "Se trata de una medida más de apoyo a las personas con discapacidad con la que tratamos de facilitar sus desplazamientos, para favorecer su autonomía personal y que puedan disfrutar de los mismos derechos que el resto de los ciudadanos", recalcó Lavín.

El bono-taxi tiene un valor de dos euros, es compatible con cualquier otra ayuda a la movilidad y pueden solicitarlo los empadronados en Santander que tengan reconocida una discapacidad que impide o dificulte utilizar el transporte público.

Los bonos se otorgan en función de la renta, pudiéndose entregar como máximo hasta 250 por un valor de dos euros. Las personas que utilicen estos bonos pueden ir acompañadas y deben entregárselos a los taxistas como contraprestación del transporte, pudiendo utilizar los vales que necesiten por servicio.

Exclusivas formulas
diseñadas para cada
sistema de combustible



- **DIESEL**

- **GASOLINA**

- **GLP** o **GNC**



LUBRICA Y MANTIENE LIMPIO Y PROTEGIDO EL SISTEMA
DE ALIMENTACIÓN

RESTAURA LA POTENCIA

REDUCE LAS EMISIONES DE GASES

MEJORA EL RENDIMIENTO DEL COMBUSTIBLE

INCREMENTA LA FIABILIDAD MEJORANDO
Y EXTENDIENDO LA VIDA DE TODO EL SISTEMA
DE ALIMENTACIÓN

ESPECIAL LUBRICACIÓN PARA LOS SISTEMAS DE GLP o GNC
PENETRANDO EN LOS MICROPOROS DEL METAL
Y APORTANDO UNA PROTECCIÓN DURADERA
DURANTE LA COMBUSTIÓN DEL GAS LICUADO DEL
PETROLEO (GLP) O GAS NATURAL COMPRIMIDO (GNC).

**AHORRA CONSUMO DE COMBUSTIBLE
HASTA UN 5,7%**

Disponible en Soc. Coop. Madrileña Auto-Taxi
Información: 91 663 68 34

Una VTC atropella, intencionadamente, a un taxista



Fotograma del vídeo del atropello

El último domingo de enero, en la madrileña estación de taxis de Avenida de América, un conductor de VTC atropelló y arrastró al menos 50 metros a un taxista. El profesional se encuentra actualmente de baja tras la agresión. En declaraciones a nuestro medio, el taxista, que lleva dos décadas trabajando en el taxi, niega una discusión previa al atropello. Señala que lo único que hizo fue acercarse al vehículo cuando se percató de que en el turismo iban a subir cinco personas, algo que es completamente ilegal y una “temeridad”. “Esa es toda la discusión”, asegura el taxista, que nos cuenta que tampoco recriminó al conductor del vehículo de alquiler con conductor que estuviera recogiendo pasajeros en una parada de taxi.

Aunque en un principio se iba a celebrar el juicio rápido por el atropello un día después de los hechos, se suspendió hasta conocer el alcance de las lesiones del taxistas y de sus posibles consecuencias a nivel económico.

Nuevo vehículo para taxi en Madrid

Los taxistas de Madrid tienen un nuevo vehículo homologado para prestar servicio de taxi. Se trata del Dacia Jogger, un modelo crossover que amplía la gama dentro de la flota de taxis que pueden prestar servicio en el área de prestación conjunta (APC).

Tal y como informó nuestro medio hace ahora un mes, el Ayuntamiento de Madrid tenía previsto aprobar definitivamente la homologación de este vehículo para que pudiera prestar servicio. Finalmente, dicha autorización ya ha sido concedida y los taxistas pueden contar con este vehículo de cinco plazas.

El modelo Dacia Jogger Essential 74 Kw ECO-G es el que está homologado desde hace semanas en Barcelona. Un coche de GLP que goza de importante amplitud y se presenta como una opción más que favorable para que los taxistas puedan prestar el mejor de los servicios.



