

# La Gaceta TAXI

La primera revista del sector

AÑO XXVI  
NÚMERO 298  
JUNIO 2021

## Inteligencia Artificial made in Spain

- Javier Font, Presidente de FAMMA
- Nace la Federación Andaluza Élite Taxi





# pidetaxi

tu app para pedir taxi

Incorpora tu radio taxi a la mayor app de taxis de España  
info@pidetaxi.es • www.pidetaxi.es

## ¿Quieres ser nuestro colaborador?

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

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



Radioteléfono  
**pidetaxi**  
pide tu taxi por teléfono o por la app



También puedes ser socio cooperativista: Cuota de entrada: **418,33 €**  
Resto financiado en **12 mensualidades de 50 €**

Puedes obtener información detallada en nuestra sede social de L a V, de 9 a 14 h:  
Calle Cidro, 20 - 1ª plta • 28044 Madrid

**Contamos contigo para seguir creciendo juntos**

# 91 547 82 00

www.rttm.es • www.pidetaxi.es

## Cambiar el chip

“Negar un hecho es lo más fácil del mundo. Mucha gente lo hace, pero el hecho sigue siendo un hecho”. Esta frase de Isaac Asimov, uno de los grandes maestros de la ciencia ficción, tiene mucho que ver con un sector, el del taxi, que a veces mira hacia otro lado pensando que así sus problemas desaparecerán. Y no. La presencia de la competencia o la pérdida de usuarios que ha sufrido en detrimento de otras alternativas de transporte urbano no han dejado de existir. Otros proveedores ofrecen servicios que los clientes aprecian más, sea precio, rapidez, confortabilidad... Todos sabemos que hay una parte del sector que sigue sin entender las nuevas reglas de un juego donde la competencia se está imponiendo sin ninguna duda. El mayor error sería permitir que se convirtiera en primera opción, y el taxi tiene que estar donde y cómo le requieran sus usuarios. Ser más verde, más accesible, más tecnológico.

Todos los mundos futuros de los que Asimov habló en sus relatos tenían un denominador común: los robots. Y aquello que era una fantasía es a día de hoy una realidad en la que el sector ha visto una oportunidad de acercarse a los usuarios. Pero aunque el robot puede facilitar las cosas, si el factor humano no quiere ponerse a la misma altura será complicado reconducir la situación. Si se está dispuesto a trabajar con inteligencia artificial, la inteligencia neuronal no puede ser un escollo para avanzar en ese camino. Se hace imprescindible cambiar el chip para evitar una sangría irrecuperable. El taxi solo tiene que quitarse los prejuicios de encima y dar un importante salto hacia delante. Es ahora o nunca.

## 4. Taxómetro

• Con opinión propia

## 6. Primera carrera

• La inteligencia artificial y el taxi se alían y presentan a Teky, el primer robot del mundo que te permite pedir taxi.



## 10. A fondo

• Nace la Federación Andaluza Élite Taxi



## 14. Noticias

- Las flotas recuperan la plena actividad
- Novedades en la ITV
- FAAT se suma a ANTAXI
- La justicia refrenda la precontratación



## 24. Informe

- Un informe respalda la regulación del sector en Las Palmas de G.C



## 28. En marcha

- Entrevista a Javier Font, presidente de FAMMA-COCEMF



Año XXVI - Número 298 - Junio 2021

Edita: GUSPIADA, S.L.

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

Página web: [www.gacetadeltaxi.com](http://www.gacetadeltaxi.com)

Directora: Pilar Glez. Matorra  
[pgmatorra@gacetadeltaxi.com](mailto:pgmatorra@gacetadeltaxi.com)

Redactora Jefe: Olga Lobo,  
[olga@gacetadeltaxi.com](mailto:olga@gacetadeltaxi.com)

Redacción: Javier Izquierdo,  
[jizquierdo@gacetadeltaxi.com](mailto:jizquierdo@gacetadeltaxi.com)

Colaboradores: Germán Ubillos,  
[redaccion@gacetadeltaxi.com](mailto:redaccion@gacetadeltaxi.com)

Dpto Comercial: GGM  
[comercial@gacetadeltaxi.com](mailto:comercial@gacetadeltaxi.com)

Administración: [info@gacetadeltaxi.com](mailto:info@gacetadeltaxi.com)

Déposito Legal: M-17.622-1995

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



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

También puedes escribirnos a [redaccion@gacetadeltaxi.com](mailto:redaccion@gacetadeltaxi.com)



La Gaceta del Taxi



@gacetadeltaxi

## Un sector olvidado, un sector engañado (XLI)

### Manu Sánchez

Responsable Geet  
Plataforma en defensa  
del servicio público del taxi



Una de las características esenciales de la Comunidad Europea consiste en contar con su propio aparato político dotado con facultades para generar Derecho, con poderes para producir normas jurídicas a través de las cuales puedan ir concretando los objetivos marcados por el Tratado.

Para el cumplimiento de su misión, el Consejo y la Comisión Europea adoptan Reglamentos y Directivas, toman Decisiones, formulan Recomendaciones y emiten Dictámenes.

Esta pirámide normativa genera un desapoderamiento de los Estados miembros, que ceden en favor del aparato institucional comunitario la labor de concreción de las opciones abiertas por el Tratado.

El artículo 10 TCE dispone: «Los Estados miembros adoptarán todas las medidas generales o particulares apropiadas para asegurar el cumplimiento de las obligaciones derivadas del presente Tratado o resultantes de los actos de las instituciones de la Comunidad. Facilitarán a esta última el cumplimiento de su misión. Los Estados miembros se abstendrán de todas aquellas medidas que puedan poner en peligro la realización de los fines del presente Tratado».

El círculo del sistema comunitario se cierra con otras disposiciones que ocupan un lugar especial en la pirámide jerárquica normativa, pues son instrumentos que permiten a las Instituciones europeas hacer declaraciones de manera vinculante o no vinculante.

Por consiguiente, la escala de Actos Jurídicos se ultima con:

**LA DECISIÓN:** Es un acto vinculante de aplicación directa que no requiere transposición al Derecho nacional, dirigida a uno o varios Estados miembros o, una o varias personas físicas o jurídicas. Se caracteriza por ser obligatoria en todos sus elementos como el reglamento, no requiriendo para su eficacia ser publicada.

**LOS ACTOS DELEGADOS:** Son actos vinculantes por los que la Comisión completa o modifica elementos no esenciales de los actos legislativos de la UE. La Comisión adopta el acto delegado y, si el Parlamento y el Consejo no formulan objeciones, se produce su entrada en vigor.

**LOS ACTOS DE EJECUCIÓN:** Son actos vinculantes a los que recurre la Comisión para establecer condiciones que garanticen una aplicación uniforme de la legislación de la UE.

**“Cuando las cosas se pongan difíciles, pon un pie frente al otro y sigue adelante. No te rindas”  
Roy T. Bennett.**

Por último, nos quedan las Recomendaciones y los Dictámenes, que no son normas jurídicas, son actos no vinculantes, y por lo tanto no son obligatorias. Se diferencian en que las primeras son una invitación a actuar y los segundos se limitan a expresar una opinión.

**LA RECOMENDACIÓN:** No es vinculante, no tiene una incidencia ni consecuencia legal, pues permite a las Instituciones dar a conocer sus puntos de vista sobre la materia a tratar y sugerir una línea de actuación sin imponer obligaciones legales a quienes se dirige.

