

La **Gaceta** TAXI

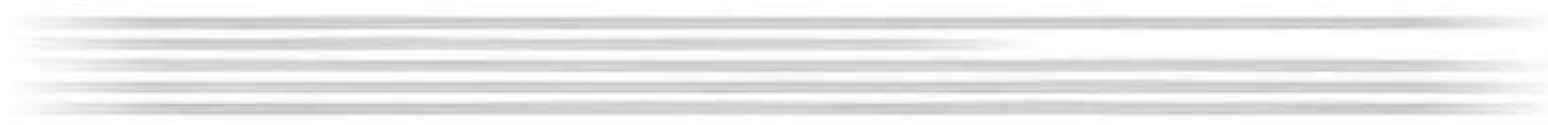
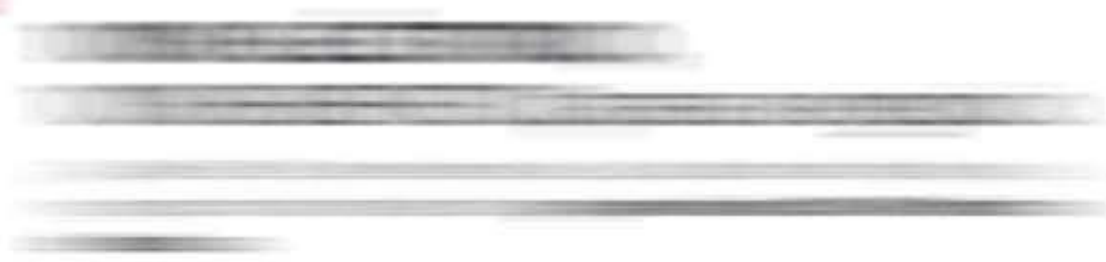
La primera revista del sector del

AÑO XXIV
NÚMERO 279
NOVIEMBRE 2019

Otoño electoral

- **Guerra de tarifas en Barcelona**
- **El taxi de NY en puro shock**

www.gacetadeltaxi.com



Trending topic

Volvemos a estar en mes de elecciones y no solo para elegir por segunda vez en siete meses gobierno de la nación, también para decidir por segunda vez, pero en este caso en solo dos meses, quien gobernará la Asociación Gremial de Autotaxi de Madrid.

El presidente en funciones del Gobierno de la Nación culpa de su interinidad a los partidos del PP y Cs por abstenerse en lugar de apoyarle en la investidura, y en la Gremial del Taxi son las irregularidades detectadas en las votaciones del pasado octubre las que vuelven a llevar a los taxistas, por decisión propia y aprobada por amplia mayoría en Asamblea, ante las urnas el próximo 24 de noviembre.

Votar parece que se ha convertido en tendencia, es trending topic y nos estamos acostumbrando a ir a depositar nuestro voto con la misma naturalidad con que manejamos el móvil, y eso tiene su cara y su cruz. La cara, apelando a ese espíritu democrático al que tanto les gusta recurrir a los políticos cuando les faltan argumentos, que sean los ciudadanos con su "voto soberano" los que decidan. Resultados que después, por cierto, ellos, son incapaces de respetar y transformar en acuerdos de gobierno, si éstos no se ajustan primero, a sus planes e intereses de partido, y así vamos intento tras intento. Esta es la cruz, tener unos dirigentes que anteponen las siglas y el sillón a las razones de estado y optan por devolver a los ciudadanos el problema que ellos no han podido o querido solventar.

Se trate de irregularidades en el escrutinio como ha ocurrido en Gremial Madrid o de falta de voluntad para lograr acuerdos, en el caso del Gobierno, lo cierto que estas nuevas y jóvenes generaciones políticas que van proclamando a gritos ser el bálsamo que se necesita para cerrar el capítulo de las tropelías y las corruptelas, prefieren haciendo gala de la más absoluta intolerancia y del mínimo sentido de la responsabilidad hacernos pasar por las urnas cuantas veces crean conveniente sin plantearse ni tan siquiera que el problema es muy probable que no está en las urnas sino en quienes deben cumplir ese mandato electoral y hasta la fecha han demostrado ser incapaces de hacerlo.

No será que la solución pasa por dejar de lado tanto trending topic y volver a cambiar de talla política, porque hasta la fecha las expectativas puestas en los nuevos dirigentes están resultando un gran fiasco de relevo generacional.

4. Taxómetro

- Con opinión propia

6. Primera carrera

- Los socios deciden ir a nuevas elecciones en Gremial Madrid un mes después de los últimos comicios tras la denuncia de irregularidades.



10. Global Taxi

- Los taxis de Nueva York se enfrentan a su peor crisis



14. A fondo

- Jordi Ramírez, presidente de Élite Barcelona, analiza las últimas noticias del sector



18. En marcha

- Un taller para el taxi y los taxistas



20. Entrevista

- La nueva directiva en RTI apuesta una plataforma global



24. Noticias

- Los taxistas, grandes afectados por la contaminación



32. Homologados

- Los taxis autorizados en Madrid y Barcelona

34. gacetadeltaxi.com

- Tablón online



Año XXIV - Número 279 - Noviembre 2019

Edita: GUSPIADA, S.L.

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

Página web: www.gacetadeltaxi.com

Directora: Pilar Glez. Matorra
pgmatorra@gacetadeltaxi.com

Redactora Jefe: Olga Lobo,
olga@gacetadeltaxi.com

Redacción: Javier Izquierdo,
jizquierdo@gacetadeltaxi.com

Colaboradores: Germán Ubillos,
redaccion@gacetadeltaxi.com

Dpto Comercial: GGM
comercial@gacetadeltaxi.com

Administración: info@gacetadeltaxi.com

Depósito Legal: M-17.622-1995

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



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

También puedes escribirnos a redaccion@gacetadeltaxi.com



La Gaceta del Taxi



@gacetadeltaxi

Un sector olvidado (XXIV)

Manu Sánchez

Responsable Geet
Plataforma en defensa
del servicio público del taxi



La sentencia 118/1996, de 27 de junio, del Tribunal Constitucional declara nulos los artículos 113 a 118 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, que regulan el transporte urbano de viajeros, declarando, igualmente, inconstitucionales el inciso 2.1 del párrafo 1.1, y el párrafo 2.1 del artículo 2 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, al considerar el Tribunal Constitucional que la regulación por el Estado de los transportes urbanos comportaba una extralimitación competencial. El Tribunal Constitucional y la Doctrina, ya se han pronunciado en reiteradas ocasiones expresando que las Comunidades Autónomas son competentes en materia de aquellos transportes que tienen origen en el ámbito de su territorio, siendo en todo caso legislativa y no de gestión, cuando dicho interés corresponde a los Entes Locales, pues la Ley Básica del Régimen Local reserva el transporte urbano de viajeros a los Ayuntamientos y, sobre todo, aquellos servicios esenciales de transporte urbano que deben de ofrecerse a la población, como queda definido en el art. 86 LBRL, cuyo tenor dice:

... “Incluye al Transporte Público de viajeros entre las actividades o servicios esenciales que declara expreso a reserva de la propia entidad local y que ningún legislador sectorial puede violar ese mínimo competencial establecido”.

Para evitar el vacío normativo que se pudiera producir a raíz de la mencionada sentencia en el transporte urbano de viajeros, se adoptaron las oportunas medidas legislativas, evitando, asimismo, un estado de inseguridad jurídica en las empresas de transporte de viajeros, ya que la gran mayoría de las radicadas en nuestra Comunidad necesitan realizar, -porque la propia naturaleza del transporte y la demanda de los usuarios así lo imponen-, tráficos tanto urbanos como interurbanos. La realidad nos muestra una región con un entramado de infraestructuras y servicios interconectados que no puede ser jurídicamente disgregado. Con esta finalidad se promulgaba la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, que regula el transporte urbano de viajeros y establece su coordinación con la regulación existente en el interurbano.

Una cuestión que no afectaba a los transporte interurbanos y urbanos colectivos porque en la Comunidad de Madrid existe ya un marco legislativo articulador de la cooperación y participación de la Comunidad de Madrid y de los Ayuntamientos de la misma. También en la gestión conjunta del servicio de transporte público regular de viajeros, que queda salvaguardada al estar materializada en el Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid a través de la normativa específica para tal fin, que prevé que a dichos municipios les sea aplicable la Ley 5/1985, de 16 de mayo, de Creación del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid en todo lo relativo al transporte regular de viajeros. [Asignatura pendiente de omisión o inacción por parte de los legisladores, que el sector del taxi como prestadores del servicio público de transporte en automóviles de turismo, no tenga su propio consorcio].



Por ello, la territorialidad como arma competencial de las administraciones públicas, reparte las funciones que, asumidas como propias o delegadas, no puedan pisarse entre ellas, coordinándose entre sí cuando les son afines a los intereses de las mismas. En este sentido, el servicio público del taxi urbano, cuando el legislador proporciona el instrumento adecuado para la creación del Área de Prestación Conjunta, anteriormente llamada Área Unificada, mediante la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, (con un copia y pega muy básico de la Lott), logra sus ansiadas pretensiones al coordinar la licencia municipal de autotaxi como servicio público de taxi, con el título habilitante o autorización (VT) diseñado para el servicio discrecional. Dos figuras opuestas entre sí, pues la VT regulada mediante norma general sectorial ofrece muchísimas complicaciones al sector del taxi en su funcionalidad prestacional en conformidad con lo previsto en el art. 124 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, donde lo urbano se transforma en interurbano y lo interurbano en urbano, alcanzando que la propia dimensión supramunicipal de los servicios justifique un mayor alcance de las competencias de las Comunidades Autónomas.

Con las incorporaciones de nuevos pueblos dentro del Área Unificada, hoy llamado de Prestación Conjunta, se le quiere dar la visión generalizada de que se está sobre extralimitando los intereses puramente municipales, intentando justificar una mayor presencia de la Administración Autónoma, y donde los correspondientes Ayuntamientos ejercen de forma coordinada con dicha entidad o entidades de ámbito superior y según lo que establezcan las normas de la Comunidad de Madrid. No obstante, en el supuesto caso de realizarse la cooperación y participación de la Comunidad de Madrid y de los Ayuntamientos de la misma en la ordenación, gestión, etcétera, se tiene que respetar la autonomía municipal, en cuanto se refiere a los acuerdos adoptados por el Pleno de las Corporaciones Locales.

“Los sueños son la meta, la imaginación, el transporte, la realidad, el punto de partida”

Mediante reserva en la materia y en las Ordenanzas se establecen las competencias y se justifica la intervención administrativa del Ente Local, fundamentándose en la obligatoriedad de ofrecer un servicio público de transporte urbano individual a la ciudadanía con una característica propia de puerta a puerta como alternativa y complemento al transporte urbano colectivo, bien por su naturaleza, bien por las necesidades específicas de las personas que lo realizan e incluso por el lugar y el momento de su realización, articulando un sistema de transporte funcional, homogéneo y una exclusiva identidad, a través de operadores en nuestro caso de Profesionales Taxistas -16.680 taxis-, y donde el carácter municipal, es en su base, esencia fundamental al aspecto del interés general afectado.

Como podemos comprobar, el legislador logra el fin pero deja el objetivo con muchos flecos sin unir. Queremos efectuar una simple matización, el inicio del Área Unificada de Prestación data del año 1977, estableciéndose mediante acuerdos bilaterales entre municipios y la técnica jurídica de la coordinación de las competencias de las entidades locales entre sí, ratificado mediante la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid [art 12.2.a). Pero, qué es lo que pasa cuando los servicios trascienden a los demás municipios integrados dentro del APC. Sencillamente, que esa coordinación y participación de los organismos competentes es nula o no existe.

Por ello, la realización de los servicios conjuntos urbanos e interurbanos entre diferentes municipios echa en falta un centro unificado de gestión para la eficacia de los mismos. La Comunidad de Madrid está tardando mucho en la creación, en alguna de las formas previstas en el ordenamiento vigente, como es la de una entidad pública en la que participen los distintos municipios o entidades afectadas, que realice con autonomía la ordenación unitaria de los servicios de transporte en la zona de que se trate. Y que mejor forma de crear ese organismo independiente, como es el Consorcio de los Servicios Públicos del Taxi, a semejanzas del Consorcio Regional de Transporte de la Comunidad de Madrid.

Gremial Madrid

Los socios deciden repetir

Finalmente, habrá nuevas elecciones en la Asociación Gremial del Taxi de Madrid. Así lo han decidido los socios en una tensa asamblea extraordinaria celebrada el pasado 5 de noviembre, un mes después de las votaciones de octubre, al considerar que se produjeron ciertas irregularidades que pudieron condicionar el resultado. La nueva fecha será el 24 de noviembre. Al cierre de esta edición seguía abierto el plazo para presentar candidaturas.