Detenido por robo y agresión a ocho taxistas

La Policía Nacional ha detenido en Las Palmas de Gran Canaria a un varón de 28 años de edad como presunto autor de delitos de daños, robo con violencia y robo con fuerza sobre ocho taxistas. El hombre tenía antecedentes policiales y fue detenido mientras se encontraba dañando coches estacionados en la vía pública. Alertados por un vecino, agentes de policía acudieron al lugar y localizaron al individuo que incluso amenazó e intentó agredir a un policía antes de huir y arrancarse de su cuerpo una bolsa de colostomía. El detenido, acusado de un total de nueve robos con violencia, acometió ocho de esos asaltos sobre taxistas de la capital grancanaria. Una vez efectuadas las correspondientes investigaciones se pudo identificar al arrestado como el autor de ocho robos con violencia a taxistas cometidos entre el 26 de diciembre de 2022 y el 4 de enero de 2023. Ahora ha sido puesto a disposición judicial donde se ha decretado su ingreso en prisión.

FAMMA exige la intervención de las emisoras con eurotaxis



Desde FAMMA, su presidente, Javier Font, asegura que son muchas las quejas que reciben a diario sobre este tema

La Federación de Asociaciones de Personas con Discapacidad Física y Orgánica de la Comunidad de Madrid, FAMMA Cocemfe Madrid, ha pedido al Ayuntamiento de Madrid que “intervenga y analice la situación de los servicios prestados por estas emisoras a personas con movilidad reducida”. Explican desde la Federación que le están llegando “múltiples quejas de usuarios de sillas de ruedas que no pueden organizar sus viajes, pues las emisoras que gestionan el servicio de eurotaxi no permiten reservar con tiempo este tipo de servicios”.

En la actualidad, señalan, hay 487 taxis adaptados y que los usuarios indican que hay que llamar en el momento y, si no hay servicio disponible, “esperar a que lo haya, lo que propicia no poder llevar una vida normalizada”. Denuncian además el deterioro que está sufriendo la cobertura de estos servicios en los últimos meses.

Por todo ello reclaman al Ayuntamiento de Madrid y, en concreto, a Borja Carabante como Delegado del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que realice la labor de inspección y control de un servicio tan necesario como este, según indica la actual Ordenanza Reguladora del Taxi.

El taxi ya lo vaticinó

La Gaceta del Taxi, en julio de 2022, ya llevó en portada este problema, en una extensa entrevista al presidente de Radioteléfono Taxi de Madrid, Andrés Veiga, en la que pedía al Ayuntamiento que tomara cartas en el asunto. “El Ayuntamiento no puede ponerse de perfil ante este asunto”, señalaba a nuestro medio. Precisamente fue ese mes de julio cuando Radioteléfono tuvo que tomar la decisión de suspender las reservas con horas de antelación para los servicios de eurotaxi ante la escasez de vehículos adaptados, y reclamaba medidas para recuperar la calidad del servicio. “Hay un nulo interés por parte del Ayuntamiento de controlar que las personas que disfrutaran de un régimen de libranzas especial realicen servicios de eurotaxi”, denunciaba en nuestras páginas. Y añadía que llevaban “años advirtiendo de que esta situación podría pasar”. “El taxi tiene que atender a estos usuarios”, insistía Veiga, que reclamaba soluciones inmediatas para fomentar la adquisición de vehículos accesibles.

Taxistas piden al IMET exámenes para los conductores de VTC

La Asociación Élite Taxi Barcelona ha anunciado que van a solicitar al Instituto Metropolitano del Taxi (IMET) que ponga en marcha un proceso de obtención de una credencial profesional para los conductores de vehículos de alquiler con conductor (VTC). Los taxistas exigen que para estos conductores haya el mismo nivel de exigencia que tienen que pasar los taxistas para poder obtener la credencial del taxi. “Es totalmente discriminatorio que en el sector de las VTC no se exija ningún tipo de requisito como si llevasen paquetes y no personas”, explica la organización que, además, recuerda que el IMET ya tiene competencias para poder exigir esta credencial y así se pactó que se haría. Esta petición se ha conocido en un comunicado que ha hecho público la organización al hilo de las reivindicaciones que están haciendo las consideradas “VTC tradicionales” en Catalunya. Siendo conscientes de que el modelo de VTC tradicionales “es totalmente distinto al de las plataformas”, desde Élite BCN han indicado que estarán atentos a las modificaciones del Decreto de VTC que está en vigor en Catalunya que solicitarán para que se incluyan en la ley de acompañamiento de los Presupuestos. “No vamos a permitir que ahora se aproveche la primera oportunidad para que por la puerta de atrás se vuelva a generar un vacío legal para que los buitres vuelvan a campar a sus anchas invadiendo las calles de Barcelona