Es decir, es un instrumento de acción indirecta para armonizar las legislaciones, que difiere de la directiva únicamente por la ausencia del carácter de obligatoriedad.

**EL DICTAMEN:** No es vinculante, es un instrumento que permite a las instituciones de la UE emitir una opinión, sin imponer obligación legal alguna sobre el tema al que se refiere. Es más bien la expresión de una opinión sobre una cuestión dada.

**Compro taxis retirados**

No importa el estado-Máxima tasación

WhatsApp  
**Dahiri** 620838938



Si quieres  
visibilidad  
para tu MARCA,

BÚSCANOS EN

Ya nos leen  
más de 1 millón  
de personas online

**Gaceta** TAXI  
del .com



Más de 11.000 seguidores  
en nuestras rr.ss



**Líderes absolutos  
desde siempre**

Llegamos a tu cliente con tan solo un click  
Apuesta por lo digital

# El taxi se robotiza

**Que un robot nos ayude a solicitar un de taxi es ya una realidad gracias a Pidetaxi y a su robot Teky, el primer robot del mundo que realiza este servicio. Un importante salto hacia delante del sector que ve en la inteligencia artificial y en la robótica dos importantes aliados para enfrentar el futuro que está por venir. Presentado en la Feria Internacional de Turismo, Teky recibirá ahora a los turistas que de nuevo llegan a nuestro país en un verano cargado de esperanza e ilusión.**



*El presidente de Pidetaxi, Andrés Veiga (i), Teky el robot en el centro y Olga Martín, responsable de marketing de Pidetaxi*

**A**manece en el Aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas. Los turistas que, a cuentagotas, llegan de nuevo a tierras españolas, salen por fin de la zona aire de la terminal 4, donde se concentran todavía la mayoría de los vuelos internacionales. Muchos vienen todavía somnolientos, consecuencia del cambio horario, el famoso jet lag, y se dejan llevar hacia el exterior por la masa que sale en tropel por las puertas.

Una vez fuera, no son pocos los que buscan conseguir un taxi. Solo quieren subir a uno rápidamente, dejarse caer en los mullidos asientos y que les lleven a sus hoteles de destino. Hay que retomar fuerzas para disfrutar de las vacaciones. También están quienes, tras muchos meses sin viajar, retoman las salidas por trabajo. Unos y otros buscan en el horizonte y se encuentran con una estampa futurista, sacada de un relato de Isaac Asimov. Un robot les saluda, les ayu-

da en diferentes idiomas y hasta les ofrece la posibilidad de pedir un taxi a través de su aplicación. Parece ciencia ficción, pero será una realidad muy pronto gracias a Teky, el primer robot social que nos pide un taxi de forma fácil y sencilla de la mano de Pidetaxi. Con su madrileño nombre, teky es en argot taxi, estamos ante el primer robot del mundo en permitir al usuario solicitar un taxi a través de la inteligencia artificial.

El taxi presentó esta novedad en Fitur, antes de trasladarlo de forma definitiva al aeropuerto y fueron muchos los que se animaron a hacerse fotos con el robot del taxi. Un

**“El taxi tiene y debe estar a la última en tecnología”**



*El robot Teky es un robot social desarrollado para hacernos la vida más fácil*

## Teky es el primer robot del mundo que te permite pedir un taxi

pecificación como un vehículo accesible, sistema de retención infantil, alta ocupación,...

“Queremos ofrecer a los usuarios un servicio único, porque Teky no solo da información sobre el taxi para quien visita nuestra ciudad por primera vez, también te permite pedir un taxi y, si lo necesitas, pone en contacto al usuario con nuestra central para que un humano resuelva cualquier incidencia”, nos aclara Martín. Además, durante la espera, Teky también dispone de información turística sobre Madrid, “un valor añadido que esperamos que nuestros usuarios valoren”.

No estamos ante una simple pantalla táctil de información, hablamos de un robot que interactúa con nosotros, nos reconoce y nos da información mientras esperamos a nuestro taxi.

### Nosotros, robots

Para los amantes de la ciencia ficción, tener entre nosotros robots de “carne y hueso” nos retrotrae a algunos de los mejores relatos de Isaac Asimov. Porque aunque lo suyo fueron avances literarios, su innovador enfoque sobre la robótica ha tenido una gran influencia no solo en la literatura, sino también en el desarrollo de la robótica real. Y aunque estamos muy lejos de vivir en futuros distópicos como los que nos presenta en su saga Fundación, lo cierto es que las inteligencias artificiales están presentes a diario en nuestra vida cotidiana.

Encender el smartphone con tu huella dactilar o mediante el reconocimiento facial, consultar el saldo bancario, comunicarte mediante mensajería instantánea o pedir un taxi son tareas rutinarias basadas en las nuevas tecnologías. No vemos al robot, pero está ahí, encriptado en los códigos de las miles de aplicaciones con las que operamos todos los días del año.

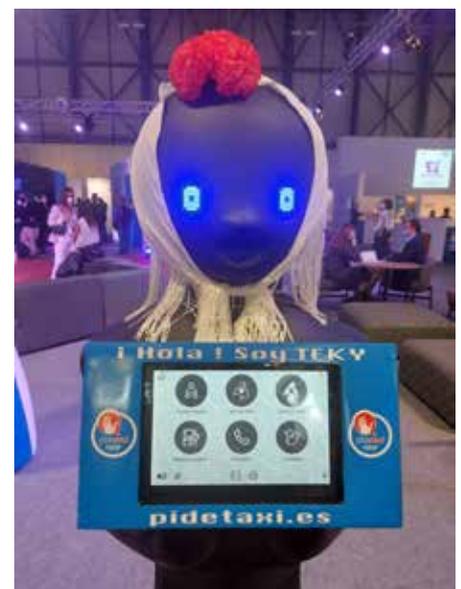
Así nos lo explica Roberto Menéndez, CEO de Futura Vive, la empresa encargada de adaptar a Teky a sus nuevas funciones en el taxi. “Vivimos en una sociedad donde, igual la gente no lo sabe, usamos la inteligencia artificial todos los días”, y aunque reconoce que

España es un país al que le cuesta mucho el cambio, porque en muchos países asiáticos es normal que nos atiendan robots en los restaurantes. “Pero no hay que tener miedo, hay gente que piensa en una guerra de robots contra humanos, pero los robots ya son parte de nosotros, y esa integración será mayor en un futuro. Estoy seguro de que dentro de muy poquito todos tendremos aparatos inteligentes en nuestras casas y se convertirán en una parte más de nuestra vida”, sostiene Menéndez.

De momento, quien ha dado un importante salto tecnológico ha sido el taxi. “Nos pareció súper interesante la actitud innovadora de Pidetaxi y de los dos interlocutores que tuvimos, Andrés Veiga, presidente de Pidetaxi y Olga Martín, que es la cabeza de marketing de la compañía”, ha explicado a nuestro medio Menéndez de cómo fue el encuentro con el sector. “Tenían una visión muy clara de que el taxi tiene que realizar una transformación digital importante y utilizar las nuevas tecnologías. Nos volcamos de cabeza con ellos porque nos parecía que tenían muy claro por dónde va a ir la digitalización de las empresas en los últimos años”, insiste.