Parte de la directiva en funciones de AGATM el pasado 5 de noviembre

La maquinaria electoral se pone en marcha en la Asociación Gremial del Taxi de Madrid un mes después de las últimas elecciones celebradas el pasado 6 de octubre. Los socios han decidido, en Asamblea Extraordinaria, convocar nuevos comicios con 291 votos a favor, 32 en contra y un voto en blanco.

Unas horas más tarde, la Junta Directiva en funciones confirmaba la fecha para la próxima cita de los socios con las urnas, que será el 24 de noviembre.

Con esta medida quedan anulados los resultados obtenidos en las votaciones de octubre, que, recordemos, fueron favorables a Ángel Julio Mejía por solo dos votos de diferencia con respecto al segundo candidato, Alberto de la Fuente Miñambres. El propio Mejía, que acudió a esta asamblea con varios miembros de su candidatura, mostró su disconformidad abiertamente durante la celebración de la asamblea. En su opinión ni el presidente en funciones Miguel Ángel Leal ni el secretario, Francisco Fernández, tenían derecho a presidir la asamblea, e incluso llegó a abandonarla

durante algunos minutos, acompañado de 27 simpatizantes. No obstante, volvió a entrar para participar en las votaciones aunque ya ha anunciado que impugnará cualquier decisión tomada en esta asamblea.

Sobre esta cuestión, Miguel Ángel García, otro de los candidatos del 6 de octubre, insistía en la legalidad de esta asamblea y recordaba a Mejía las prácticas irregulares que tuvo durante la celebración de las elecciones.

Irregularidades

Los comicios del 6 de octubre fueron unas de las más reñidas de la historia de Gremial Madrid. Los resultados oficiales no se conocieron hasta el día 7 de octubre, tras haberse extendido el escrutinio más allá de las 12 de la noche.

Al final, y por solo dos votos, ganaba Ángel Julio Mejía las elecciones.

Poco después, comenzaban las primeras denuncias de irregularidades por parte de tres candidatos, recogidas en el acta y también en un informe jurídico expuesto en la Asamblea ante los socios.

En concreto, en dicha acta se recogen las denuncias presentadas por Alberto de la Fuente Miñambres, Miguel Ángel García y el todavía presidente en funciones Miguel Ángel Leal.

Se denunciaron irregularidades en las elecciones del 6-0

las elecciones el 24N

Entre las anomalías figuran la entrega de votos delegados fuera de plazo, no coincidir en una mesa el número de votos con las papeletas, realizar propaganda el mismo día de la jornada electoral dentro y en la inmediaciones de la sede y que se detectaran papeletas marcadas con una doblez.

En una de las alegaciones reseñada en el acta se denuncia que en una de las urnas "aparecieron cifras no concordantes entre el número de papeletas y votantes". Por otro lado el candidato García justifica su impugnación denunciando que se produjo la "recepción del certificado para admitir votos delegados fuera del plazo establecido".

Por último, se acusa a la candidatura de Ángel Julio Mejía de "entregar propaganda electoral" en las dependencias de la sede y

Las acciones denunciadas "atentan" contra LEG

entregar "papeletas marcadas exteriormente con una doblez para que se identificara por su interventor el nombre del votante". Acciones por las que fue apercibido por otros candidatos y también por el propio secretario de la Entidad indicándole que cesara en las mismas, pero, que, según figura en el acta, no fueron atendidas por el candidato Mejía.

Con el objetivo de evitar que vuelvan a repetirse situaciones similares, la Asamblea

Extraordinaria también aprobó, por mayoría, una batería de medidas propuestas por De la Fuente Miñambres. De esta manera, en las próximas elecciones, ningún candidato podrá estar a menos de 100 metros de la sede. Tampoco se permitirá la presencia de propaganda en el interior ni a menos de 100 metros y se darán órdenes a los presidentes de mesa para que se compruebe que solo se introduce una papeleta. Además, se ha habilitado que el voto delegado solo pueda ser entregado en días hábiles. Junto a estas medidas, Leal ha solicitado también la plenitud de poderes para evitar que la entidad entre en un bloqueo hasta la celebración de elecciones y poder seguir firmando acuerdos, cuestión que también recibió el visto bueno de la asamblea.



Vulneración LEG

Frente a una mayoría a favor de la repetición electoral, Mejía insistió en la ilegalidad de la asamblea incluso llegó a acusar a la Junta Directiva de haberla convocado fuera de plazo. Por su parte, el presidente en funciones Leal ha leído un informe jurídico explicando que convocó en plazo la Junta de gobierno en la que estaba también Mejía con voz y voto, y a la que acudieron invitados el resto de candidatos electos.

A pesar de ello, Mejía mantuvo en todo momento que se trata de una "tropelía y un atropello contra los socios de Gremial". Además, incurrió en descalificaciones cuando pedía que no se permitiera ni a Leal ni a Fernández presidir la asamblea. Para evitar dudas en este punto y dar más seguridad jurídica a las decisiones tomadas en la asamblea, se sometió a votación que ambos fueran los encargados de dirigir la sesión, obteniendo el respaldo de 317 socios frente a 83 votos en contra y 1 abstención.

La celebración de esta asamblea extraordinaria para celebrar nuevas elecciones garantiza el correcto funcionamiento de la institución porque como advirtió el presidente en funciones, Leal, durante la lectura del informe jurídico, algunas de las acciones denunciadas no vulneraban únicamente los estatutos de la asociación Gremial, sino que atentaban contra la propia Ley Electoral General (LEG).

Mejía, que se proclamaba en varias ocasiones como presidente electo y que como hemos adelantado, anunció al principio de la sesión que impugnará esta asamblea, está pendiente de sentencia judicial para dirimir su expulsión o no el pasado mes de febrero de la Entidad por, supuestamente, violar varios artículos de sus estatutos. De producirse una sentencia desfavorable antes del día 24, fijado para las nuevas elecciones, Mejía se vería imposibilitado para presentarse a estos nuevos comicios.

Al cierre de esta edición, y con el plazo para inscribir las candidaturas todavía abierto, se desconocía el nombre y el número de listas que concurrirán a estas votaciones.

Redacción



Aliados y enemigos

Una de las cuestiones que más sorprenden de la Asociación Gremial de Madrid en los últimos años es la fragmentación de las diferentes directivas que, desde 2007, han presidido la entidad.

Nos remontamos a octubre de ese año, cuando aparecía en escena la candidatura Nueva Gremial presidida por José Luis Funes y que pretendía dar un salto generacional a la asociación, presidida durante varias décadas por Eladio Nuñez.

Junto a Funes le acompañaban en esta aventura Julio Moreno y José Parrondo. Y precisamente fue este último el que finalmente obtuvo la presidencia en una jugada que nadie había previsto: aunque el candidato más votado fue el propio Funes, sus compañeros de directiva decidieron respaldar a Parrondo como presidente, lo que supuso una grave herida a nivel directivo.

Estamos en 2008, Parrondo preside Gremial y en enero de ese mismo año Miguel Ángel Leal es contratado como director del Radiotaxi, a pesar de no formar parte de la directiva.

Desde entonces y hasta el 29 de noviembre de 2009, Parrondo preside la entidad. Ese día, José Movilla es el candidato más votado en unas elecciones anticipadas, aprobadas por los socios en asamblea que, sin embargo, son impugnadas judicialmente y apenas 15 días después de su celebración, eran suspendidas de forma provisional.

En ese momento es José Luis Funes el que asumía, finalmente, la presidencia tras la destitución de Parrondo meses antes por la propia directiva. Estaría en el cargo dos años más, desde enero de 2010 hasta octubre de 2011, ya que ninguno de los intentos de adelantar las elecciones llegó a buen puerto.

A seis meses de los nuevos comicios ese mismo año, un nuevo movimiento en la directiva de Gremial la dejaba nuevamente dividida. Julio Moreno, hasta entonces secretario con Funes, presentaba su dimisión. Meses después se daba a conocer su intención de presidir la entidad junto a Miguel Ángel Leal y Ángel Julio Mejía. Fue precisamente su candidatura la ganadora y Leal fue nombrado secretario mientras que Mejía asumió las responsabilidades de vicepresidencia.

Tras una legislatura aparentemente tranquila, todo saltaba por los aires en mayo de 2015, otra vez año electoral. Las cuentas presentadas por Julio Moreno se cerraban con pérdidas y su vicepresidente Mejía arremetía contra el presidente por algunas de las propuestas llevadas a cabo, desmarcándose de ellas. También se conocía entonces que Miguel Ángel Leal tenía intención de presentarse a las elecciones de octubre de ese mismo año, acompañado en esta ocasión de Mejía.

Moreno, por su parte, no anunció su candidatura hasta el último momento, si bien finalmente fueron sus ex compañeros de junta los que consiguieron el respaldo de los socios.

Ahora, cuatro años después, se ha vivido una situación similar: una directiva dividida al final de la legislatura, con cruce de reproches y acusaciones, y dos candidatos, Leal y Mejía que, durante al menos ocho años, caminaron juntos.

Habrà que esperar hasta finales de noviembre para saber a quienes elegirán los socios para que gobiernen Gremial y que pasará con los miembros de esa nueva directiva electa.

THE FUTURE OF TRANSPORTATION

EMERGING TECHNOLOGIES

The transportation industry is undergoing a significant transformation, driven by a combination of technological innovation and societal shifts. This section explores the key emerging technologies that are reshaping the way we move people and goods.

Autonomous Vehicles (AVs): The development of self-driving cars is one of the most prominent trends. These vehicles use a complex system of sensors, including cameras, lidar, and radar, to perceive their environment and make real-time decisions. The potential benefits include increased safety, reduced traffic congestion, and improved accessibility for the elderly and disabled.

Electric Vehicles (EVs): The push for sustainable transportation has led to a rapid increase in the adoption of electric cars. Advances in battery technology and charging infrastructure are making EVs a more practical and attractive option for consumers. Governments and corporations are investing heavily in this sector to reduce carbon emissions.

Hyperloop: This futuristic mode of transport aims to revolutionize long-distance travel by using high-speed, low-pressure tubes. It promises travel times that are significantly faster than traditional rail or air travel, potentially connecting major cities in a matter of hours.

Drone Delivery: The use of unmanned aerial vehicles (UAVs) for delivering packages and medical supplies is gaining traction. This technology offers a faster and more efficient way to reach remote or hard-to-access locations, particularly in emergency situations.



CHALLENGES AND OPPORTUNITIES

While the future of transportation is bright, it is not without its challenges. Significant barriers to widespread adoption of these technologies include regulatory hurdles, high initial costs, and the need for robust infrastructure. For example, the deployment of autonomous vehicles requires clear legal frameworks and a high density of sensors and data processing capabilities. Similarly, the expansion of electric vehicle charging networks and the development of hyperloop infrastructure require substantial investment and government support.



CONCLUSION

The future of transportation is a complex and exciting landscape. As technology continues to advance, we can expect to see a more efficient, safer, and more sustainable mode of transport. However, realizing this vision will require a concerted effort from governments, industry, and the public to address the challenges and seize the opportunities ahead.

Estado de emergencia en



Los taxistas de Nueva York viven una de sus peores crisis. Miles de profesionales, en su mayoría inmigrantes intentando cumplir el sueño americano, viven a día de hoy completamente endeudados. Denuncian una burbuja financiera consentida desde las administraciones y reclaman un rescate público de 3.000 millones de dólares.

En 2013 se subastó una licencia por 1,3 millones de dólares

En 2013, las licencias de taxi de Nueva York llegaron a ser subastadas por el Ayuntamiento por 1 millón de dólares. Cinco años después, su precio ha caído en picado y los taxistas que pagaron esas cantidades no son capaces de afrontar los pagos mensuales de los préstamos contratados. Porque en este último lustro, mientras los precios de las licencias se disparaban, la propia administración permitía la entrada de las nuevas plataformas disruptivas sin control, lo que ha supuesto una importante caída en la recaudación de los profesionales.

Según un estudio realizado por el periódico The New York Times, en 2013 se subastó una licencia por 1,3 millones de dólares y se crearon créditos a 50 años para pagarlos. La revolución de las apps redujo ese precio a menos de 200.000 dólares, concretamente en una subasta de 2018 el precio de las licencias no superaron los 117.000 dólares.

Con Uber y Lyft en las calles, los profesionales del taxi ingresan la mitad.