sin control”, advierten desde. “El taxi está muy cansado, lleva más de una década de maltratos con leyes que no se cumplen, con falsas promesas y teniendo que tragar con mentiras de falso progreso, y cuando por fin se hace justicia y se ponen las cosas en su sitio, parece que en dos días se pretende hacer marcha atrás”, critican desde Élite advirtiendo que el sector del taxi va a estar muy encima del proceso de modificaciones.

Falta de inspección

Al final del comunicado, desde Élite han vuelto a aprovechar para expresar de nuevo la frustración que sufre el taxi “ante la pasividad en las inspecciones a las VTCs de plataforma”. “Después de demostrar madurez a nuestras administraciones levantando el último paro en la feria audio visual ISE, no entendemos como no se ha mostrado ninguna mínima intención ni reacción para cumplir los acuerdos que se adoptaron”. “Nos esperan unas semanas muy movidas en los despachos y por lo que parece también, en las calles. No será porque no hemos avisado por tierra, mar y aire”. Con esta advertencia cierra Élite Barcelona su comunicado advirtiendo a la administración con el Mobile World Congress en el horizonte.

La precontratación de VTCs,



Los magistrados del Supremo deberán valorar si la precontratación se ajusta o no a Derecho

Los magistrados del Tribunal Supremo deberán decidir próximamente si los servicios de vehículos de arrendamiento con conductor (VTC) deben ser contratados previamente con una antelación mínima, o si, por el contrario, consideran que imponer ese requisito a esos servicios supone vulnerar la legislación y la Constitución española.

El pasado 24 de enero, el Alto Tribunal celebró dos vistas que afectaban directamente a la precontratación de vehículos de alquiler con conductor. A lo largo de esa mañana, los magistrados escucharon a las partes afectadas y ahora, dicha precontratación, ha quedado vista para sentencia.

En la primera de las vistas se abordó un recurso interpuesto por Ares Capital y Aucona Servicios Integrales. Estas dos empresas vinculadas con el mundo de las VTC impugnaron en casación ante el Supremo la decisión del Tribunal Superior de Justicia de las Islas Baleares de dar validez a un decreto aprobado por el Govern Balear. Dicho decreto, publicado en 2019, obligaba a unas 25 autorizaciones de VTC insulares y temporales a una precontratación de 30 minutos.

Es decir, el recurso que presentaron estas

empresas no versaba sobre VTC de carácter nacional. En defensa de la decisión de la administración balear de establecer esa precontratación para esas VTC estuvieron presentes en la sala 226 del Supremo, Taxi Project, la Federación Independiente del Taxi de Baleares y el propio letrado del Govern Balear.

El abogado de la Comunidad Autónoma, en su exposición, hizo hincapié en que se debería desestimar el recurso precisamente por el hecho de estar centrado en unas autorizaciones temporales e insulares distintas de las VTC de carácter nacional. El letrado de Taxi Project, por su parte, insistió en la necesidad de diferenciar los servicios e recalcó que las recurrentes pretenden que desaparezca la precontratación, algo que viene regulado ya en el Reglamento de Transporte Terrestre de 1990. “No quieren que haya intervalo y pretenden que la contratación sea instantánea, sin un tramo de tiempo entre la reserva y la prestación del servicio”. Sin contratación previa, explicó el letrado de Taxi Project, se vaciaría de contenido el contenido de la ley, se incurriría en un fraude y se estaría discriminando al taxi. “Nos encontraríamos con servicios de VTC haciendo de taxi, pero con

autorización de VTC. El régimen de VTC es menos intenso e intervencionista que el del taxi, que es un servicio regulado”.

Cuestión prejudicial a Europa

Desde Ares Capital, además de plantear la constitucionalidad de la norma, expuso su letrado que estaban en contra de la proporcionalidad y necesidad de imponer una precontratación mínima obligatoria de 30 minutos. Antes del decreto balear, aseguró el abogado, las VTC operaban en régimen de precontratación, concretamente lo que tardaba el vehículo en aparecer. Además, recordó que en Madrid o Andalucía no hay establecido un mínimo de tiempo y recordó que el taxi no tiene ningún tipo de espera impuesta al cliente que le “desincentiva y acaba expulsando a las VTC del mercado”.