### Una visión clara

El camino del taxi se cruzó con el de Futura Vive en HIP, Hospitality Innovation Planet, la primera Feria presencial celebrada en IFE-MA, donde el fabricante de robótica social presentó varios de sus modelos. “Nuestros robots están preparados para interactuar



*El robot Teky fue presentado en Fitur, con pañoleta de chulapa*

sector que, aunque todavía muchos creen que sigue estando obsoleto, ha hecho una importante apuesta por la digitalización y la inteligencia artificial.

Porque en Pidetaxi tienen muy claro que el futuro del sector pasa por subirse al cohete de las nuevas tecnologías. Andrés Veiga, presidente de Radioteléfono Taxi y de Pidetaxi, asegura que con este avance tecnológico “quieren ir más allá de la atención telefónica tradicional y ofrecer a sus usuarios una experiencia mejorada”. Teky, con su comunicación multilingüe, le permite comunicarse con los viajeros que llegan a la capital de cualquier punto del mundo y ofrecer toda la información que estos puedan necesitar.

Aunque todavía no se ha asentado en la que será su nueva casa, el stand de la T4 del aeropuerto madrileño, quienes conocieron a Teky en Fitur quedaron asombrados, tal y como ha explicado a nuestro medio Olga Martín, responsable del área de marketing de Pidetaxi. “La gente se sorprendió muchísimo de ver un robot vestido de chulapa y que se llamaba Teky”, nos ha comentado Martín.

Tanto ella como el resto de la directiva de Pidetaxi tienen claro que “el taxi tiene y debe estar a la última en tecnología” y ofrecer a los usuarios cualquier opción para pedir un taxi. “Y nuestro robot Teky es una fórmula más” porque al tener integrada la app Pidetaxi, Teky puede solicitar un taxi en tiempo real a los pasajeros y, además, añadir cualquier es-



Un usuario interactuando con Teky

con personas, pueden ofrecer información, identificar las caras de las personas con las que interactúan y recordarlas luego, llamarlas por su nombre, interactuar por voz, a través de una tablet o por tarjetas como las que utilizamos en los hoteles. Es decir, están programados para hacernos la vida más sencilla”.

Su función es realizar tareas repetitivas, como estar en un punto de información todo el día o en la recepción de un hotel. “Pidetaxi tiene un puesto permanente de información en el aeropuerto de Madrid y les pareció un elemento súper interesante de captación que un robot pudiera saludar de forma proactiva a los pasajeros, que se pudiera escoger uno de los cuatro idiomas entre chino, francés, inglés y español. También da información de Madrid, de sus atracciones principales y, además, les permite pedir un taxi de forma sencilla”.

En apenas seis semanas Teky ya estaba listo. “El modelo se llama Tokyo Robot y personalizamos cada uno para nuestros clientes. Por ejemplo, en el Ayuntamiento de Madrid hubo uno que se llamaba Pichi y, en este caso, se me ocurrió a mí utilizar una palabra

muy cariñosa para referirnos al taxi madrileño como es Teky que, además, es muy similar a Tokyo”.

Trabajar con el taxi, nos asegura Roberto, ha sido muy fácil “porque la visión la tenían muy clara”. Y el resultado en su robot que permite al usuario conectar directamente con su central y a los taxistas que acudan con servicio a recoger en el propio stand informativo, hablar con el usuario a través

de Teky. “Cuando se piensa en un robot uno siempre piensa que es algo súper complicado, pero la inteligencia artificial nos permite convertir al robot en algo parecido a una persona que viene a hablar contigo”.

Asimov puede que se sonría desde las estrellas al comprobar que, desde un punto de vista tecnológico, el siglo XXI que nos ha tocado vivir se parece bastante a aquel que ideó en sus novelas.

## Pide un taxi también con tu smart watch

En la línea de ofrecer al usuario la posibilidad de pedir un taxi en cualquier plataforma, Pidetaxi se ha convertido en el primer proveedor de taxi para los smart watch de Huawei. “A quienes dicen que el taxi no está actualizado desconoce la realidad del sector”, insiste Olga Martín de Pidetaxi. “Ahora mismo el usuario de nuestra app puede solicitar un servicio de taxi de múltiples maneras”.

## Dos stands fijos en IFEMA

Desde el pasado mes de mayo el taxi de Madrid tiene, por primera vez en su historia, dos stands en Ifema tras el acuerdo firmado por Radioteléfono Taxi y Federación Profesional del Taxi. Han sido muchos años reclamando estos puntos de información permanentes en el recinto ferial, uno en la Puerta Norte y otro en la Puerta Sur.

Para Eduardo López-Puertas, director general del IFEMA “el taxi es el motor preferido de quienes se acercan a Ifema”. Para el sector, Ifema es el motor económico de la Comunidad de Madrid y su recuperación es crucial. “Necesitamos estar todos en el mismo barco remando en una misma dirección”, ha señalado López-Puertas. Una opinión que comparten desde Radioteléfono y Federación. “Tenemos que trabajar conjuntamente”, han señalado los presidentes.

“Queremos poner al usuario en el centro de todo”, ha señalado el presidente de Radioteléfono, Andrés Veiga, que ha recordado que en los stands se podrán solicitar servicios especiales, más plazas, PMR y sistemas de retención infantil o con tarifa máxima 9. Por su parte, Julio Sanz, presidente de Federación, este acuerdo reforzará la relación del taxi con el usuario y marca un precedente muy importante con Ifema. “En esta recuperación tenemos que ir de la mano con la ferias”.



## Usamos la inteligencia artificial todos los días



TOYOTA

Comauto  
Sur

# TU CONCESIONARIO DE CONFIANZA



TU TAXI MÁS FIABLE



## TALLER, CHAPA Y PINTURA

- Preferencia para taxi
- Reparaciones exprés en chapa y pintura
- Tenemos todas las piezas en stock

## VENTAS

- Entrega inmediata
- Financiación personalizada
- Garantía Toyota

**Comauto Sur**  
Avda. Carlos Sainz , 11  
Ciudad del Automóvil  
28914 Leganés (Madrid)

Exposición y ventas: 91 498 71 70  
Taller (revisiones y averías): 91 498 77 77  
Chapa y pintura: 91 689 50 60

# “Queremos dar al taxi la voz

**Convencidos de la necesidad de ampliar la representación del taxi en Andalucía, las organizaciones Élite Taxi de Sevilla, Granada y Málaga han constituido finalmente una organización regional, la Federación Andaluza Élite Taxi (FAET), con la que esperan aumentar la representatividad del sector y luchar contra los posibles movimientos de la administración que perjudiquen el futuro del colectivo a corto y medio plazo. Rafael Baena es el primer presidente de esta federación que nace en uno de los momentos de mayor incertidumbre de la historia del taxi.**



Rafael Baena, presidente de la Federación Andaluza Élite Taxi

La Federación Andaluza Élite Taxi (FAET) finalmente se ha constituido como organización representativa del sector del taxi a nivel regional. Las asociaciones Élite Taxi de Sevilla, Granada y Málaga forman parte de esta nueva federación que tiene como principal objetivo dar voz a aquellos taxistas que no se sienten representados por otras organizaciones.

Rafael Baena, vicepresidente de Élite Taxi Sevilla, ha sido nombrado como el primer máximo representante de la FAET. En esta entrevista concedida a la Gaceta del Taxi, Baena apunta a la necesidad de anticiparse a los movimientos que pueda hacer la administración y que puedan ser perjudiciales para el colectivo del taxi en un momento de gran incertidumbre para todo el sector.