En cinco años, de acuerdo con los datos dados por Daily News, el ingreso promedio de un taxi amarillo cuyo dueño lo condujera, sin empleado, durante 10 horas de cinco días de la semana, era de 14.500\$ por mes en 2013; en 2018, con 12 horas durante los

siete días, era de 10.200\$. Si en 2013 hacían 445.000 viajes por día, en 2018 hacían menos de 300.000, mientras que Uber y Lyft sumaban 490.000.

Con estas cifras, los 3.423 trabajadores independientes, según la NY Taxi Workers Alliance, ven imposible cumplir con las cuotas mensuales se volvió imposible. Y la venta de la licencia no es suficiente para cubrir la deuda. En el caso de las grandes flotas, la salida es más fácil: declarar la bancarrota y aunque los profesionales independientes lo tienen más difícil, la garantía suele ser la vivienda habitual, según el sindicato solo en enero de este año se han declarado en bancarrota más taxistas que en los últimos 3 años.

La situación es tan desesperada que en 2018 nueve taxistas, de entre 51 y 65 años, se quitaron la vida ante la imposibilidad de salir de un círculo vicioso del que culpan a las autoridades. Denuncian al consistorio por haber inflado los precios durante 10 años mediante subastas y hacer la vista gorda ante

Con los nuevos competidores, el taxi ingresa la mitad

el taxi neoyorkino

Nueve taxistas se suicidaron en 2018

intermediarios que ofrecían préstamos a inmigrantes sin ingresos, creándose de este modo una "burbuja financiera" que los fiscales federales ya están investigando.

Créditos sin control

Según una investigación del Times basada en 450 entrevistas con taxistas, junto a la irrupción desregulada de Uber, lo que causó la deuda total que pesa sobre los taxis de Nueva York, entre 1,8 y 2,7 millones de dólares, fue también una combinación de crédito disponible, solicitantes ansiosos, en su mayoría, inmigrantes con ganas de empezar una nueva vida y la atracción de un activo escaso, que facilitó que los precios se disparasen muy por encima de lo que las insignias valían. En 12 años, el valor pasó 200.000 dólares a 1 millón y unos 4.000 taxistas compraron permisos en esos tiempos, casi la misma cifra de los que hoy están desesperados. La deuda promedio, según datos del propio ayuntamiento, es de 500.000 dólares, mucho más de lo que valen las licencias. Y los pagos mensuales oscilarían entre los 2.500 y los 4.000 dólares.

También el alcalde Bill de Blasio ha tomado cartas en el asunto. Cuando asumió el cargo,

en 2014, se ofrecieron 200 permisos, que se subastaron hasta por 965.000 dólares, aunque el impacto de los viajes en Uber y Lyft ya comenzaba a acumularse. Por ello, en lugar de seguir vendiendo licencias como su antecesor, Michael Bloomberg, que llegó a 1.260, el actual alcalde frenó los procesos. Precisamente durante los años de Bloomberg en la alcaldía, la ciudad de Nueva York ganó 850 millones por la venta de licencias.

Es precisamente este uno de los motivos

que ha llevado a los taxistas a pedir un rescate financiero al Ayuntamiento neoyorquino. Bhairavi Desai, fundadora de la NY Taxi Workers Alliance ha pedido que "pongan dinero sobre la mesa, recompren los préstamos y que los refinancien al valor actual del mercado". En total estaríamos hablando de un rescate de casi 3.000 millones de dólares para el sector. Cifra que desde el propio consistorio ya se han apresurado a decir que no tienen, exponiendo su plan ante el Congreso.



Durante los años de Bloomberg en la alcaldía, la ciudad ganó 850 millones por venta de licencias



El sector pide un rescate de 3.000 millones de dólares



La deuda total que pesa sobre los taxistas oscila entre 1,8 y 2,7 millones de dólares

En Washington, la congresista Alexandria Ocasio-Cortez es una de las voces que ha impulsado este rescate financiero, aunque no ha dado detalles de cómo sería. En un escrito remitido al Congreso, manifestó su preocupación sobre cómo los reguladores habían supervisado los préstamos concedidos a los taxistas. Préstamos que, explicó, se suscribían a 50 años por importe de un millón de dólares a taxistas que sólo ganaban 30.000 dólares al año. Es el caso de Mohammad Hoque, un trabajador neoyorquino e inmigrante que vació su cuenta de ahorros para comprar una licencia de taxi. El señor Hoque, explica la congresista en su carta, ganaba 30.000 dólares al año y firmó un préstamo por importe de 1 millón de dólares que, una vez termine de pagar, ascenderá a 1,7 millones con intereses y tasas. Debido a la falta de claridad en las condiciones, este taxista no se dio cuenta hasta mucho más tarde de que tendría que pagar solo 50.000 dólares por impuestos.

La congresista también acusa a los prestamistas de poner cláusulas abusivas y a las administraciones públicas de haber sido conscientes de la creación de una burbuja

en el mercado en 2010 y no haber hecho nada.

Esta situación es la que ha llevado a 9 taxistas a suicidarse en el último año. “Es una situación que te desespera, te ahorca”, ha ex-

plicado Víctor Salazar, taxista y miembro del sindicato. Salazar pide “que se rescate a la víctimas de una crisis que fue inducida por la administración”. De momento, tendrán que seguir esperando.

Límites a las apps

La Comisión de Taxis y Limusinas (TLC) de Nueva York ha congelado, de manera indefinida, la entrada de nuevos vehículos en las plataformas de VTCs, lo cual convierte a esta ciudad en la primera del mundo, que sigue poniendo freno a los planes de expansión de gigantes tecnológicos de taxis a pedido.

No ha sido la última regulación sobre estas apps en la Gran Manzana, También se ha establecido un pago mínimo para los conductores de los servicios de viajes compartidos y la cantidad de tiempo que pueden dedicar a transportar pasajeros.

Por otro lado, se estableció un límite al tiempo que los conductores pueden estar circulando a la espera de nuevos pasajeros. En febrero de 2020 la reducción deberá alcanzar un 5%, y más adelante un 10% adicional. Actualmente, los conductores pasan un 41% del tiempo en circulación sin pasajeros.

Ambas compañías se han opuesto a las nuevas leyes argumentando que impactarán negativamente en las ganancias de los conductores e impedirán que muchas personas de bajos ingresos puedan acceder al transporte.

Desde la NY Taxi Workers Alliance se acusa a ambas compañías, con quien mantiene un enfrentamiento feroz, de llevar a cabo una campaña de desinformación para convencer a los trabajadores de que las leyes que protegen sus modos de vida son responsables de los problemas que la propia compañía ha creado.



Two horizontal bars, one above the other, possibly representing a timeline or data series.



A horizontal bar with a red stripe, possibly a data point or a label.



Two horizontal bars, one above the other, with a red stripe on the top one.

Two horizontal bars, one above the other, with a red stripe on the top one.

Text in a dark grey box at the bottom left corner.

Text in a red box at the bottom right corner.

“El taxi de Barcelona es



Jordi Ramírez, presidente de Élite Taxi Barcelona

Tras casi cuatro años al frente de la asociación Élite Taxi Barcelona, Jordi Ramírez afronta durante estas semanas unos momentos clave para el futuro del sector en la Ciudad Condal. Con el devenir de la reglamentación de VTC en el aire, las asociaciones del taxi se encuentran en negociaciones tensas con el IMET por el régimen tarifario del próximo año y por las medidas que deberían tomar para controlar a las VTC.

En esta entrevista concedida a La Gaceta del Taxi, Ramírez defiende que el taxi de Barcelona es un transporte “súper competitivo” en comparación con otras alternativas. Sin embargo, para poder tener más presencia en otros nichos de mercado, el presidente de Élite Barcelona pide que se dejen de poner trabas al taxi por parte de la administración.

Gaceta del Taxi.- ¿Cuál es su opinión a la propuesta tarifaria inicial publicada por el Instituto Metropolitano del Taxi de Barcelona?

Jordi Ramírez.- La primera propuesta no nos convenció para nada. El suplemento de maletas para según qué profesional influye mucho y creo que no hemos llegado a un entendimiento. Si quitan ese suplemento, deberían haber compensado con una subida en el

suplemento de salida de aeropuerto o del puerto. Había que haberlo suplido con algo para que los taxistas vieran que hay compensación.

G.T.- Precisamente por eso, una semana después propusieron una subida del suplemento del aeropuerto del Prat y el Muelle...

J.R.- Si, algo han subido, pero la gente debe entender que la vida cada día está más cara y nosotros tenemos que apechugar. Por ejemplo, ahora nos quitan los coches de Diesel y lo aceptamos de muy buen gusto, pero comprar un coche a gas sale más caro y eso no lo tienen en cuenta.

G.T.- ¿Qué piensa del precio cerrado y cómo se ha planteado desde el IMET?

J.R.- Creemos que es un gran invento, la verdad, y que va a funcionar muy bien. Soy de la opinión de que hay que ajustar algunas cosas, sobre todo en los trayectos un poco más largos, pero está muy bien. Creemos que es bueno para el cliente y no nos vemos perjudicados para nada. Va a ser un éxito.

G.T.- Las asociaciones del AMB anunciaron en un comunicado una serie de puntos con los que no estaban de acuerdo con la gestión del IMET, y entre ellos estaba la falta de control sobre las VTC.

J.R.- Si, porque la normativa le pasa todo el tema del control de las VTC al Instituto Metropolitano del Taxi y vemos que están muy escasos de efectivos, dicho por ellos mismos. Ahora van a abrir una convocatoria para inspectores que creo que deberían haber previsto antes, porque si la abren ahora hasta que salgan definitivamente los inspectores pasarán meses. Y van a poner un par de inspectores, no 20. Hay una carencia de cara a actuar en la calle, pero internamente también porque cuando les llega un volumen importante de incidencias, necesitan más gente para poder tramitarlas. Todo eso lleva un proceso que es muy lento y ellos van muy justos de efectivos. Pero no solo el IMET, la Guardia Urbana también está muy justa y hace lo que puede. A veces los taxistas pensamos que somos el ombligo del mundo pero no lo somos. Queremos que la Guardia Urbana trabaje solo para nosotros y realmente somos insignificantes en relación con todos los problemas que tiene una ciudad como Barcelona.

G.T.- ¿Reconocen desde la administración esa falta de personal cualificado para tratar este asunto de las VTC?

J.R.- Si, he hablado con ellos directamente y me informan y por eso puedo decir de primera mano que hay carencias. Necesitan ponerse manos a la obra, que se vea que actúan, y que cuando lo hagan, lo hagan saber a los medios y a las asociaciones del sector. Esa información

iría bien y no entiendo porqué tienen tantas reservas cuando es por el bien de todos.

G.T.- ¿Notan que se ha reducido la presencia de los coches de VTC?

J.R.- No se ha reducido. Hay taxistas que dicen que cada vez hay más. No creo que haya más, la verdad. Lo que sucede es que en Barcelona al no haber Uber se ven menos coches. Hay una presencia importante pero no es tan acusada como Madrid, por ejemplo.

“El precio cerrado va a ser un éxito”

súper competitivo”

Afrontar la competencia

G.T.- La sensación que transmiten algunos taxistas es que los usuarios han probado las VTC, pero luego el taxi parece que está soportando la batalla. ¿Comparte esa sensación?

J.R.- Sí. Tenemos que mejorar mucho, pero el taxi a nivel general y en Barcelona es súper competitivo. Hay algunas compañías que ofrecen un servicio impresionante. Lo único que habría que mejorar es el asunto de las flotas, ahí es donde creo que podríamos tener más carencias, pero creo que lo están intentando. Aún así pienso que los taxistas están dando un servicio espectacular y con respecto a los precios hay que buscar algo accesible para el cliente pero el precio del taxi no es para nada excesivo.

G.T.- ¿Cómo valoraría la mejora del taxi en los últimos años coincidiendo con la llegada de estas plataformas de VTC?

J.R.- Creo que el taxi en los últimos años se ha puesto las pilas. La

competencia nos ha puesto de frente contra nosotros mismos y nos ha hecho espabilar. En ese aspecto ha sido beneficioso y además nos ha unido a una gran parte del sector que antes estaba desunido, en contra de estas aplicaciones por saltarse la ley. Luego, las propias compañías del sector del taxi han mejorado mucho y no tiene nada que envidiar a Uber o Cabify.

G.T.- En la lucha que se mantiene abierta con las VTC y el tipo de cliente, muchos taxistas están demandando vehículos de más plazas. ¿Por qué cree que no se está atendiendo esa demanda del colectivo?

J.R.- En el Área Metropolitana hay una limitación que nos gustaría que no existiese.