La necesidad de diferenciar los servicios, clave en los debates

vista para sentencia

Para el taxi, los 30 minutos no expulsan a las VTCs del mercado

Al final de su intervención para defender su recurso, la defensa de AUCONA Servicios Integrales ha solicitado que se estudie la posibilidad de elevar una cuestión prejudicial a la Justicia Europea sobre la precontratación.

En la segunda vista las tornas estaban cambiadas. En este caso el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco decidió anular la precontratación de 30 minutos que el Gobierno de Euskadi impuso en un decreto a los servicios de VTC. Ante el Supremo recurrieron esta decisión tanto el propio Ejecutivo del País Vasco como la Federación Vasca del Taxi y la Asociación Nacional del Taxi. En defensa del TSJPV se personó Uber, cuyo abogado recalcó la falta de adecuación y proporcionalidad que supondría avalar la precontratación de 30 minutos.

En un debate que afecta a multitud de legislaciones constitucionales, europeas o de garantía de unidad de mercado, las partes centraron su exposición por un lado en la proporcionalidad, adecuación y necesidad de imponer esos 30 minutos de precontratación. Desde el taxi, se insistió de nuevo sobre todo en la necesidad de diferenciar los servicios, en el hecho de que las VTC no pueden hacer de taxi con un permiso que no sea el del taxi y en la decisión del Supremo de reconocer al taxi como servicio público de interés general que se debe proteger. Ambas normativas, tanto en País Vasco como en Baleares, contaron en su momento con el visto bueno de las asociaciones de VTCs tradicionales.

Por su parte, desde las VTC se recalcó el hecho de que establecer un tiempo mínimo de contratación previa de 30 minutos prácticamente viene a expulsar a las plataformas de intermediación de estos servicios del mercado. Además, recordaron el reciente dictamen del abogado general del Tribunal Superior de la Unión Europea, conocido el pasado 15 de diciembre, donde pone en duda que el taxi deba ser considerado un servicio de interés general, y donde expone que desde luego no se debe proteger sim-

plemente por el hecho de salvaguardar su viabilidad económica.

Los riesgos del libre mercado sin regalación

La abogada del País Vasco quiso poner en valor el hecho de que el taxi es considerado un servicio de interés general para el usuario, con un servicio mínimo garantizado sin que afecte a su libertad. Insistió en que el usuario puede quedar desprotegido con “la moda de la libertad de mercado absoluta” y evidenció que el usuario con menos poder adquisitivo “necesita tener garantizado que va a tener un determinado precio por un servicio y no va a estar a merced de demanda y oferta”. “El acceso a la VTC nunca ha estado limitado, la precontratación implica un tiempo mínimo y los 30 minutos garantizan que no se pueden captar clientes en cualquier momento”, aseguró la letrada que representó en el Supremo al Gobierno de Euskadi.

Además del abogado de la Federación Vasca del Taxi, que recalcó que la Asociación Vasca de VTC dio el visto bueno a los 30 minutos y consideraba la medida de “absolutamente proporcional”, también estuvo presente en este juicio el abogado del bufete Baños León en representación de la Asociación Nacional del Taxi. El letrado, que también es-

tuvo en la vista del caso de las Islas Baleares, recalcó que la sentencia del tribunal vasco partía de la premisa errónea de que la mayoría de los servicios de VTC son inmediatos, y por lo tanto, los 30 minutos resultaban muy perjudiciales.

“Las VTC no pueden prestar servicios inmediatos, es decir, no se les puede expulsar de ese mercado porque en ese mercado no están autorizados”, indicó el letrado de Antaxi, insistiendo en que el taxi y las VTC son dos mercados distintos. Además, criticó a Uber el hecho de que no hayan aportado ningún documento que invalide la necesidad de esta medida de 30 minutos.