**Gaceta del Taxi.-** ¿Cómo fue el proceso hacia la constitución definitiva de la Federación Andaluza Élite Taxi? ¿Por qué decidieron crear una organización regional?

**Rafael Baena.-** Teníamos claro que era necesario ampliar la representación del taxi en Andalucía. Hasta ahora, a nivel autonómico, los taxistas solo estaban representados por la Federación Andaluza de Autónomos del Taxi (FATT). Pensábamos que el sector a nivel regional tenía una carencia en la defensa

**“A veces el taxista se entera de las cosas demasiado tarde”**

real de los derechos del taxi, y de ahí nace la idea de crear la Federación Andaluza Élite Taxi. En realidad, las diferentes asociaciones de Élite que hay en nuestro país nacen precisamente por esa razón, por la carencia en la representatividad que sienten con el resto de asociaciones u organizaciones que dicen ser mayoritarias.

**G.T.-** ¿Cuáles fueron los primeros pasos que dieron?

**R.B.-** En primer lugar nos pusimos en contacto con las organizaciones Élite Taxi que estaban existentes en Andalucía. Desde hace dos años, las asociaciones de Sevilla, Málaga y Granada empezamos a fomentar esta unión, y hace casi un año que presentamos toda la documentación para constituir la federación. Sin embargo, por todo el tema de la pandemia esto se ha retrasado una barbaridad, porque hasta este pasado mes de mayo no nos han dado el visto bueno. Es

# y el voto que le pertenece”

## No hace falta ser de Élite para entrar en FAET

decir, nos ha costado casi un año todo este retraso.

**G.T.-** ¿Han mantenido contacto con otras entidades o sindicatos durante este proceso de constitución?

**R.B.-** En este tiempo la Federación ha firmado un vínculo con UATAE, con la intersectorial de autónomos, y nuestra meta es seguir creciendo e ir ganando cada vez más representación en todos los estamentos públicos. Queremos dar al taxi la voz y el voto que le pertenece. Que haya transparencia hacia los taxistas, con todas las posibilidades posibles de participación y que se le escuche al taxi como se debe y no se le ningunee como ha estado sucediendo hasta ahora. El taxista en realidad a veces se entera de las cosas cuando ya es demasiado tarde.

**G.T.-** En sus primeros comunicados hablaban de dar una voz distinta al taxi, buscando más transparencia, más cercanía...

**R.B.-** Queremos dar a los taxistas más transparencia de lo que se negocia con las administraciones. Una línea más objetiva, una línea más crítica, pero a la vez más cercana al propio taxista.

**G.T.-** Málaga, Granada y Sevilla han sido las



Temor en la FAET ante una posible “regulación a la carta” para las VTCs

primeras ciudades con Élite que forman parte de la organización andaluza. Sin embargo, según vuestros estatutos no hace falta ser de Élite para formar parte de la federación, ¿verdad?

**R.B.-** Efectivamente. No hace falta que una organización sea de Élite, no es algo excluyente para formar parte de la federación.

**G.T.-** ¿La Federación Andaluza está ya integrada en la Federación de Élités de España?

**R.B.-** En Sevilla formamos parte de la FETE desde hace más o menos tres años. Élite Granada desde hace año y medio y Élite Málaga Provincial desde hace unos meses. Las tres somos integrantes de la federación nacional.

## El incierto futuro tras el decreto Ábalos

**G.T.-** ¿Cuáles son las primeras acciones que tienen en mente o en las que estén inmersos en estos momentos?

**R.B.-** Ahora mismo nos estamos centrando como federación autonómica en el intrusismo directo que nos está realizando la VTC, que junto a la forma de maniobrar de la Junta de Andalucía, están dejando un escenario de gran incertidumbre en el taxi. La incertidumbre viene porque la moratoria del decreto Ábalos finaliza en octubre de 2022, y el propio decreto ya recoge y da competencia a las comunidades autónomas para que



**MARCA PREMIUM en GLP Autogas**

- Los equipos más fiables del mercado
- Financiación a medida
- OFERTAS** únicas para el TAXI

[www.autoglpmadrid.es](http://www.autoglpmadrid.es)



915 460 690  
635 943 756  
(Javier Molina)

C/ Guadalajara, 26 Fuenlabrada



*Taxistas andaluces demandan ayudas para la salida de la crisis del Covid-19*

regulen a tal efecto las VTCs, tanto su ratio como las condiciones de servicio. Es cierto que el decreto Ábalos dice que al fin de esa moratoria las VTCs pasarán a hacer todos servicios interurbanos siempre y cuando no haya una comunidad que lo haya regulado, pero el problema es que ya hay una publicación de hace meses con declaraciones del presidente de Unauto, el ex diputado del PP Manuel Berzal, en la que habla de su buena relación con el portavoz de Fomento, Juan Bueno, también del PP en Andalucía, en las que afirma que han trabajado con ellos desde hace más de un año en una regulación sin restricciones a la VTC para seguir operando posteriormente a la moratoria del decreto Ábalos. Es decir, que podrían seguir funcionando tal cual lo están haciendo ahora.

**G.T.-** ¿Qué pasaría si el Gobierno de Andalucía no hiciera nada?

**R.B.-** Que llegaría el 2022 y entraría en vigor el decreto Ábalos. Pero nos tememos que eso no va a ser así por las declaraciones de Berzal, y tras las reuniones que hemos mantenido con el director general de Fomento en las que nos ha asegurado que su consejería tiene “algo” en los servicios jurídicos de la Junta de Andalucía para estudiar la viabilidad de esa regulación de VTCs. No quieren hablar más ni dialogar sobre el tema. El diálogo que hubo sobre la desregulación del taxi no lo va a haber en este caso. Nos han dicho que no va a haber una mesa de trabajo para la regulación de la VTC y que nos enteraremos cuando se publique en el Boletín Oficial. A partir de ahí tendremos 15 días para presentar unas alegaciones. Con lo cual, nos tememos muy mucho que antes

de que llegue el fin de la moratoria del decreto Ábalos, vamos a tener sobre la mesa una regulación sin restricciones de las VTC y nos vamos a encontrar con un ratio que no sé si será de 1/2 o 1/3 como mucho. El 1/30 va a desaparecer. A la propia consejera de Fomento hace un par de meses le preguntamos a través del PSOE y Adelante Andalucía si piensa regular la VTC antes del fin de la moratoria y se fue por los cerros de Úbeda. Las declaraciones de Berzal, las del director de movilidad de que ya tienen algo en el cajón y no contestación por parte de la consejera nos da la sensación absoluta de que van a establecer una regulación de VTC sin ningún tipo de restricción.

**G.T.-** ¿Qué margen de maniobra les queda?

**R.B.-** Está la opción de que lo que se tenga que regular se haga a través del propio decreto del Gobierno, el llamado decreto Ábalos. Lo que está claro es que intuimos que tienen preparada una maniobra, y el hecho de que anden con ese oscurantismo de la propia consejera hasta el director general de movilidad, nos lleva a no podernos quedarnos sentados a esperar y que luego sea tarde.

**G.T.-** Más allá de las VTC, y centrándonos en el propio taxi, ¿qué considera que es primordial para que haya una mejora a medio largo plazo que se debe corregir en el sector?