También entendemos que no es muy lógico estar dando vueltas por la ciudad con un coche de 2.500 kg, grande y con ocho plazas. Pero la administración nos pone muchas trabas, porque cuando llega la época de cruceros y de muchos vuelos en verano, estamos viendo en el aeropuerto que hay grupos de gente de hasta 30 y 40 personas esperando vehículos de más de cinco

“El taxi se ha puesto las pilas”





“La competencia nos ha hecho espabilar”

plazas. Eso es insoportable. El que ve eso busca una alternativa en otro tipo de vehículos como son las VTC, donde hay vehículos grandes y los clientes están dispuestos a pagar el doble que en el taxi. Ellos no tienen ninguna restricción y nosotros tampoco la queremos.

“Ni un solo euro de ayuda”

G.T.- A mediados del pasado mes de octubre hubo una concentración en Barcelona de la fundación Disgrup pidiendo más vehículos adaptados. ¿Cómo creé que se podría incentivar el aumento de vehículos adaptados a personas con movilidad reducida?

J.R.- Un vehículo adaptado a personas con movilidad reducida sale bastante caro y no hay ni un solo euro de ayuda por parte de la administración. Lo único que ha propuesto el IMET es que si tienes una licencia, y compras otra, esa segunda puedes utilizarla como licencia de cupo.

G.T.- ¿Qué piensa que se podría hacer?

J.R.- Tengo una solución muy personal y es que si un taxista quiere trabajar con un vehículo de minusválidos que compre el vehículo, pero no puede pagar 120.000 euros más los 35.000 o 40.000 euros que vale ese tipo de coche. Que el taxista pague el vehículo, que el IMET le otorgue una licencia durante diez o doce años y que ese taxi solamente puede hacer servicios de minusválidos. Que una ciudad como Barcelona no cumpla la normativa europea en este aspecto es vergonzoso, pero la culpa no la tiene el taxista.

G.T.- ¿Cómo es la relación actualmente la relación del taxi con AENA?

J.R.- La relación con AENA es patética. Es muy difícil negociar nada con ellos. Realmente solo entienden la palabra movilización o bloqueo del aeropuerto. Cuando les dices eso si que se asustan. Nuestra batalla ahora es que nos den más espacio para trabajar, sobre todo

para los servicios concertados que han crecido mucho. Pero ponen todas las trabas posibles al taxista. Además, hay muchísimo pirata y AENA no hace absolutamente nada. A veces se sube un cliente al taxi y nos reconoce que les están ofreciendo un transporte en un vehículo privado. Nosotros ya los reconocemos pero si nos encaramos con ellos nos pueden hasta denunciar.

G.T.- Centrándonos en la asociación, ¿Cuántos socios forman parte en la actualidad de Élite Taxi Barcelona? ¿En qué situación está la asociación?

J.R.- Rondamos aproximadamente los 2.000 socios en Barcelona y de momento gozamos de muy buena salud. Cuando acabe el mandato de los cuatro años, se convocarán elecciones coincidiendo con las de la Taula Técnica por si alguien quiere presentarse.

G.T.- ¿Creé que todo el revuelo que se ha generado con Elpidio Silva y la PIT ha afectado a la asociación o debería ir al margen?

J.R.- Debería ir al margen, pero si considero que ha habido gente que ha intentado inflarlo. Élite no tiene ningún problema con el señor Elpidio Silva. Él cree que merece una cosa y la PIT considera que no, y es un tema se tendrá que solventar. A los socios de Élite les diría que estén tranquilos y si se siguen los pasos recomendados no debe haber ningún problema. Sabemos que lo que pide no procede.

G.T.- Por último, y como taxistas de Barcelona. ¿Cómo vive un profesional que trabaja en la calle estos días de tensión que se han producido tras la sentencia del Supremo sobre el Procès?

J.R.- Al final afectan directamente al trabajo porque la movilidad se ve perjudicada. En cuanto a los problemas de disturbios, es un bando contra otro y ahí no pintamos nada. Pero en la movilidad sí que nos vemos afectados. La gente cuando viene a Barcelona a trabajar está tranquila porque son hechos puntuales en zonas puntuales.

Javier Izquierdo

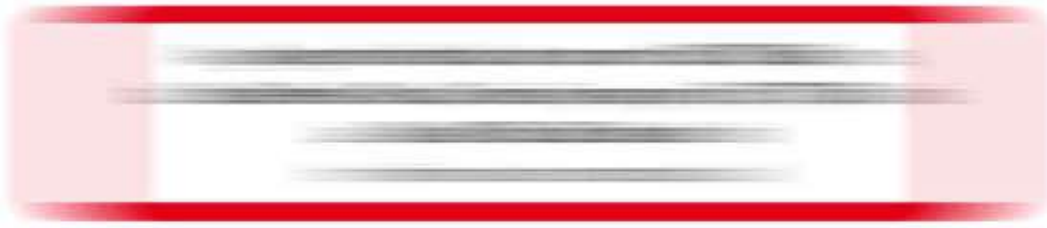
“La relación con AENA es patética”



[Blurred text block]



[Blurred text block]





“No hay nadie que rep

Este es un buen taller, el mejor taller para los taxistas porque tenemos una serie de cosas que no tienen los demás. No hay nadie que repare más taxis que nosotros y lo hacemos rápido, lo hacemos bien y con un servicio de calidad. Para Jesús Muñoz, gerente del Centro de Reparaciones Mondéjar, estas son algunas de las cualidades que definen y diferencian este taller de otros.

Además de dar prioridad al taxi, trabajan con todas las compañías, permanecen abiertos las 24 horas los 365 días del año y reparan “igual de rápido” vehículos taxi que particulares. El centro goza asimismo de una situación privilegiada en uno de los barrios más conocidos de Madrid y dispone nada menos que de 10.500 m² de instalaciones con capacidad para varios cientos de vehículos diarios. Son especialistas en chapa, pintura y mecánica y para realizar su trabajo con la mayor celeridad posible cuentan con cinco



En este Centro se realizan unas 500 reparaciones al mes

El taller recibe cada vez más taxis de otras compañías

cabinas de pintura, cuatro bancadas, y veinte elevadores.

La filosofía del CRM es que un cliente pueda llevar su coche a las 7 de la mañana o a las 3 de la madrugada, como mejor le venga. Por ejemplo, nos cuenta Muñoz, si un taxista quiere dejar el coche antes de irse a dormir, porque al día siguiente le toque libranza, puede traerlo sin problema y recoger el vehículo, ya reparado, en esa jornada de libranza sin tener que perder un solo día de trabajo. La norma general es que los coches salgan reparados el mismo día que entran en el taller, siempre y cuando se haya cursado con la debida antelación el parte de daños y emitido el informe pericial de la compañía que se trate.

El taller, debidamente remodelado y actualizado no contempla desvincular su actividad de MMT, pero la nueva gerencia ha dejado atrás la exclusividad y acuerda con los tiempos apuesta fuerte por trabajar con todas las aseguradoras, aunque es cierto que el cliente con póliza de MMT tiene la ventaja de contar en el mismo Centro con el perito, lo cual agiliza este trámite. Sin embargo la diferencia esencial para Muñoz no está en el nombre de la aseguradora sino en el servicio que prestan al cliente. Nos comenta con cierto orgullo que cada vez reciben más taxis de otras compañías porque “el servicio es muy



Jesús Muñoz es el gerente de CRM

Repare más taxis que nosotros”

Se pueda llevar el coche a las siete de la mañana o a las tres de la madrugada

bueno y saben que en otro lado les va a tardar más”.

También particulares

Además de la especial dedicación al sector del taxi, la reparación de vehículos particulares sean de la compañía que sean ocupa un volumen de trabajo más que notable, pero los taxistas no tienen de qué preocuparse, asegura Jesús Muñoz, porque “tenemos instalaciones, capacidad y profesionales cualificados suficientes para atenderles a todos”. En cualquier caso, añade, “el taxista tiene prioridad porque el taxi es su herramienta de trabajo”.

En la actualidad el taxi representa un 20% del volumen de vehículos a reparar, pero el Centro de Reparaciones Mondéjar tiene capacidad para absorber muchos más. Seguir incrementando esa cifra es uno de los objetivos de Jesús Muñoz, pero no el único.

“Nuestra intención es aumentar el volumen de reparación en taxis pero también queremos crecer con las reparaciones

de vehículos de particulares”. Por eso le recuerda al taxista que también pueden reparar su coche particular, o el de su mujer, o de sus hijos o el de cualquier familiar o amigo. “Nos lo puede traer con toda la confianza, y por supuesto sin importar la compañía”.

La mejor manera de crecer, entiende el gerente, no es solo contando con unas instalaciones modernas y bien equipadas, también, y sobre todo, ofreciendo al cliente un servicio Premium.

Precisamente por ese servicio de calidad “ya hay mucha gente que nos trae su coche particular”, y por este camino es por donde se propone seguir CRM.

Tiempos de espera mínimos

El amplio horario con 15 horas diarias de actividad ininterrumpida, desde las 07:00 horas hasta las 22:00 horas, es uno de los factores que permite que en el 99% de los casos las reparaciones salgan en el día. Con una plantilla total de 43 trabajadores, incluido personal administrativo, se están reparando del orden 500 coches al mes, lo que significa tomando como referencia mensual 22 días laborables, que se reparan un total de 22,7 vehículos diarios. Un cifra que para Jesús Muñoz “está muy bien” porque “hay pocos talleres que hagan este volumen de coches”.

Para atender a ese medio millar de coches mensuales los trabajadores cuentan con cinco cabinas de pintura, cuatro bancadas y 20 elevadores. Una media de 100 vehículos entran en las instalaciones cada día pero el Centro tiene capacidad para recepcionar más coches manteniendo los mismos niveles de eficacia y servicio.

La avería más común son los alcances, los golpes. Curiosamente más del doble de esos golpes son producidos en la parte trasera del vehículo. En el taxi, en particular es bastante habitual que el coche reciba un golpe por detrás cuando para en la vía para recoger algún pasajero, les comentan los taxistas.

Parte del éxito para cumplir con los tiempos de entrega y poder completar las reparaciones en el mismo día, está en el gran almacén de recambios del CRM, donde disponen prácticamente de todas las piezas que los taxistas puedan necesitar para su vehículo. “Este almacén no lo tiene nadie. Tenemos más recambios que algunos concesionarios”, así de claro lo dice Jesús Muñoz, sabedor de que en cuanto a piezas y suministros su Centro también ofrece lo que otros talleres tampoco pueden.

Las mejores instalaciones y más grandes de Madrid



Para trabajos de pintura se dispone de cinco cabinas



Es habitual encontrar taxis en reparación

“El futuro del taxi pasa por una plataforma conjunta”



Daniel Carrasco (dcha) e Iván Plaza (izqda), presidente y secretario de RTI

Recuperar al particular y las pequeñas empresas es el objetivo que se ha marcado a corto plazo el nuevo Consejo Rector que desde el pasado 11 de septiembre lidera las operaciones de Radio Taxi Independiente (RTI). Daniel Carrasco, presidente, e Iván Plaza, secretario, son conscientes de que el taxi vive un momento en el que es importante estar unido ante los competidores para aprovechar mejor todas las posibilidades que ofrece el mercado.

Partidarios de la plataforma paraguas que planean lanzar Radio Teléfono Taxi y Teletaxi, los nuevos representantes de RTI defienden en esta entrevista concedida a La Gaceta del Taxi la idea de ofrecer un precio máximo establecido vía app a los usuarios, al tiempo que sostienen que todos los proveedores con los que trabajen en su emisora deben respetar la normativa del taxi.

Gaceta del Taxi.- ¿Cuál es el objetivo con el que decidieron presentarse a dirigir el Consejo Rector de Radio Taxi Independiente?

Daniel Carrasco.- El proyecto o nuestra idea era recuperar la esencia de Radio Taxi Independiente que eran esas pequeñas empresas y ese particular que siempre nos ha dado un alto volumen de trabajo. Queremos recuperar esa parte importante para nosotros ya que por desgracia las emisoras pequeñas siempre tienen que estar un poco sujetas a proveedores que vienen de fuera.

Iván Plaza.- Queremos continuar con el proyecto que llevábamos antes. Es verdad que ahora se ha ido un proveedor importante y nos hemos resentido por ello, pero los proyectos que hay son buenos, interesantes y ya estamos notando sus frutos. Dentro de nada volveremos a la normalidad.

G.T.- Cuando hablan de recuperar la esencia, ¿en qué puntos consideran que RTI la había perdido?