“Son importantísimas las dos vistas del Supremo. Se va a determinar la precontratación de Baleares y País Vasco y su importancia radica en la extrapolación que puede tener en todo el territorio nacional. Estamos en manos de la justicia, siempre en el Supremo hemos tenido buenos resultados, creo que vamos bien armados jurídicamente y la intervención de nuestros abogados ha sido buena”. Con estas palabras valoró Julio Sanz, presidente de la Asociación Nacional del Taxi (Antaxi), las sensaciones después de la celebración de estas dos vistas que, sin duda alguna, pueden cambiar el panorama de la movilidad en nuestro país.

Javier Izquierdo



Representantes del taxi a la salida del Tribunal Supremo tras las vistas

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.	CV/KW	Euros
-----------------	------	-------	-------



Jogger	999	100/74kw	
--------	-----	----------	--



Transit Custom Hybrid diesel	1995	150/	
Transit Custom Hybrid enchufable	1995	150/	
Custom Kombi Hybrid	1.995	130/96	30.560
Custom Kombi L2 Hybrid	1.995	130/96	30.930
Connet L2 TDCI Diesel	1.500	120	23.970

* No se incluye matriculación



IONIQ FL EV		136/141	33.095
-------------	--	---------	--------



Ceed Tourer PHEV e-drive	1.600	141/104	35.200
Ceed Tourer PHEV e-terch	1.600	141/104	36.650
Ceed Tourer MHEV	1.600	136/103	25.667



IS300h Premium	2.500	218/105	48.500
----------------	-------	---------	--------

* PRECIOS DESDE



E200 Gasolina/ECO	1.991	197	44.500
E 300 Diésel Híbrido/ECO	1.991	197	55.900

Precios Desde. IVA y descuentos incluidos



Leaf 40 Kw/h		150/110	35.569,00*
Leaf 60 Kw/h		217/160	41.069,00*

* PRECIOS DESDE. IVA incluido pero no las ayudas estatales de EV

Marcas y Modelo	C.C.	CV/KW	Euros
-----------------	------	-------	-------



508 Berlina Hybrid	1598	135/110	36.000*
508 SW Allure Hybrid	1598	135/110	40.000*

* PRECIO DESDE



Megane ST E-TECH	1.600	160	26.550*
------------------	-------	-----	---------

Precios DESDE- No incluye gastos de preparación taxi, ni IVA.

RENAULT JURADO. Tel. 914 010 549

C/ Alcalá, 187. Madrid



Skoda Enyaq/VE	—	204/150	49.890
----------------	---	---------	--------

F. TOMÉ. T 91 747 82 00 -628 118 569

c/ Tauro 27. Madrid. W: ftome.com



Model 3 Standar Plus	306/225	476km	49.900
Model 3 Longe Range	306/225	544km	59.680

Precios desde y sin IVA. No incluidas ayudas institucionales.



Camry Electric Hybrid	2.478	179	34.000
Corolla Sedán ECO	1.800	125	21.650
Miray Hydrone Cero	—	180/134	60.000 aprox
Verso Proace /Eurotaxi	2.000	150	35.900

Precios DESDE.



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

**Todavía hay mucho que hacer,
sigamos trabajando juntos**

**Uno es mucho más que nadie,
uno es importantísimo**

AFÍLIATE, AFÍLIATE, AFÍLIATE
tus asociaciones del TAXI te esperan

AGATM 914453281

AETM 915157194

AMT 912871295

FPT 914777021

Euro5 apad.euro5taxi@gmail.com

PLATAFORMA CARACOL seccioncaracol@gmail.com

Una iniciativa de Matías,
el “Mago Blanco” del taxi

¡ Juntos somos más fuertes !



“El taxista debe tener garantizada



Carlos González, director comercial de Mobility de Barter

Optimizar la energía fotovoltaica para que más ciudadanos puedan beneficiarse de su uso. Es principalmente el objetivo que se marcaron desde la compañía Barter, en un intento de democratizar la generación y el uso de la energía renovable.

Aplicado al taxi, desde la empresa buscan que el profesional del sector pueda beneficiarse de la posibilidad de acceder a mayores puntos de recarga, sin esperas innecesarias, para que pueda prestar el servicio sin interrupciones indeseadas y, lo más importante, con energía sostenible.