**R.B.-** Siempre hay cosas que se pueden

mejorar. El sector tiene que evolucionar día a día y de iniciativa propia los taxistas están concienciados, por ejemplo, cambiando la flota a vehículos híbridos y eléctricos, con un coste asumido por los bolsillos de cada uno de los taxistas. Observamos que con los planes de sostenibilidad que están poniendo en marcha algunas grandes ciudades en Andalucía, nos vamos a ver prácticamente obligados a realizar esa inversión para cambiar nuestro vehículo por modelos eléctricos, pero no podemos salir de una pandemia en la que económicamente el bolsillo de los taxistas ha sido muy castigado y vernos obligados a realizar estas inversiones. Necesitamos ayuda para incentivar el cambio.

La administración debe hacer su trabajo, acabar con el intrusismo que estamos sufriendo por parte de las VTCs y el taxi siempre seguirá siendo lo que es, un servicio público de interés general que es lo que a simple vista no está defendiendo la Junta de Andalucía. Somos los que le damos una garantía no ya solo al trabajador autónomo, si no al cliente.

**G.T.-** ¿Cómo ve la situación actual de demanda del servicio una vez acabado el estado de alarma?

**R.B.-** La sensación que tengo yo es que está volviendo un poco el trabajo, pero esta subida de trabajo se debe principalmente a la vacunación. Pero si realmente vamos a basar este arranque del motor del taxi en la vacunación estamos perdidos. El turismo aún va muy despacio y no sé si en los próximos meses va a subir el volumen de trabajo. Pero aún seguimos con una caída fuerte del trabajo en el sector en Andalucía. Va a costar arrancar y creo que este año completo todavía va a ser muy duro y nos va a tocar apretarnos el cinturón y ser muy exigentes con nosotros mismos.

Para la recuperación nos hace falta una ayuda en todos los sentidos, no solo económica sino también de fomento de nuestro trabajo y del servicio público del taxi tanto por parte de la comunidad andaluza como, en nuestro caso, por el Ayuntamiento de Sevilla. El Consistorio sevillano a día de hoy no nos ha ayudado absolutamente con nada, al revés de lo que ha sucedido en otras ciudades de España. Esto no tiene sentido porque las ayudas llegan a la Junta de Andalucía pero buscan los resquicios para dárselas a un porcentaje menor del sector cuando las pérdidas las hemos tenido todos los taxistas.

Javier Izquierdo

**“El sector tiene que evolucionar día a día”**



## Ford Mondeo **Electric Hybrid**

Combinación perfecta de eficiencia, rendimiento y bajas emisiones  
La tecnología más avanzada con un estilo elegante y excepcional

**Almoauto**

Alcalá | Vallecas | Alcorcón | Móstoles

[www.almoauto.es](http://www.almoauto.es)

Avda. Albufera, 323

91 331 05 70

[ventasalbu2@almoauto.es](mailto:ventasalbu2@almoauto.es)



## Archivada la causa contra la actual directiva de AGATM

**E**l Juzgado de 1ª instancia número 37 de Madrid ha archivado el procedimiento sobre la asamblea extraordinaria celebrada el 5 de noviembre de 2019 en la Asociación Gremial, impugnada por Ángel Julio Mejía, en la que se convocaban nuevas elecciones el 24 de ese mismo mes. La decisión de archivar la causa fue tomada durante la vista previa del pasado 7 de junio, dictamen que a su vez implica también la suspensión del juicio previsto para el 14 de julio.

La misma jueza, Ana María Álvarez de Yraola, que en febrero de 2020 dictaminó que Alberto de la Fuente Miñambres y su equipo dejaran la directiva de Gremial de forma cautelar, ha tenido que archivar, pasado un año, el procedimiento. Además, en diciembre de 2020, también Álvarez de Yraola se vio obligada a restituir en sus cargos a la candidatura de Miñambres, tras una orden de la Audiencia Provincial que dejaba sin efecto la cautelar, alegando que nunca deberían haber sido destituidos.

Hasta ese momento, Ángel Julio Mejía y sus compañeros de candidatura, como ganadores de las elecciones del 6 de octubre anuladas en la asamblea impugnada por él mismo, asumieron la

dirección de Gremial hasta que, de nuevo el juzgado número 37, les forzó a cesar inmediatamente de sus cargos nueve meses después.



## Denuncian ante competencia a FreeNow, Uber y Cabify



Protesta del taxi ante la CNMC en febrero de 2016

**É**lite Taxi Barcelona y la plataforma Taxi Project han denunciado ante la Comisión Nacional del Mercado y la Competencia (CNMC) y la Autoridad Catalana de Competencia (ACCO) a las aplicaciones FreeNow, Uber y Cabify. Denuncian su puesta colusión de precios y otra serie de prácticas que vulneran la normativa de competencia y piden que se apliquen sanciones graves que pueden llegar hasta los 10 millones de euros, vulneran, entre otros, artículos de la Ley 15/2007 de Defensa de la Competencia.

Para los denunciantes, estarían infringiendo las propias leyes de las agencias de la competencia, a las que acusan también de ser las principales valedoras de estas empresas en los últimos

años. “En nuestra denuncia se argumenta sobradamente que hay indicios de la existencia de intención predatoria por parte de las tres empresas denunciadas”, indican las organizaciones denunciantes, que aseguran que su voluntad es “llegar hasta el final de estos abusos de posición dominante que cada vez más sufre el sector del taxi”. Élite y Taxi Project aseguran a través de un comunicado que su denuncia está basada en resoluciones de las agencias de competencia que “no dejan lugar a ninguna duda y deben sancionar con hasta 10 millones de euros, tal y como marca el régimen sancionador por este tipo de infracciones tipificadas como graves”. Además, advierten que si la resolución de las agencias de competencia no se ajusta a derecho, “iniciarán acciones contra los responsables legales por una posible prevaricación administrativa”.

### Cruce de denuncias

Días antes, la aplicación Uber interponía también una denuncia ante la ACCO contra Élite Taxi, Taxi Project 2.0 y sus representantes acusándoles de organizar un “boicot” en su contra y de “competencia desleal” para impedir su entrada en la ciudad de Barcelona. En un comunicado, la compañía señaló que cuando la plataforma lanzó su servicio en marzo fueron cientos de taxistas los que se dieron de alta en la app, pero que la campaña de “amenazas, intimidación y boicot colectivo” por parte de estas entidades ha provocado que “muchos de ellos tengan miedo de salir a trabajar”. Con esta denuncia ante la ACCO, la compañía pretende garantizar la seguridad de aquellos taxistas que quieran trabajar con la aplicación.

## Novedades en la ITV desde junio

**D**esde el pasado 1 de junio está en vigor la nueva revisión del Manual de Procedimiento de ITV. En el texto se han incorporado algunos cambios reglamentarios necesarios para adecuar la inspección técnica de vehículos a las nuevas tecnologías y se especifican de una manera más clara y precisa algunos procesos de revisión para los operadores de ITV. Desde la Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos AECA-ITV explican las principales diferencias que notarán los conductores que vayan a las estaciones a partir de la próxima semana, como el cambio en la gravedad del defecto de no funcionamiento del ABS cuando no es obligatorio llevarlo. A partir de ahora, el que el sistema antibloqueo de frenos presente algún tipo de fallo pasa de considerarse un defecto leve a un defecto grave.

También pasa a considerarse como un defecto grave el posible desprendimiento de los espejos retrovisores. Además, se establece la posibilidad de comprobar los datos del permiso de circulación por medio del Registro General de Vehículos de la DGT en caso de no ser presentado éste en la estación ITV.