Daniel Carrasco.- Sin criticar la gestión de la anterior junta, queremos volver a centrarnos en el particular, en la empresa pequeña a la que, nos guste o no, es difícil llegar y más hoy con la competencia tan brutal que tenemos. Es cierto que los grandes proveedores han traído mucho trabajo, más allá de si gustan o no sus condiciones que es debatible. Pero este Consejo Rector tiene claro que trabajará con proveedores ajenos siempre que cumplan las tarifas vigentes y respeten y salvaguarden el taxi. Somos muy de defender el taxi de toda la vida y las condiciones que pone RTI siempre para trabajar con cualquier proveedor es que debe respetar sus normas y no trabajar con VTC, siendo motivo de cancelación en muchos casos.

Iván Plaza.- En cualquier caso, lo que tiene que marcar el volumen de trabajo en RTI, que es precisamente aquello que le ha hecho tener un nombre hoy en día, es seguir esas pautas de calidad, ser los mejores prestando el servicio de taxi. Es importante que los proveedores apuesten por el taxi y como emisora le damos la herramienta para ello porque estas empresas podrían apostar por otras alternativas y nos eligen a nosotros. No es nada negativo que este tipo de empresas apueste por el taxi.

G.T.- Nada más ocupar el cargo, afirmaron que RTI no ansiaban ser la emisora más grande de Madrid, pero sí la de mayor calidad. ¿Cómo creen que pueden lograr ese objetivo?

Daniel Carrasco.- RTI debe caracterizarse por ofrecer calidad. Somos los únicos que todavía a día de hoy exigimos controles de calidad. Tenemos a dos personas que semanalmente se dedican a eso, para controlar los coches o para saber cómo van uniformados los socios. Somos la única emisora en la que es obligatorio el uniforme. Seguimos dando una botella de agua al cliente y ahora pensamos incluir en todos nuestros coches Wifi. Son pequeños detalles que suman a la hora de ofrecer un servicio de calidad que nos hace marcar un estilo.

Iván Plaza.- Tenemos que atraer al cliente una vez que se monte en el coche. Al final, nos fijamos en lo que vemos diariamente y el taxi, a nivel general, en los últimos cuatro años está mucho mejor de lo que estaba. Hay que mejorar aún algunos aspectos, pero la evolución ha sido importante.

G.T.- ¿Con cuántos socios cuenta RTI en la actualidad?

Iván Plaza.- Unos 280 socios. Ha habido una caída de socios a cuenta de la pérdida de un importante proveedor.

Daniel Carrasco.- Hemos perdido unas 100 licencias con toda la polémica que envolvió al anterior presidente con un proveedor. Pero al final, al bajar el número de socios también ha bajado el trabajo, pero los que se han quedado hacen más servicios. Eso nos ha permitido estabilizarnos. No nos queremos quedar ahí, queremos crecer y

“Debemos ser los mejores prestando el servicio de taxi”





RTI quiere ofrecer Wifi gratis para los clientes

nuestra idea es crear un departamento comercial propio.

G.T.- ¿En qué situación económica se encuentra la cooperativa?

Iván Plaza.- Con la gestión del Consejo anterior, económicamente la casa se ha recuperado. Durante la legislatura anterior no nos centramos en los objetivos que ahora nos planteamos porque tuvimos un problema económico que nos hizo apoyarnos en los proveedores de fuera. Ahora, gracias al trabajo que nos dieron y al esfuerzo de los cooperativistas, nos hemos alineado económicamente. Estamos al corriente de pagos con proveedores y debemos seguir en la misma línea. También queremos impulsar nuestra app, moveRTI, con la que queremos, además de facilitar la facturación y el trabajo a PYMES y autónomos, captar al particular sobre todo los fines de semana. Además, hemos cambiado la gestión de flotas y creemos que podemos llegar a funcionar a nivel nacional.

G.T.- En Madrid se está anunciando una próxima modificación de la ordenanza. ¿Qué les gustaría que apareciese en ese nuevo texto normativo?

Daniel Carrasco.- Hemos hablado con todas las asociaciones para hacerles ver lo que nosotros consideramos que le vendría bien al taxi. Creemos que una cosa muy buena es la del precio máximo establecido, no podemos hablar de precio cerrado, porque el taxímetro tendría que seguir siendo funcional porque es una parte intrínseca al colectivo que tampoco debemos perder.

Iván Plaza.- Consideramos que es bueno porque al final a la gente ya hoy le das una herramienta con un precio estimado y el cliente más o menos sabe algo. No se lo damos cerrado, pero la app le ayuda a hacerse una idea. Ahí es donde creo que el precio máximo establecido puede ayudar. Es verdad que el que es usuario habitual del taxi sabe lo que cuesta y como va, pero al porcentaje que lo coge menos, le gusta saber el precio con antelación. Luego el taxímetro

existirá también, esto solo sería para la reserva vía app. Hoy en día las plataformas ofrecen eso por la tecnología de la que disponen y por qué no lo vamos a dar nosotros si lo reclaman los usuarios.

G.T.- ¿Qué opinión tienen acerca de la gestión del precio cerrado o precio máximo establecido que están llevando a cabo algunas plataformas ya en Madrid sin esperar a la Ordenanza Municipal? Iván Plaza.- En su día sí que estábamos de acuerdo con eso, pero se ha ido degenerando y perdiendo la idea inicial.

Daniel Carrasco.- Estoy en desacuerdo. Pero sí quiero decir que tenemos claro cuál es el futuro de las radioemisoras de taxi de toda España y es que tenemos que trabajar juntos en una plataforma. RTI quiere ser importante en llegar a ese logro y precisamente por eso hemos iniciado conversaciones con otras emisoras de España y Madrid. En la capital, por el número de servicios, es importante que podamos ofrecer ese conjunto de taxis en forma de plataforma paraguas, no de app única, a todos los ciudadanos.

G.T.- ¿En ese aspecto comparten la idea iniciada por Radio Teléfono Taxi y TeleTaxi de la plataforma conjunta?

Daniel Carrasco.- Sí. El futuro pasa por ahí.

G.T.- ¿Han iniciado contactos con estas emisoras?

Daniel Carrasco.- Sí, ya ha habido contacto para poder ser partícipes de esa plataforma.

Iván Plaza.- No sabemos la letra pequeña de lo que se está iniciando, pero sí sabemos que la idea nos gusta. Es verdad que el taxi no podrá hacer el esfuerzo que hacen ciertas multinacionales que meten demasiado dinero. Es muy complicado hacer frente a eso. Pero tenemos que tener una herramienta que sea nuestra.

El taxi y la batalla con las VTCs

G.T.- La sensación en la calle es que parece que el taxi está superando el primer boom de las VTCs pese a su gran desregulación. ¿Qué opinión tienen al respecto?

Daniel Carrasco.- Creo que a día de hoy, el taxi está ganando la batalla del cliente a las VTCs. La gente las ha probado, pero hay estudios que evidencian que cuando se quiere acudir a una cita importante, apuesta por la seguridad que ofrece el taxi. Dentro del marco de la ley



"El precio máximo establecido es bueno para el taxi"

“Queremos crear nuestro propio departamento comercial”

“Hay que recuperar el particular y las PYMES”

hemos luchado mucho para que se marcara un ámbito regulatorio para las VTCs que no ha existido nunca. No estábamos en contra de que aparecieran cosas nuevas porque han aparecido otras y las hemos aceptado. La tecnología trae consigo que aparezcan cosas nuevas, pero el problema surge cuando no hay un marco regulatorio. La batalla no está ganada, pero el taxi está por encima y la gente se está dando cuenta de que, a base también de abrir los ojos, el taxi ha mejorado.

G.T.- Las VTCs tienen un gran nicho el fin de semana y ante momentos de gran demanda. Ahora, ante cada gran espectáculo musical o deportivo de enorme audiencia, se hacen refuerzos de taxi a última hora que generan cierta polémica. ¿Cómo se podría mejorar eso?

Iván Plaza.- Es cierto que al taxista se le presentan situaciones personales que provocan que un determinado refuerzo le venga bien o mal. Por eso considero que, si se estableciese algo a comienzo de año, la gente se acomodaría y se adaptaría mejor. Es verdad que llegar a un consenso es complicado, pero siempre se ha llegado y se acabará llegando.

G.T.- ¿Sigues perteneciendo RTI a Fedetaxi?

Daniel Carrasco.- Ya no. Involucrarse siempre es bueno y a todos

los taxistas a nivel particular siempre les he transmitido que es bueno ser partícipes. Pero ahora mismo la junta de RTI no está de acuerdo en cómo se está gestionando a nivel asociativo el taxi en Madrid. Tendría que cambiar eso.

Iván Plaza.- No nos incluimos por un tema político. En su día tuvimos un problema económico grave y necesitábamos apoyarnos en Gremial para que nos gestionase el call center y de hecho, hasta hace relativamente poco nos han hecho los fines de semana. Por un tema de cortesía nos asociamos pero no fue por un fin ni por una idea del taxi. En cualquier caso, como cooperativa debemos tener presencia y creo que es bueno, pero debemos estar al margen de lo político.

Javier Izquierdo

Nuevo Consejo Rector RTI

PRESIDENTE : Daniel Carrasco Molina
VICEPRESIDENTE: Ignacio de la Infanta Herranz
SECRETARIO/ TESORERO :Ivan Plaza Cosme
VOCAL 1 :Maria Del Carmen Villasante Rodriguez
VOCAL 2: Angel Martínez La Orden
VOCAL 3 :Javier Cobo Casero



La CAM quiere subir la tarifa interurbana



Las tarifas interurbanas llevan congeladas desde 2014

La Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid ha propuesto subir las tarifas interurbanas del taxi, es decir, aquellas que no están regulados por las tarifas urbanas del Área de Prestación Conjunta (APC) o de los ayuntamientos de otros municipios que están fuera de la misma. El proyecto se encuentra en fase de consulta pública y todavía se pueden presentar alegaciones, aunque cuenta con el apoyo de las asociaciones representativas del taxi en Madrid. Estas tarifas interurbanas llevan congeladas desde 2014 y el Gobierno Regional busca con esta propuesta unificar el precio de estos servicios “de carretera” para que no haya múltiples regímenes tarifarios distintos y, de esta forma, den mayor transparencia al cliente. La subida prevista supone pasar de 2,40 a 2,90 el inicio del servicio durante los días laborables, que irán entre las 7.00 y las 21.00, equiparándose por lo tanto a la franja horaria de los servicios urbanos, no como ahora que el horario diurno para los interurbanos comienza a las 6.00 horas. Los sábados, domingos y festivos la bajada de bandera pasará de 2,90 a 3,10. El precio por kilómetro recorrido irá de 1,20 a 1,25 en días laborables; y los sábados, domingos y festivos subirá de 1,25 a 1,30. En cuanto al precio por hora de espera, esta pasará de 20,50 a 22 euros de lunes a viernes, y los fines de semana aumentarán desde los 23,50 a los 25. La Orden recoge algunas novedades que ya se incluyeron en la nueva redacción del Reglamento del Taxi de la Comunidad de Madrid aprobado durante el pasado mes de abril, como el precio cerrado bajo contratación previa. Según el texto propuesto por la CAM, cuando los vehículos autotaxi se encuentren prestando servicios previamente contratados a precio cerrado, en su módulo luminoso se visualizará el dígito “9”. El Gobierno espera que el proyecto de tarifas interurbanas sea aprobado y entre en vigor a comienzos de 2020, de tal manera que los taxistas puedan actualizar a la vez las tarifas urbanas y las interurbanas.

Denunciadas 224 VTCs incumplir con el Reglamento



142 denunciados no habían informado al Registro de Servicios. Imagen IMET

El Institut Metropolità del Taxi del Área Metropolitana de Barcelona ha expedientado a 224 vehículos de alquiler con conductor por haber incumplido el Reglamento Metropolitano de VTCs. Las denuncias han sido interpuestas por agentes de la Guardia Urbana y del servicio de inspección del IMET.