Carlos González, director comercial de Mobility de Barter, detalla en esta entrevista concedida a La Gaceta del Taxi los beneficios que puede obtener un taxista si poco a poco la energía fotovoltaica se hace más accesible para todos y se le ofrece soluciones para que no pierda tiempo ni rentabilidad en su paso hacia una movilidad más limpia y menos contaminante.

Gaceta del Taxi.- ¿Cuáles fueron los orígenes de Barter? ¿Con qué objetivo se constituyó la compañía?

Carlos González.- Somos una compañía muy diferencial tanto en lo que se refiere a la generación de energía como a la estructura de carga. Lo más importante para nosotros es innovar en la manera en la que el cliente accede a la energía solar. La generación de energía fotovoltaica es algo que es exclusivo solo para determinadas compañías que tienen capacidad para esa generación y es imposible compartir con una persona autónoma para que pueda sacarle partido.

G.T.- ¿Qué hacen exactamente para que una persona al margen de esas empresas pueda acceder más fácilmente a esa energía?

“El 70% de los propietarios de vehículos en España no tienen parking”

C.G.- En Barter lo que hacemos es buscar cubiertas o tejados en las que podamos generar energía fotovoltaica y comercializar esa energía a particulares o autónomos a dos kilómetros a la redonda de donde esté ese tejado. Hay un beneficio directo sobre el propietario de ese tejado, pero lo que buscamos es que el mayor porcentaje de esa generación, en torno al 80%, la podamos comercializar a quien no tiene capacidad de tener o ese tejado para poner sus paneles solares. Podemos conseguir que el taxista pueda realizar una carga ultrarrápida sobre su vehículo con unas condiciones diferenciales gracias a que nosotros estamos instalando energía fotovoltaica en tejados a dos kilómetros a la redonda que se encargan de proporcionar energía a los puntos.

G.T.- De esta forma también se daría solución a la falta de infraestructura, sin duda uno de los grandes problemas que tenemos en España para el desarrollo de la movilidad sostenible.

C.G.- Ponemos toda la inversión y empuje para que esa infraestructura llegue a las

la infraestructura de recarga”

ciudades y sus ciudadanos, y llegue en este caso al autónomo que, por sí solo, no podría hacerlo. Buscamos que de esta idea se beneficien los ciudadanos, los comerciantes, los que están trabajando en la ciudad.

G.T.- En base a vuestra propuesta, los propietarios de esas comunidades también se verían beneficiados por esta idea.

C.G.- Exacto. Sin ningún coste le estamos poniendo en valor su tejado. Podemos desde alquilarle el tejado a simplemente que se beneficie de una parte de la energía. Pero nosotros no estamos pensando en esa comunidad o esa empresa que tiene la suerte de tener un gran tejado, lo que buscamos es repartir esa energía entre la gente que no tiene propiedades ni instalaciones donde poner los paneles. Se trata de democratizar el acceso a la energía fotovoltaica.

G.T.- Hablemos de la carga ultrarrápida procedente de la energía fotovoltaica.

C.G.- El vehículo eléctrico va asociado a una carga que se llama carga vinculada, que es la que se realiza en el parking privado en una casa, por ejemplo. que es en las casas. Pero el propietario del vehículo puede tener esta disponibilidad o no. Con la estructura que queremos desplegar no va a ser necesario que el propietario de ese vehículo deba tener una carga vinculada. Queremos tener una red de infraestructura de recarga tan densa y tan contundente que permita y de garantías al taxista de poder hacer cargas ultrarrápidas de forma exclusiva y preferencial. La carga ultrarrápida es la solución integral que permite al taxista cumplir con el servicio y elimina la principal barrera para adquirir el vehículo. No va a ser necesario que un taxista o que un ciudadano de Madrid para comprarse un vehículo eléctrico deba tener parking con cargador.

La solución, instalaciones públicas de recarga ultrarrápida

G.T.- Esa es precisamente un tema del que se habla mucho y es que hay un gran porcentaje de taxis que duermen en la calle. Que no tienen garaje en el que puedan estacionar su vehículo durante la noche.