Hay que recordar que los defectos graves generan un rechazo de la inspección e inhabilitan al vehículo para circular por las vías públicas excepto para su traslado al taller. Luego debe volver a la

estación para someterse a una nueva inspección en un plazo no superior a dos meses.

Uno de los principales cambios que se introdujeron el año pasado en las ITV como consecuencia del Covid-19 y que se seguirá aplicando en la actualidad tiene relación con la prueba de emisión de gases. Para reducir las posibilidades de contagio, la lectura OBD ha quedado limitada a determinados vehículos, ya que realizar la lectura del diagnóstico a bordo de emisiones supone acceder al habitáculo del vehículo por parte del inspector. Esta limitación no existe para los vehículos industriales de más de 3.500 kg y autobuses.

De acuerdo a la normativa, el inspector se introduce en el vehículo con los EPI's recomendados para conectar el puerto. En cualquier caso la prueba de emisiones se realiza o por medio de una sonda

que se coloca en el tubo de escape para medir los gases que se emiten o conectándose a las centralitas del vehículo.

*Los fallos en el ABS se considerarán defecto grave*



Conoce todas nuestras soluciones para **Taxi adaptado**

**LA MEJOR ELECCIÓN**

Desde 1997 líderes en la transformación de vehículos para traslado de personas con movilidad reducida.

91 278 42 92 **Rehatrans** 667 057 328

## Los taxistas recuperan poco a poco la normalidad

**E**l fin del estado de alarma ha abierto la puerta a la normalidad en el sector y son muchas las ciudades que están reincorporando poco a poco a la totalidad de la flota. En Santander, el sector recuperará la actividad al 100% a partir del 1 de julio con el fin de que toda la flota pueda trabajar durante los tres meses de verano. De esta manera, esperan recuperar parte de las pérdidas acumuladas durante la pandemia, tal y como ha solicitado este colectivo. Así lo anunció la alcaldesa, Gema Igual, quien reconoció lo importante que es el verano para este sector, en el que trabajan más de 400 personas.

En Palma, el área de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Palma ha decidido ampliar desde el día de ayer el volumen de oferta de taxis del 60% al 80%. Este nuevo régimen de descansos se mantendrá hasta el próximo 15 de junio ante el incremento de la demanda que se ha producido como consecuencia de la mayor movilidad.

Los turnos de trabajo ya se ampliaron el pasado 16 de mayo del 40% al 60% a raíz de la finalización del estado de alarma, y ahora, atendiendo a las peticiones de las organizaciones del sector en la Mesa de Coordinación de Taxis de Palma, se ha decidido ampliar el volumen de taxis que pueden prestar servicio de acuerdo con las previsiones de aumento de la actividad en los próximos días.

### Aumento también en Córdoba y Sevilla

Por su parte, el Ayuntamiento de Córdoba, en colaboración con el sector, ha decidido establecer una nueva regulación de los descansos de los taxistas ahora que la actividad económica parece que empieza a repuntar tras el fin del estado de alarma. Miguel Ángel Torrico, delegado de Movilidad, ha dado luz verde al decreto que regulará el taxi durante los próximos meses y que implicará

aumentar el volumen de vehículos que pueden prestar servicio. En concreto, el decreto permitirá incrementar los taxis que circulan por las calles cordobesas de lunes a jueves en horario matinal. Un total de 85 taxis más podrán prestar servicio desde las 8.00 hasta las 14.00 horas, lo que supondrá que el 66% de la flota pueda trabajar. Por la tarde, solo podrán prestar servicio la mitad de los taxistas cordobeses. También se verá reforzada la oferta de taxis durante la jornada de viernes, lo que permitirá que durante todo ese día puedan trabajar dos terceras taxis del total del taxi cordobés. Los sábados y los domingos, por su parte, se permitirá un refuerzo a partir de las 14.00 horas que aumentará la oferta de taxis del 50% al 66%. Por las mañanas durante los fines de semana la oferta seguirá reducida a la mitad.

En Sevilla, el Instituto Municipal del Taxi de Sevilla aprobó el pasado jueves una nueva modificación del calendario de descansos obligatorios que permitirá aumentar la oferta de taxis los viernes y sábados desde las 20.00 hasta las 6.00 horas del día siguiente.

Con esta modificación, podrá operar durante esas franjas horarias de fin de semana el 41% de la flota del taxi de la capital andaluza. La razón de esta ampliación del volumen de taxis que podrán prestar servicio reside en la relajación de las medidas de contención de la pandemia y la menor tasa de contagios. Fernando Morales, presidente de la Unión Sevillana del Taxi, informó a Europa Press que con el fin del estado de alarma, la demanda parece haber aumentado un poco, principalmente los fines de semana, por lo que era necesaria esta modificación "para responder y cubrir la demanda". Hay que recordar que ya el pasado 10 de mayo entró en vigor una modificación que también implicaba aumentar el número de taxis que podían prestar servicio en Sevilla durante los días laborables.



La alcaldesa de Santander, Gema Igual, visitando la sede de Radio Taxi Santander

## Antaxi suma a sus filas a la FAAT

Miguel Ruano, presidente de la FAAT señala la importancia de estar en organizaciones fuertes



La Asociación Nacional del Taxi, Antaxi, engrosa sus filas con la incorporación de la Federación Andaluza de Autónomos del Taxi, FAAT, la Asociación Provincial de AutoTaxi de Zaragoza, APATZ, y Élite Costa del Sol, sumando cerca de 10.000 nuevas licencias. También se procedió a ampliar la Junta Directiva "para dar mayor fuerza y pluralidad", pasando de 11 a 15 miembros. Julio Sanz, presidente de Federación, seguirá al frente de Antaxi, y se han añadido nuevas vocalías para el STAC, la Federación Andaluza, la Provincial de Zaragoza y Élite Barcelona. La lucha contra la competencia desleal, establecer nuevas vías de defensa del sector y priorizar en la defensa jurídica son algunas de las cuestiones en las que Antaxi seguirá trabajando. Además, se anunció la incorporación de Antaxi a la Confederación Europea del Taxi hace apenas una semana y se emplazó a todas las organizaciones a una próxima Asamblea Extraordinaria para debatir la necesidad o no de modificar el convenio colectivo nacional del taxi.

### Un proyecto "ilusionante"

Desde la Federación Andaluza de Autónomos del Taxi, FAAT, han señalado la importancia de sumarse a proyectos "ilusionantes" y "con organizaciones con representación a nivel estatal". "Queremos estar en organizaciones fuertes y con compromiso de trabajo", ha insistido el presidente de la Federación, Miguel Ruano. Para Ruano, la incorporación de su organización a Antaxi responde a "la necesidad de formar parte de una organización fuerte que represente al taxista autónomo y encabece la lucha contra la competencia desleal". Valores que, ha añadido, comparte con Antaxi.

Los taxistas, ha quieren ver que sus asociaciones "se desviven y ponen todo su esfuerzo en defender el sector", especialmente en unos años difíciles. "Ahora necesitamos organizaciones fuertes", en referencia al próximo año y medio, cuando se ponga fin a la moratoria del Decreto Ábalos, "que finaliza en octubre de 2022".