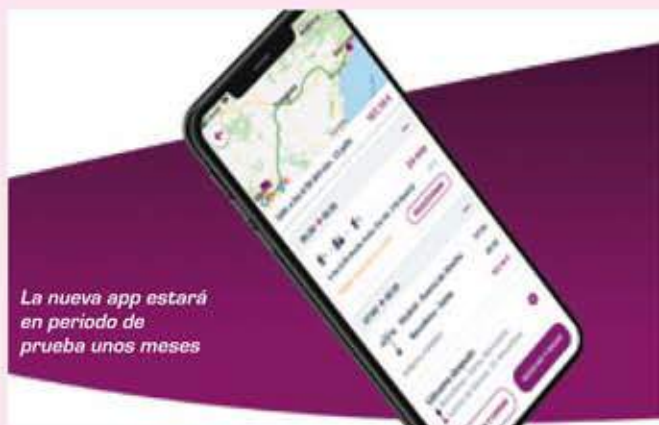
Del total de infracciones, 142 han sido por no haber acreditado la comunicación al Registro de Servicios, 25 por estacionar con el objetivo de captar pasajeros y 20 por no llevar la hoja de ruta. También 17 conductores han sido sancionados por circular por las calles con el fin de captar pasajeros, 6 por no respetar los días de descanso obligatorio, 4 por no cumplir con el tiempo mínimo de precontratación, 4 por realizar, de forma habitual, servicios fuera de la comunidad Autónoma donde está domiciliada la autorización, 3 por no llevar de forma visible el distintivo de la Generalitat, 2 por no cumplir con las obligaciones legales con los trabajadores y 1 por conducir bajo la influencia de estupefacientes.

Benidorm quiere taxis de siete plazas

El Ayuntamiento de Benidorm, a petición de los taxistas, trasladará a la Generalitat Valenciana una petición para que modifique la actual normativa del sector y permita vehículos de siete plazas. La moción será elevada al próximo pleno municipal y será aprobada por la mayoría absoluta de los populares en el gobierno local. Desde el sector quieren mejorar la competitividad, igualando de esta manera las condiciones de los taxis con las que disfrutaban las VTCs. José Ramón González de Zárate, concejal de Movilidad de Benidorm, aseguró que la moción resulta de una petición realizada por las dos asociaciones de taxistas de la ciudad que representan a un total de 232 licencias. Para el edil popular, el hecho de que los taxis no puedan disponer de vehículos más grandes supone “una desventaja competitiva” en relación a las VTC. “Cada vez hay una mayor demanda de servicios que superan las cuatro personas”, ha asegurado González, que espera que prospere el cambio normativo que han propuesto que da respuesta a una demanda actual de los taxistas.



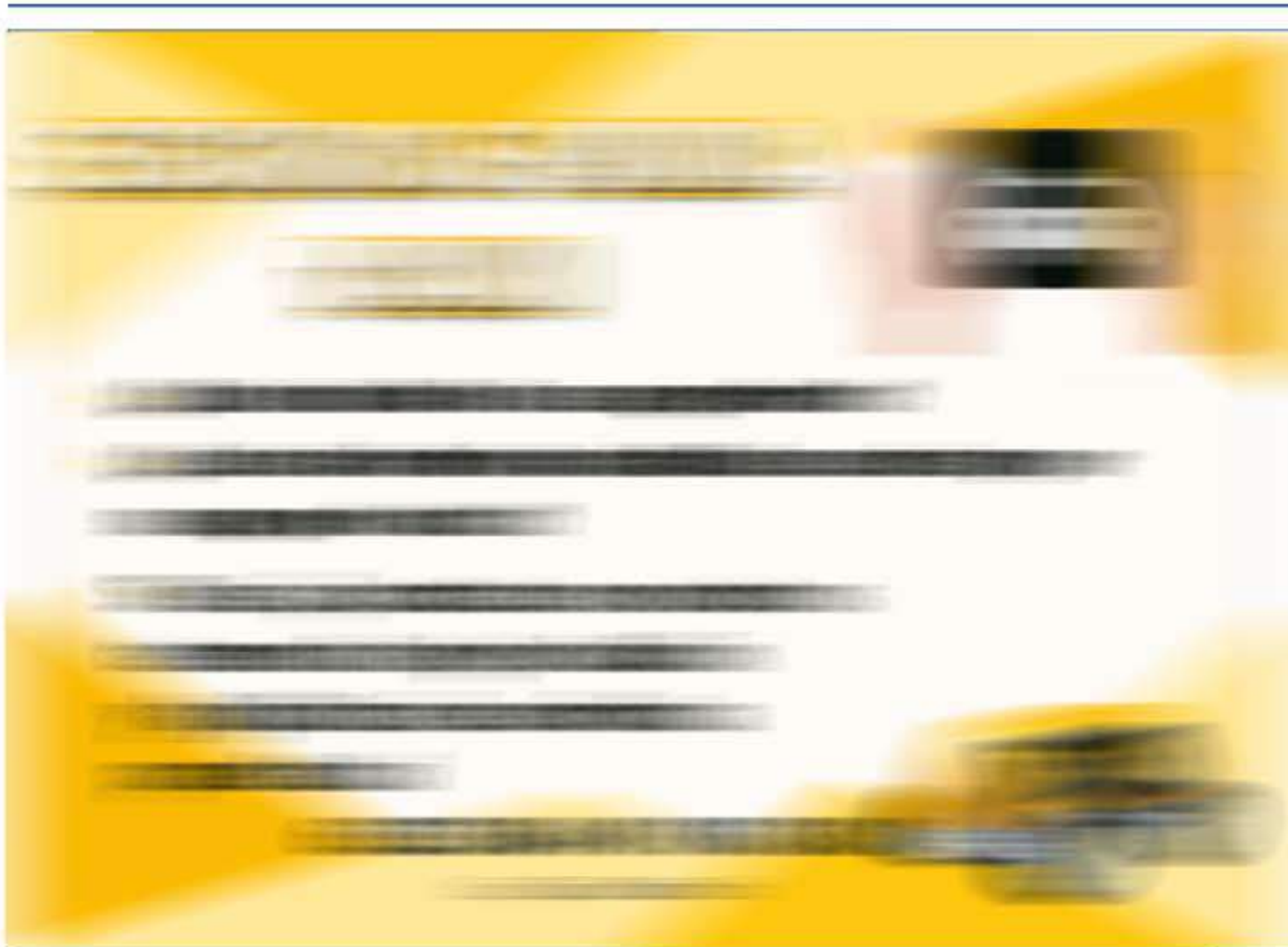
Tren, metro, taxi y VTCs todo en una app de Renfe



La nueva app estará en periodo de prueba unos meses

La nueva plataforma multimodal de movilidad de Renfe se puso en marcha a modo de prueba el pasado mes de octubre. Bajo el nombre "Renfe as a Service", la nueva aplicación busca integrar la oferta de transporte público y privado más amplia posible. En un comunicado emitido por la operadora de trenes se explica que durante los próximos meses se realizarán varias licitaciones públicas antes de poner en marcha la app, que incluirá

en una misma plataforma el transporte en tren, taxi, VTC, metro o autobús. El objetivo es conseguir que el cliente pueda organizar su viaje de principio a fin a través de un pago único y sin salir de la app. La prueba, en la que participarán usuarios de la compañía, permitirá sumarse a través de la web de Renfe a 500 viajeros frecuentes entre Madrid y Barcelona para probar los módulos de la plataforma. Con esta iniciativa de versión multimodal y de puerta a puerta de transporte, la compañía se prepara para la liberalización del sector ferroviario de viajeros que comenzará en diciembre de 2020. Free Now no estará incluida dentro de la plataforma multimodal de transportes que planea lanzar Renfe en los próximos meses a todo el público y que ya ha puesto en marcha a modo de prueba. En dicha plataforma, la empresa ferroviaria quiere integrar en una misma app el tren, metro, taxi, VTC y patinetes eléctricos para lograr un transporte total puerta a puerta. Para el taxi, la compañía de trenes ha descartado a Free Now para que se integre en la app y ha apostado por Karhoo, que proporciona según sus propios datos, acceso a más de 30.000 taxis y vehículos de transporte. Según ha asegurado a CincoDías un portavoz de la operadora de trenes, con Free Now tuvieron contactos pero finalmente descartaron a la empresa por tener poca presencia en muchas localidades españolas.



Piden 2.160 euros por el boicot del taxi en un mitin de Susana Díaz

La Fiscalía Provincial de Sevilla solicita una multa de 2.160 euros para un total de ocho taxistas acusados de participar en el boicot de un mitin de Susana Díaz el 22 de noviembre de 2018, cuando la ex vicepresidenta de la Junta de Andalucía era la candidata socialista a la reelección. Europa Press ha tenido acceso al escrito de acusación del Ministerio Público y en el mismo se atribuye a ocho taxistas un delito de alteración de orden de acto electoral que vulnera el artículo 147 de la Ley Orgánica del Régimen Electoral General. Por eso, la Fiscalía pide una multa de doce meses con una cuota diaria de seis euros y responsabilidad personal subsidiaria en caso de impago. Entre los ocho acusados se encuentra el actual presidente de la Asociación Hispalense Solidaridad del Taxi, Antonio Velarde. Esta organización está también en el punto de mira de la justicia puesto que el Juzgado de Instrucción número 8 de Sevilla mantiene abierta una investigación por un presunto delito de coacciones cometida por una treintena de taxistas pertenecientes, supuestamente, a dicha entidad. En relación al supuesto boicot, la Fiscalía expone que los taxistas acusados se concertaron para actuar de manera conjunta con varias decenas más de compañeros y se desplazaron hasta el Teatro Romero San Juan, de San Juan de Aznalfarache, donde se iba a celebrar el

acto electoral. Una vez llegados allí, los acusados hicieron visibles algunas reclamaciones sectoriales y "ejercieron presión" para la resolución de las mismas, ubicándose en la entrada exterior del teatro, "insultando" a organizadores y asistentes. Finalmente, los taxistas lograron cortar el paso hacia la única puerta de salida e "impidieron", según la Fiscalía, la celebración del acto, que tuvo que ser suspendido por la organización.



El acto fue suspendido por la organización



Rechazada por la Abogacía del Estado la demanda de Silva

La Abogacía del Estado ha rechazado la petición del abogado Elpidio Silva que, en representación de la Plataforma Integral del Taxi, pidió en la demanda presentada contra Uber, Cabify y otras empresas de VTC, que el Ministerio de Fomento se personase en la misma. La demanda, que hace unas semanas también fue archivada por la Audiencia Nacional, aludía al artículo 14.1 de la Ley de Enjuiciamiento Civil (LEC) que permite pedir la presencia de un tercero en calidad de no demandado. Sin embargo, la Abogacía del Estado entiende que lo que verdaderamente pretendía Silva era que el Ministerio de Fomento se personase como demandado, ya que en el escrito de demanda se exige que se anulen las licencias estatales concedidas por la administración, es decir, por Fomento; y que se limite el ámbito de actuación de las VTC. La Abogacía del Estado incide en que si lo que pretende la PIT es la anulación de licencias otorgadas por la administración, está claro que reclama que esta parte aparezca como demandado y eso no lo permite el artículo 14.1 de la LEC al que aludió Silva. En segundo lugar, en el informe, la Abogacía se centra en el fondo de la petición y deja claro que, en cualquier caso, la concesión de licencias VTC son actos administrativo y solo cabe su enjuiciamiento en el ámbito contencioso-administrativo y no en el civil como era el caso. Por lo tanto, no es competente, explica el abogado del estado, la orden jurisdiccional civil para conocer la pretensión que ejercita el abogado de miles de taxistas. Debido a esto, y dados los fallos claros que se dan en la petición, la Abogacía del Estado suplica al juzgado que las costas caigan a cuenta de la parte actora, es decir, de la Plataforma Integral del Taxi representada por Elpidio Silva.

Taxistas protestan ante la Junta de Andalucía

Durante los últimos días de octubre y los primeros de noviembre, taxistas andaluces han protestado por el retraso en la resolución del borrador propuesto para la ordenación del sector del transporte discrecional en vehículos turismo, que abarca tanto a los taxis como a los vehículos de transporte concertado (VTC). Los primeros fueron los sevillanos, convocados por la Unión Sevillana del Taxi y Solidaridad Hispalense. Para Fernando Morales, presidente de la Unión Sevillana del cree que Fomento está "ninguneando" al sector. "Están dilatando la solución y nuestra capacidad de espera se ha agotado", ha enfatizado, opinando que con el nuevo Gobierno andaluz, el sector del taxi ha "perdido diez meses" en la negociación de una regulación autonómica específica para los VTC. Además de esta concentración, se habían convocado diferentes marchas en Sevilla Málaga y Córdoba respectivamente que, al cierre de esta edición todavía no se habían celebrado.