C.G.- El 70% de los propietarios de vehícu-

“A los taxistas hay que darles soluciones”

lo en nuestro país no tienen parking. La solución a la recarga y la introducción de los vehículos eléctricos en España pasa por instalaciones públicas de recarga ultrarrápida. No pasa por poner cargadores en todos los parkings porque se trata de que acceda todo el mundo. Con esta medida vamos a convencer a muchos ciudadanos a comprarse el coche eléctrico porque la recarga va a dejar de ser excusa y vamos a convencer y ser una ayuda al taxista para que pueda adquirir el vehículo eléctrico.

G.T.- Desde luego lo que sí ha demostrado el taxi, comparado con otros sectores, es que sí que se está moviendo hacia opciones cada vez menos contaminantes. Es una de las flotas de taxi más verdes de Europa. Empresas como la suya también ven en el taxi una oportunidad.

C.G.- Es una oportunidad porque nos permite, en esta democratización de la energía, llevarla al cliente final, al ciudadano, y a los autónomos. Desde luego que es de alabar el esfuerzo del taxi, pero hay que darles solucio-

nes. En el muy corto plazo, Barter, a través de su aplicación Barter Go, va a ofrecer en Madrid una red o infraestructura de recarga ultrarrápida que va a ser diferencial en la ciudad de Madrid con acceso exclusivo y preferencial para el taxi. El taxista no quiere ser experto en recarga, ni dedicarse a gastarse dinero en instalar infraestructura de recarga, ni en negociar con empresas a ver cómo carga el coche. Lo que quiere es poder dar servicio y que está la infraestructura de recarga a su disposición durante el servicio.

G.T.- Otra cosa que no quiere el taxista es perder demasiado tiempo en la recarga.

C.G.- Eso es. Nuestra app tiene una experiencia de usuario extraordinaria y puede adaptar la capacidad del servicio de recarga a colectivos específicos. Es decir que podemos tener unas condiciones de uso específicas pensada para los taxistas. Si concebimos al taxista como un conductor más del vehículo eléctrico tenemos claro que no les vamos a gustar. Por lo tanto, hay que darle soluciones y en eso estamos. El taxista tiene que estar tranquilo y saber que su necesidad de recarga está garantizada, que no se la tiene que jugar a recorrerse media ciudad para cargar. Debe haber operadores que velan que el servicio llega toda la tipología de cliente y el taxista necesita un uso diferencial.

Javier Izquierdo



¡PRÓXIMOS EVENTOS! Que no se te pasen

Desde La Gaceta del Taxi te informamos de los próximos eventos para los que seguramente muchos usuarios necesiten de tu servicio de taxi. Si libras, también podrás acercarte a disfrutar de ellos.

MBFW Madrid

Del 15 al 19 de febrero de 2023. IFEMA



Mobile World Congress

***Del 27 de febrero al 2 de marzo de 2023.
Barcelona. Fira Gran Vía.***



Concierto Bad Gyal

***Viernes 17 de
febrero 2023.
Madrid.
WiZink Center***



ARCO

Del 22 al 26 de febrero, Madrid. IFEMA

**AR
CO**

organiza
organised by



IFEMA
Feria de
Madrid

Congreso SEME y SERECAP 2023

Del 23 al 25 de 2023. Málaga. FYCMA



Concierto Duki, desde el fin del mundo

***24 y 25 de febrero de 2023.
Madrid. Wizink Center
3 y 4 de marzo de 2023.
Barcelona. Palau Sant Jordi***





**2 MESES
SOLO
1 EURO**

www.gacetadeltaxi.com

PARA CONTENIDOS DIGITALES EXCLUSIVOS

PROMOCIÓN ESPECIAL

SUSCRÍBETE Y ACCEDE



CUIDAMOS DE TU TAXI
CUIDAMOS DE TU COCHE
CUIDAMOS DE TI



**DISPONEMOS DE COCHE DE SUSTITUCIÓN
PARA EL DÍA DE LIBRANZA**



**MECÁNICA,
CHAPA Y PINTURA**



**CONCERTADO CON TODAS
LAS COMPAÑÍAS DE SEGUROS**



**RECEPCIÓN Y
DEPÓSITO 24 H**



AVDA. DE SAN PABLO, 41 COSLADA
HORARIO 7:00-21:30 H



CITA PREVIA

91 594 88 29

HORARIO NOCTURNO

619 276 990