Exclusivas formulas  
diseñadas para cada  
sistema de combustible



- **DIESEL**

- **GASOLINA**

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



LUBRICA Y MANTIENE LIMPIO Y PROTEGIDO EL SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

RESTAURA LA POTENCIA

REDUCE LAS EMISIONES DE GASES

MEJORA EL RENDIMIENTO DEL COMBUSTIBLE

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

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

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

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

## La justicia avala la precontratación de las VTCs

**E**l Juzgado de lo Contencioso-Administrativo número 16 de Barcelona ha desestimado un recurso interpuesto por la empresa Prestige & Limousine, del grupo Cabify, contra una multa impuesta por la Generalitat por el incumplimiento del periodo mínimo de precontratación de 15 minutos establecido por el reglamento autonómico. De esta forma, y tal y como explicó el conseller de Territori i Sostenibilitat, Damià Calvet, la justicia avala la normativa catalana de VTCs y, en concreto, el periodo mínimo de tiempo que debe transcurrir desde que se reserva el servicio hasta que efectivamente se presta. La Generalitat ha celebrado la sentencia judicial, contra la que no cabe recurso, dando fuerza a la regulación de VTCs que aprobaron en 2019. Se trata de la primera sentencia que se dicta sobre recursos presentados por las sanciones que la Generalitat impuso a conductores que no respetaban este periodo de contratación, y al no haber recurso, desde la administración explican que “puede marcar doctrina”.

Cabify, que defendía en su recurso que solo con darse de alta en su aplicación se estaba formalizando un contrato de transporte, también solicitó en su escrito elevar esta cuestión a instancias europeas, cosa que también ha sido rechazada.



*La Generalitat ha celebrado la sentencia judicial, contra la que no cabe recurso*

## Sancionadas 290 VTCs en Valencia

**L**a Policía Local de Valencia ha informado de que en 2020 y 2021 se han denunciado 552 vehículos de alquiler con conductor, y la mayoría de las denuncias relacionadas con el transporte se han impuesto a empresas de vehículos de alquiler con conductor. Actualmente hay 167 VTCs en activo, y 39 suspendidas de manera voluntaria. Estos datos se han presentado en la última reunión de la Mesa del Instruismo de Valencia, en la que se expusieron datos también de la Guardia Civil y de la Conselleria de Transportes. Según las cifras presentadas, se han denegado 621 autorizaciones de VTCs, si bien siguen pendiente de resolución judicial y, por otro lado, 206 VTCs han conseguido la autorización en la provincia de Valencia. En cuanto a denuncias, 347 VTCs han sido denunciadas por los distintos servicios de inspección y 290 expedientes se han resuelto como sanciones, aunque la mayoría están recurridos. Del total de sanciones, 208 se han interpuesto por captación e incumplimiento del contrato.

Desde la Federación Sindical del Taxi de Valencia y Provincia han pedido un “cambio de estrategia” en la inspección, y han solicitado que se aplique un artículo distinto de la LOTT con sanciones mínimas de 4.000 euros por infracción, en vez de los 400 o 600 euros “que hace que estas empresas prefieren arriesgarse a pagar si finalmente acaban perdiendo los recursos”.

## Disgrup pide ayuda a los taxistas

**L**a Fundación Disgrup, cuyo objetivo es mejorar la calidad de vida de las personas con discapacidad, solicita la ayuda de los taxistas, especialmente de aquellos que trabajan con vehículos adaptados, para dar a conocer su renovado canal de YouTube. “Es importante que los profesionales nos ayuden a difundir el canal y otras novedades”, nos ha explicado Guillermo Ejido, “y de esta manera los usuarios con discapacidad que se muevan en taxi conozcan de su existencia”. Suscribirse al canal es gratis, y compartir los contenidos es importante. “Estamos desarrollando una aplicación que permitirá apadrinar a una persona con discapacidad gracias a acuerdos que alcanzamos con empresas distribuidoras de luz y de gas, aunque es un tema del que hablaremos una vez esté lanzada la app”, nos adelanta Ejido.

En el canal de YouTube se publicarán terapias, información de interés, logopedia, unboxing con productos para discapacitados y también una sección de humor. “Como en todas las

ciudades hay taxis accesibles, y aunque nuestra sede está en Barcelona, queremos hacer llegar a toda España todo lo que estamos haciendo y creemos que los taxistas pueden ayudarnos a ello”.



Si algún profesional quiere más información, puede contactar con Disgrup en su página web o en el 932265050.

*Accede directamente al canal con este código QR*

**SI ERES SOCIO SACAS  
EL MEJOR PARTIDO  
A NUESTROS SERVICIOS**



### **ASESORÍA JURÍDICA**

Asesoramiento individualizado a nuestros socios



### **ASESORÍA FISCAL**

Todas las cuestiones fiscales relacionadas con el sector



### **CENTRO MÉDICO Y PSICOTÉCNICO**

Gestión integral del permiso de conducir



### **SEGUROS SOCIALES**

Gestiona todos los trámites ante la Tesorería General de la Seguridad Social y las Mutuas Laborales.



### **RADIO TAXI GREMIAL**

Tecnología, experiencia y profesionalidad acreditados

**BENEFÍCIATE CON TU ASOCIACIÓN  
SIEMPRE SALDRÁS GANANDO**

# División de opiniones ante la



Imagen del Pleno del Ayuntamiento de Madrid donde se aprobó la ordenanza

La nueva Ordenanza reguladora del Taxi de Madrid fue aprobada finalmente en el Pleno del Ayuntamiento de la capital el pasado 1 de junio. Sin embargo, al cierre de esta edición, el texto definitivo aún no ha sido publicado en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid (BOCAM), siendo el paso previo definitivo para que tenga plenos efectos sobre los profesionales.

Tras debatirse algunas enmiendas en el Pleno, la nueva normativa que afecta a los taxistas del Área de Prestación Conjunta de Madrid contó en el Pleno con los votos favorables del Partido Popular, Ciudadanos y Vox, y con los votos en contra del PSOE y Más Madrid.

En el taxi la nueva normativa ha sido recibida con división de opiniones. Pese a que todas las asociaciones se han mostrado cautas hasta conocer el texto definitivo que queda publicado, lo cierto es que mientras que la Asociación Gremial y la Asociación Madrileña del Taxi consideran positivo el nuevo texto, tanto Federación Profesional como Élite Taxi define esta nueva ordenanza como algo "lesivo" para el colectivo madrileño.

Las organizaciones han expresado sus puntos de vista con cautela y según hemos podido saber desde La Gaceta del Taxi, en

algunas organizaciones hay dudas de que finalmente se puedan introducir ligeras modificaciones entre lo que se aprobó y lo que quede impreso negro sobre blanco de manera definitiva.

En cualquier caso, desde la Federación Profesional del Taxi ya anunciaron que una vez publicada impugnarán esta ordenanza por considerarla "totalmente lesiva para el colectivo". "Vamos a proceder a la impugnación y lo que debemos valorar y estudiar con los abogados es si pedir o no la suspensión cautelar", aseguró Julio Sanz, presidente de FPTM. El máximo representante de la organización mayoritaria del sector en Madrid apuntó que las suspensiones cautelares "pueden conllevar una caución y una fianza importante y es lo que deberá valorar".

Dudas con la situación del reglamento

La base sobre la que se asentará presuntamente la impugnación de FPTM es la propia declaración de nulidad que el Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM) hizo del Reglamento Autonómico del Taxi sobre el que se justifica también la modificación de esta ordenanza.