Brutal agresión a un taxista en A Coruña

Detenida una pareja en la zona de las casas de San José en A Coruña por un delito de lesiones graves cometidos sobre un taxista. El lugar de la agresión, ubicado en el límite con el municipio de Arteixo, es un foco de delincuencia donde predomina el consumo y tráfico de drogas, tal y como han denunciado desde el sector. El taxista fue agredido con un arma blanca por un hombre y golpeado por una mujer. La agresión se produjo pasadas las 18 horas cuando el hombre y la mujer se bajaron del taxi sin pagar la carrera y el conductor advirtió que llamaría al 092. En ese momento el hombre cogió una navaja y, según la policía, amenazó de muerte al taxista. El taxista se bajó del coche con un objeto para defenderse y en ese momento recibió la agresión por parte del hombre incitado por la mujer que, posteriormente, empezó a golpear también al conductor. El taxista fue trasladado al Hospital Universitario de A Coruña debido a la gravedad de las lesiones y los agresores fueron arrestados, amenazando al taxista con volver a golpearle.

Detenido por robar en más de 50 taxis



Desde el sector se había denunciado que en las últimas semanas se habían producido 53 sabotajes

La Policía Nacional ha detenido en Sevilla al presunto autor de medio centenar de robos cometidos en el interior de taxis. La detención se produjo cuando este habitual delincuente de la ciudad acababa de romper la ventanilla de un taxi con un adoquín. Según explica ABC Sevilla, la investigación que mantenía abierta la Policía lo ha vinculado con los otros robos sobre taxis denunciados y que llevan la misma firma. La asociación Élite Taxi Sevilla confirmó que durante las últimas semanas se han producido 53 sabotajes y robos sobre taxis que estaban estacionados o en garajes comunitarios o en la vía pública. En la mayoría de los ataques sobre estos taxis, el autor o los autores se habían llevado objetos de poco valor que habían dejado los taxistas en el interior del vehículo. Juan Carlos Cabrera, delegado de Movilidad de Sevilla, aseguró en el día de ayer que esta detención no guarda ningún tipo de relación con un posible conflicto entre taxistas o conductores de VTC.

Effect of a Self-Management Program on the Performance of a Group of Children with Attention Deficit Hyperactivity Disorder

John M. Swanson, Robert L. M. Glidden, and Robert L. M. Glidden
University of Utah, Salt Lake City, Utah

Abstract: The present study examined the effects of a self-management program on the performance of a group of children with attention deficit hyperactivity disorder (ADHD) in a classroom setting. The program was designed to teach children to monitor and control their own behavior and to provide them with a system of self-reinforcement.

Keywords: self-management, attention deficit hyperactivity disorder, classroom management, behavior modification, self-reinforcement

Attention deficit hyperactivity disorder (ADHD) is a common childhood disorder characterized by inattention, hyperactivity, and impulsivity. It is often associated with academic difficulties and social problems.

One of the most effective treatments for ADHD is behavior modification, which involves the use of positive reinforcement to increase desired behaviors and decrease undesired behaviors. Self-management programs are a type of behavior modification that teach children to monitor and control their own behavior.

The present study examined the effects of a self-management program on the performance of a group of children with ADHD in a classroom setting. The program was designed to teach children to monitor and control their own behavior and to provide them with a system of self-reinforcement.

The study was conducted in a classroom setting with 15 children with ADHD. The children were divided into two groups: a control group and an experimental group. The control group received no self-management program, while the experimental group received the self-management program.

The self-management program consisted of several components. First, the children were taught to identify and monitor their own behavior. They were given a checklist of behaviors to monitor, and they were encouraged to check off each behavior as they performed it.

Second, the children were taught to use self-reinforcement. They were given a system of self-reinforcement in which they earned points for each behavior they performed correctly. They could then use these points to purchase rewards of their own choosing.

Third, the children were taught to use self-management to control their own behavior. They were given a system of self-management in which they set goals for themselves and used self-reinforcement to achieve these goals.

The results of the study showed that the self-management program had a significant positive effect on the performance of the children with ADHD. The children in the experimental group showed significantly higher levels of on-task behavior and significantly lower levels of off-task behavior compared to the children in the control group.

These findings suggest that self-management programs can be an effective treatment for ADHD in a classroom setting. They can help children to monitor and control their own behavior and to use self-reinforcement to increase desired behaviors and decrease undesired behaviors.

Further research is needed to determine the long-term effects of self-management programs on the performance of children with ADHD. It is also important to investigate the effects of self-management programs on other aspects of children's lives, such as their social relationships and their academic achievement.

In conclusion, the present study provides strong evidence that self-management programs can be an effective treatment for ADHD in a classroom setting. They can help children to monitor and control their own behavior and to use self-reinforcement to increase desired behaviors and decrease undesired behaviors.

Keywords: self-management, attention deficit hyperactivity disorder, classroom management, behavior modification, self-reinforcement

References: Barkley, R. D., & Murphy, K. R. (1998). *Attention deficit hyperactivity disorder: A practical guide to assessment and treatment*. New York: Guilford Press.

Swanson, J. M., Glidden, R. L. M., & Glidden, R. L. M. (1998). *Effect of a self-management program on the performance of a group of children with attention deficit hyperactivity disorder*. *Journal of Applied Behavior Analysis, 25*, 1-12.

Las ciudades buscan el plan sostenible perfecto

Los planes de movilidad son instrumentos para impulsar los cambios necesarios en la movilidad urbana con criterios de sostenibilidad. En España, las grandes urbes trabajan para conseguir nuevas fórmulas que ayuden a reducir el tráfico rodado, mejorar la calidad del aire y, en definitiva, hacer de las grandes ciudades espacios más sanos para sus vecinos. Encontrar el plan adecuado se ha convertido en todo un reto para las administraciones públicas, que siguen dilucidando cuáles son las opciones más adecuadas para sus ciudadanos.



La actual ZBE de Barcelona será permanente a partir de 2020

Según los informes de Ecologistas en Acción, en 2015 existían 18,5 millones de personas que respiraban aire contaminado, un 39% de la población. Y la situación empeora de año en año. Es responsabilidad de las ciudades cumplir la legislación europea y estatal sobre calidad del aire. Para ello deben redactar y poner en práctica los Planes de Calidad del Aire mediante medidas encaminadas a garantizar la protección de la salud y de la vegetación. El objetivo es alcanzar niveles acordes con los valores indicados por la OMS.

Con esta meta por alcanzar, el nuevo año en Barcelona comenzará con la aplicación de su zona de bajas emisiones permanentes (ZBE) todos los días laborales, de 7 a 20 horas afectando a unos 125.000 vehículos en los cuatro próximos años, al no poder circular aquellos vehículos que no tengan etiqueta ambiental de la DGT. Eso sí, habrá que esperar a la votación de la ordenanza en el Pleno municipal de diciembre para su aprobación definitiva.

No obstante, a falta de conocer estos últimos detalles, lo que sí se sabe es que el 1 de enero de 2020 entrará en vigor la zona de bajas emisiones permanente todos los

días laborables, de 7.00 a 20.00 horas que impedirá circular a los vehículos sin etiqueta ambiental de la DGT. El área afectada será de 95 kilómetros cuadrados, incluyendo Barcelona y cuatro municipios circundantes: L'Hospitalet, Cornellà, Esplugues de Llobregat y Sant Adrià de Besòs.

Para hacerlo posible, el Ayuntamiento de Barcelona, el AMB y el resto de municipios, junto con la Generalitat de Catalunya han llevado a cabo acciones conjuntas de señalización y de información a la ciudadanía sobre la zona de bajas emisiones.

Esta zona de bajas emisiones permanente afectará a los vehículos de las categorías L, M y N -motos, turismos, furgonetas, autobuses, autocares y camiones- que quieran circular por la zona de bajas emisiones deberán tener el distintivo ambiental de la DGT que certifica que el vehículo es apto para circular. En cifras, esto supondrán que dejen circular unos 50.000 vehículos al día que no disponen del

**ZBE en Barcelona:
95km² afectados**



Madrid Central ha durado un año. Su sustituto será Madrid 360

distintivo ambiental de la DGT. En cuatro años, el número de vehículos que dejarían de pasar por las calles de la Ciudad Condal sería de 125.000. Asimismo, anunció que todos aquellos vehículos afectados por las restricciones (los turismos que no lleven el distintivo ambiental de la DGT) podrán circular por la ZBE diez días al año y que las infracciones empezarán a sancionarse en abril. Estas se se dividirán en leves, graves y muy graves y oscilarán entre los 200 y 1.800 euros. En caso de reincidencia, en el periodo de un año las sanciones podrían incrementarse en un 30%.

No obstante, explica el Consistorio barcelonés, hay excepciones. Por ejemplo, los vehículos de personas con movilidad reducida, los servicios de emergencias y los servicios municipales esenciales. En cuanto a los profesionales, la ordenanza contemplará la concesión de moratorias temporales, de un año de duración, para que los vehículos profesionales y de mercancías se adapten a los requerimientos de la ordenanza.

Dos planes en un año

Madrid también estrenará nuevo plan, tras el cambio de gobierno local. De Madrid Central pasaremos a Madrid 360, aunque tal y como explicó el nuevo alcalde, José Luis Martínez-Almeida, todavía se está desarrollando la propuesta definitiva.

Su principal novedad es, sin duda, la posibilidad de que circulen por el distrito Centro aquellos vehículos C con dos ocupantes mínimo. El objetivo, aseguran desde el con-

Madrid 360 plantea soterrar varias vías de entrada

sistorio, es favorecer los desplazamientos compartidos y reducir el tráfico en la ciudad. Seguirán sin poder acceder aquellos vehículos sin distintivo y los B y C solo podrán estacionar en aparcamientos, como hasta ahora. En este sentido, el Ayuntamiento ha anunciado una reducción en los parkings públicos del distrito para recortar "el peaje" que supone desplazarse en vehículo privado. Además, el consistorio ya ha anunciado su intención de construir 15.000 nuevas plazas de aparcamiento: 10.000 en 14 parkings disuasorios y otras 5.000 de rotación y para residentes.

En cuanto al resto de vehículos, B y sin distintivo, desde 2022 los no residentes no podrán circular por dentro de la M-30, mientras que en 2023 la prohibición se extenderá a la carretera de circunvalación y desde

2024 quedarán vetados en todo el término municipal de Madrid. A partir de 2025 esta medida también afectará a quienes residen en la ciudad.

Otra de las medidas más importantes es el soterramiento de los ocho carriles de la A-5 entre la avenida de Portugal (punto kilométrico 3,700) y la avenida de los Poblados (p.k. 7,500). Se liberarán más de 90.000 metros cuadrados en superficie, el equivalente a doce veces el estadio Santiago Bernabéu, para unir la brecha entre los barrios que atraviesa el paseo de Extremadura a través de un pasillo verde. Junto con esta reordenación, también se va a reformar el Nudo Norte para descongestionar el tráfico de la zona norte de la ciudad y se iniciarán los trámites y la gestión con el Ministerio de Fomento y la Comunidad de Madrid para habilitar carriles Bus-VAO en las carreteras de entrada a Madrid, considerando la A-42, donde se sitúa una de las estaciones de calidad del aire con peores registros (plaza Elíptica), una de las prioridades de esta Corporación.

¿Y el taxi?

En Madrid, el Ayuntamiento ya ha anunciado una línea nueva de ayudas de 5 millones de euros al año para promover la renovación de flotas del sector, aunque no se ha concretado ni cuándo ni cómo. Hay que recordar que en la capital solo se pueden adquirir vehículos ECO o CERO, con la excepción del eurotaxi, para prestar servicio desde enero de 2018.

En Barcelona esta medida comenzó a aplicarse este mismo año 2019. Al contrario que en Madrid, ni el Ayuntamiento ni la Generalitat han anunciado ayudas para mejorar la eficiencia de la flota.

Los precios especiales para el taxi que se ofrecen son orientativos y pueden estar supeditados a variaciones de última hora por parte de fabricantes y concesionarios. La Gaceta del Taxi recomienda una serie de concesionarios que ofrecen condiciones especiales para los profesionales del sector.

MADRID

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
-----------------	------	------	-------



DACIA

Lodgy Laureate GLP	1.600	100	10.650
Logan CMV/ GLP	900	90	9.460

*No incluido gastos de preparación taxi.

RENAULT JURADO. Tel. 91 401 05 49

C/ Alcalá, 187 Madrid



FIAT

Tipo station Wagon GLP	1.400	120	13.960*
Talento 9 plazas PRM (eurotaxi)	1.600	125	30.745*
Dobló GNC	1.400	120	12.919*

Precios sin IVA. Adaptación eurotaxi incluida.

ASCAUTO. Tel. 91 641 45 14

Avda. de Leganés, 60. Alcorcón



FORD

Mondeo Sedán hybrid	2.000	187/103Kw	27.600*
Mondeo Sport Break hybrid	2.000	187/103Kw	28.500

*Precios desde. No incluida adaptación eurotaxi

ALMOAUTO. Tel. 91 331 05 70

Avda. de la Albufera 323. Madrid



LEXUS

IS300h Business	2.500	223	32.600
-----------------	-------	-----	--------

LEXUS MADRID SUR T. 916 895 101 / 916 196 292

Av. Carlos Sainz, 31. Leganés

Av. San Martín Valdeiglesias, 12. Alcorcón



MERCEDES

E200 Gasolina/ECO	1.991	197	44.500*
E 300 Diésel híbrido CERO	1.991	197	49.900*

*Precios DESDE con descuentos. IVA incluido

CITYCAR SUR. T 648041625 Anselmo

Carlos Saínz, 47- Ciudad del Automóvil. Leganés



NISSAN

Leaf 40kwh Eléctrico	110kw	150cv	31.750
e-NV200 40kWh Eléctrico	80kw	109cv	38.545
e-NV200 40kWh Eléctrico Eurotaxi	80kw	109cv	38.545

Estos precios incluyen los descuentos de las ayudas en vigor.

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
-----------------	------	------	-------



RENAULT

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

*No incluidos gastos de preparación taxi, ni IVA.



SEAT

León GNC Ref.	1.500	130	19.200
León GNC Style	1.500	130	19.900



SSANGYONG

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



TESLA

	0-100k/h	Batería	Auton/km	Euros
Model S 75D	4,4 sg	75 kWh	Hasta 490	58.000 *
Model S 100D	4,3 sg	100 kWh	Hasta 632	76.400 *
Model S P100D	2,7 sg	75 kWh	Hasta 613	108.000 *

Precios desde, restado el IVA y las ayudas institucionales.



TOYOTA

Prius + Eco	1.800	136	24.500
Verso Proace / Eurotaxi	2.000	150	—

COMAUTO SUR. Telf. 91 498 71 70

Avda. Carlos Sainz, 11 - Leganés



VOLKSWAGEN

Caddy Maxi 2.0 TDi / Eurotaxi	1.968	102	19.430
Caddy Maxi 2.0 TDi DSG / Eurotaxi	1.968	102	20.990
Caddy Maxi 1.4 TGI GNC / DSG	1.400	110	25.970
Caddy Maxi 1.4 TGI GNC / 6 veloc	1.400	110	24.130
Kombi Caravelle	1.994	110	29.000 *

*Aplicados descuentos comerciales, sin Imp. Matriculación. No incluida transformación eurotaxi.

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

C/ Tauro 27. Madrid. ftome.com

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.

BARCELONA

Marcas y Modelo C.C. C.V. Euros



DACIA

Lodgy GLP	1.598	100	10.100
Logan MCV / GLP	1.500	90	9.800

Precios desde.



FIAT

Tipo SW Lounge GLP	1.400	120	16.800
Dobló Easy GNC	1.400	120	16.450
Talento SX 9 Plazas	1.400	120	27.000
*Talento SX 8+1 Plaz.PMR	1.400	120	33.900

*IVA Reducido 4%.

AUTO 88. Telf. 933 60 32 21. www.auto88.com
La Maquinista. C/ Ciutat d' Asunción 34. Barcelona



FORD

Mondeo Híbrido (berlina)	2.000	187	27.200
Tourneo Custom (9 plazas)	1.300	100	25.230
Tourneo Custom (9 plazas)	1.600	125	25.940



LEXUS

IS300h	2.500	223	34.790*
--------	-------	-----	---------

*No incluido gastos de preparación de taxi



NISSAN

Leaf 40kWh Eléctrico	110	150	31.780
e-NV200 40kWh Eléctrico	80	109	38.550
e-NV200 40kWh Eléctrico Eurotaxi	80	109	38.545

Estos precios incluyen los descuentos de las ayudas en vigor.

Marcas y Modelo C.C. C.V. Euros



PEUGEOT

308 SW GNC	1.600	120	—
------------	-------	-----	---

Iva y matriculación incluidos.



SEAT

León GNC TGI Ref.	1.500	130	18.000
León GNC TGI Style	1.500	130	19.000

ABADALONA. Pequeño T.608745563
c) Acer 10-12 (P. Ind. Les Guixeres). Badalona



SSANGYONG

XLV GLP	2.200	178	20.960
---------	-------	-----	--------

Precio sin IVA. Incluye pintura puertas, manguera, precinto, navegador.



TESLA

	0-100k/h	Batería	Auton/km	Euros
Model S 75D	4,4 sg	75 kWh	Hasta 490	58.000 *
Model S 100D	4,3 sg	100 kWh	Hasta 632	76.400 *
Model S P100D	2,7 sg	75 kWh	Hasta 613	108.000 *

Precios desde, restado el IVA y las ayudas institucionales.



TOYOTA

Prius + Eco	1.800	136	24.700
Verso Proace Shuttle/ Eurotaxi	2.000	150	—



VOLKSWAGEN

Caddy GNC	1.400	110	—
Caddy Maxi Tdi	1.968	102	20.760
Caddy Maxi Tdi	1.968	150	22.486
Kombi Caravelle Tdi (6 plazas)	1.968	150	—

*Precios con iva 4%..



Compro coches retirados de taxi, autoescuela o Servicio Público. VALORACIÓN SIN COMPETENCIA. Señor González. T 670 91 43 91

Se necesita conductor taxi para Prius plus, Libra viernes y par. A porcentaje.10-11H y fin de semana, zona carpetana. Stela T. 687656667. Email: pelusaguz@gmail.com

Se necesita conductor a fijo 95 combustible y Freenow por su cuenta, jueves impar, Dacia Lodgy 22 meses, zona Mejorada, Velilla de San Antonio. Miguel Angel T. 641634345. Email: roymivellilla@gmail.com

BARCELONA- Se vende licencia de taxi con coche Dacia Lodgy. Fiesta Lunes e impar. Precio 140.000 €. Juanca T. 640551941

Se necesita conductor para taxi, turno tarde a partir de las 17:00h fines de semana y los festivos todo el día. Coche Prius +. Nieves T. 622612940. Email: rubita114@hotmail.com

Se necesita conductora, libra los lunes, dispone de FreeNow. Zona Arturo Soria. Jose Sánchez Díaz. T. 619291852 - 679494154. Email: alis616@hotmail.com

BARCELONA- Busco taxi para trabajar asalariado. Diez años de experiencia. Español cuidadoso y responsable. Fijo diario a convenir. Mantenimiento del vehículo, gasoil y parking a mi cargo. Jorge T. 631061819

Busco conductor de taxi, zona Vicálvaro. Que tenga cartilla municipal, ganas de trabajar, mayor de 26 años y no fumador. Coche Prius GLP, emisora radio. Antonio T. 661734840. Email: mlgomez7@yahoo.es

Se necesita conductor, licencia M e impar. Coche total disponibilidad. Condiciones muy favorables. RTT y seguro sin franquicia. Roberto Carbajo T. 606996112. Email: rcarbajoc@gmail.com

BARCELONA- Se traspasa licencia de taxi en Sabadell, coche Mercedes C 200 automático en emisora radio taxi. Precio 105.000 €. Tomás 687978978

Busco taxi, para llevarlo solo, entrega 90?, día posible lunes. Javier Jesús T. 651847298. Email: javier.montoya.correa@gmail.com

Se necesita conductor para taxi zona de Alcorcón, con emisora Radioteléfono, libra martes impar. Jorge T. 629081671. Email: herca_c.b@hotmail.com

Taxi de Madrid. X impar. Fiat Tipo GLP con 80.000 Km. Taxímetro de espejo y capilla con un año. Vehículo, negociable. 125.000 aprox. Antonio T. 644312097. Email: aft00002@gmail.com

BARCELONA- Me ofrezco como conductora asalariada para turno de mañana y con años de experiencia. Araceli Franco T. 627305572. Email: araceli70af@gmail.com

Necesito conductor de taxi jueves par Fiat tipo sw (nuevo) emisora Gremial conductor único y a porcentaje zona Barajas. Santiago T. 699658741. Email: sparrachogonzalez@yahoo.es

Vendo licencia taxi Madrid jueves impar. Emeterio T. 653784944. Email: diazemeterio71@gmail.com

SI TE JUBILAS y no quieres vender. LLÁMAME. T 609 02 86 67. OFREZCO LA MEJOR RENTABILIDAD.

BARCELONA- Busco trabajo como asalariado para turno de noche. Con ocho años de experiencia. Oscar González T. 600866637. Email: oscar_pinya@live.com

Se necesita conductor para trabajar a turno. Disponible tanto turno de mañana como de tarde. Zona Barrio del Pilar. Coche con emisora. Muy buenas condiciones económicas. Imprescindible permiso municipal de Contactar con Jesús T. 639154151

Busco conductor, zona norte, turno de mañana o noche 12 horas, Coche Prius con Freenow. Imprescindible cartilla, buenas condiciones. Juan Manuel T. 625749498

BARCELONA- Compro licencia taxi preferible de miércoles y par. Pago con coche, según estado o sin coche. Precio 130.000 €. Jonathan T 667256166

Se ofrece taxi para trabajar como conductor único y con contrato de trabajo indefinido. Libra lunes y con emisora amarilla. Román T. 637933801

Busco taxi para trabajarlo solo a fijo, preferible prius+ y viernes. Tengo 41 años y llevo 11 años en el taxi y siempre he trabajado solo. Persona muy seria y responsable, limpio y no fumador. Mohamad. T. 606852686

BARCELONA - Me ofrezco como asalariado del taxi para turno mañana. Con credencial y experiencia de varios meses. Antonio Fernández T. 637301097. Email: tonyfernandezg@hotmail.com

Se necesita conductor para eurotaxi, emisora amarilla, a turno o solo, zona Ventas -Manuel Becerra. Condiciones a negociar, contrato de trabajo indefinido, imprescindible cartilla municipal en vigor. Manuel Rodriguez Rod T. 629038652

Se vende licencia taxi, martes impar. Coche Citroën C-Elyseè de GLP con 140.000 km. Con todos los permisos medio ambientales en regla para 2020. Precio 113.000 €. Jose Antonio T. 626632463

BARCELONA - Se necesita conductor para turno de noche con la credencial de taxista. Zona de cambio, Vía Julia. Azeem. T 601359023

Se vende por jubilación licencia de taxi sin coche. Regalo taxímetro y capilla. Libra miércoles. Precio negociable. Precio 110.000 €. Federico T. 639924106

BARCELONA - Se busca conductor de taxi con su respectiva credencial y con ganas de trabajar. Turno de noche. Licencia impar y festivo los miércoles. Preferible con residencia por zona de la Av. Paralelo. Helen T. 661003849



Red horizontal line
Double horizontal lines

Horizontal line with a shadow effect

Dark blue horizontal bar with a red shadow below it

Three horizontal lines with a shadow effect

Horizontal line with a shadow effect

Dark blue horizontal bar with a shadow effect

Two horizontal lines with a shadow effect

Horizontal line with a shadow effect

Horizontal line with a shadow effect

Three horizontal lines with a shadow effect

Horizontal line with a shadow effect



Levanta la mano y súbete al que quieras.



Escoge el Caddy o el Caravelle que mejor se adapte a ti.

En Volkswagen Vehículos Comerciales tenemos la gama con más variedad homologada para taxis, así que, no te cortes, levanta la mano y pregunta por el modelo que mejor se adapte a ti.



Caddy GNC.

5 plazas (manual/automático)



Caddy Maxi GNC.

7 plazas (manual/automático)



Caddy Maxi Diésel.

7 plazas (manual/automático)



Caravelle.

8 plazas (manual/automático)



5 plazas + PMR.
5 plazas + 2 o PMR.



6 plazas + PMR.



Consumos Caddy Trendline TGI medio: 7,9 m³/100km. Emisión de CO₂: 141 g/km. Consumos Caddy Maxi Trendline TGI medio: 8,1 m³/100km. Emisión de CO₂: 145 g/km. Gama Caravelle con motores EU6 consumo medio: 6,9 l/100km. Emisión de CO₂: 179 g/km. Consulte condiciones en su concesionario Volkswagen Vehículos Comerciales.



**Vehículos
Comerciales**

Carhaus, S.L.

Ctra. Santa Creu de Calafell, 15
Tel. 93 640 00 72
08830 Sant Boi

Motorsol Import

Selva de Mar, 69
Tel. 93 303 79 00 / 93 303 79 01
08020 Barcelona

Catalunya Wagen

Pol. Ind. Zona Franca. Calle A, 51
Tel. 663 14 64 90
08040 Barcelona