"Para nosotros es meridianamente claro y hay cuestiones que se caen con la nulidad del reglamento. Sobre un reglamento nulo no se

pueden introducir ciertos aspectos que contempla esta ordenanza" advierte Sanz. "A día de hoy el reglamento autonómico que aprobó la Comunidad de Madrid en 2019 ha sido declarado nulo y la ordenanza no puede ir más allá. Es una imprudencia continuar con la tramitación de esta norma en las cuestiones que afectan al propio reglamento", asegura el presidente de la FPTM.

Sin embargo, ni el propio Ayuntamiento de Madrid ni la Asociación Madrileña del Taxi entienden que la situación sea así. Borja Carabante, delegado de Medio Ambiente y Movilidad, aseguró que FPTM "está en su derecho de recurrir" pero indicó que en el nuevo documento "solo dos artículos quedarían anulados y están suficientemente aislados para que no afecten al resto de la ordenanza".

Por su parte, desde la Asociación Madrileña del Taxi, que impugnó la sentencia del TSJM que anulaba el reglamento de la Comunidad de Madrid, se asegura que "el texto autonómico aprobado en 2019 está en vigor mientras no haya sentencia firme". La AMT informa que la propia Comunidad de Madrid también ha impugnado la sentencia -algo que desde FPTM no se atreven a confirmar puesto que no les ha llegado aún notificación

# nueva ordenanza en Madrid

al respecto. Felipe Rodríguez, presidente de AMT, explicó que han solicitado un recurso de casación ante el Tribunal Supremo para que decida finalmente sobre la legalidad del reglamento autonómico.

Licencia o permiso por puntos

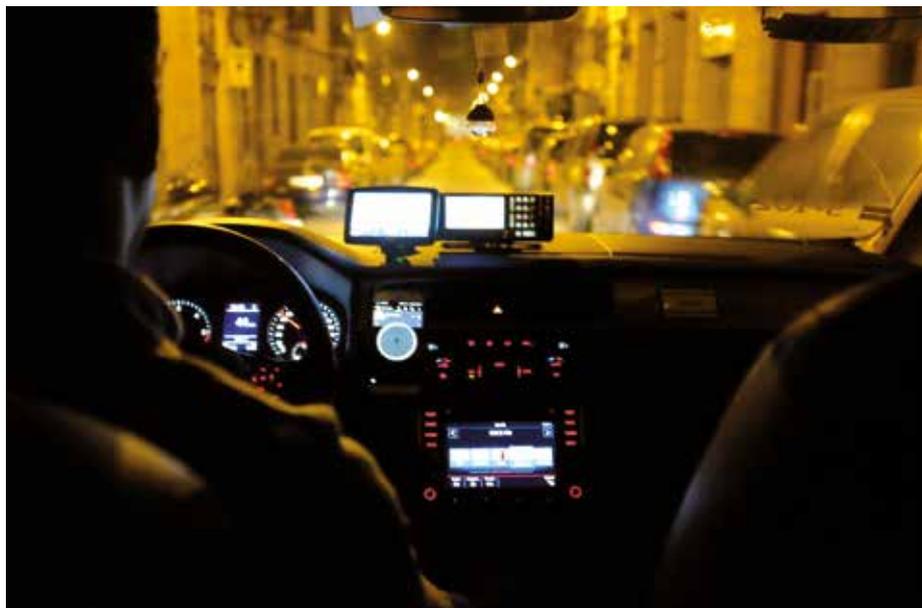
Al margen de la situación judicial en la que pueda quedar la ordenanza una vez sea publicada y atendiendo a los procedimientos abiertos con el reglamento, lo cierto es que no son muchos los aspectos en los que ha habido consenso entre las asociaciones representativas del taxi.

Un punto en el que sí estaban de acuerdo todas las asociaciones y así lo hicieron saber en las alegaciones era su posición contraria a que se establezca un sistema de licencias por puntos. Las organizaciones entendían que lo más oportuno era que los puntos a detracer a los profesionales por mala praxis recaigan sobre la cartilla o permiso de conducción del taxi.

Inicialmente, al cierre de esta edición y en base a lo anunciado por el Ayuntamiento y facilitado a medios de comunicación, todo hace indicar que se aprobará una licencia por puntos, pero según ha podido saber La Gaceta del Taxi cabría la posibilidad de que finalmente, a través de una enmienda aprobada en el Pleno, lo que quede aprobado sea el permiso por puntos.

Alberto de la Fuente Miñambres, presidente de la Asociación Gremial Madrid, indicó que la licencia por puntos era una de las pocas cosas en las que estaban en contra desde su organización. "Todas las asociaciones al unísono pusimos de relieve esta circunstancia en las alegaciones conjuntas pero no fueron tenidas en cuenta por el Grupo Municipal", explicó Miñambres. "Nos trasladaron que no había soporte legal para poner un permiso municipal por puntos y no una licencia por puntos", aseguró el presidente de Gremial, que en cualquier caso sí que considera positiva la redacción de la Ordenanza, con la cautela, al igual que sus compañeros, de esperar a la redacción definitiva que deba ser publicada.

"Hay varias cosas en las que se podría mejorar, pero en general Gremial está de acuerdo con la ordenanza", afirma el presidente, que deja claro que su organización "no va



Las asociaciones discrepan por el control del precio cerrado

a impugnar la ordenanza" ya que entienden que "la mayoría de los artículos publicados son positivos para el taxi y dan garantías al usuario".

Uno de los aspectos, incide De la Fuente, que aporta garantía al usuario es el establecimiento del precio máximo cerrado que se introduce en la ordenanza. "Nos hace más transparentes y más competitivos", asegura el presidente de Gremial. Sin embargo, y pese a que en el concepto general del pre-

cio cerrado parece haber algo de consenso, en cómo lo ha desarrollado el Ayuntamiento se mantiene la división entre las asociaciones.

Javier Fernández Valero, nuevo presidente de Élite Taxi Madrid, considera que el precio cerrado debería estar regulado a través de un algoritmo de la propia aplicación municipal TXMad. "El Ayuntamiento no lo tiene preparado para que todos trabajemos con el mismo precio y ahora cada emisora o aplica-

**Los taxistas no podrán tener antecedentes penales de carácter sexual**

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



**VALORACIÓN SIN COMPETENCIA**

**Señor González ☎ 670 91 43 91**

## FPTM y Élite contra la liberalización de los vehículos eléctricos

ción puede dar un precio distinto por el mismo servicio”, lamenta Fernández.

Esa misma postura la comparte también Julio Sanz, que considera que con este precio cerrado aprobado por el Ayuntamiento se “desvirtúa la tarifa”. “El Ayuntamiento debería tutelar con la aplicación TXMad que todos los precios marcasen igual independientemente de la emisora a la que el cliente acuda”, explica el presidente de FPTM, que sostiene que el precio cerrado como idea es bueno, pero su mala aplicación “es malo para el sector”.

### Polémica con los regímenes de libranza

Si que están de acuerdo con esta implantación del precio cerrado en la Asociación Madrileña del Taxi. La organización presidida por Rodríguez Baeza considera que es una herramienta buena para el taxi. También están a favor en la AMT con la posibilidad de que tanto los que tienen un vehículo adaptado a personas con movilidad reducida como los que tienen vehículos 100% eléctricos estén exentos del régimen de descansos y puedan trabajar los siete días de la semana.

En este punto, sin embargo, confronta directamente con la posición defendida por Federación Profesional y Élite Taxi. Julio Sanz, sostiene que “pretender desregularizar el sector eliminando los días de libranza en base a unos coches con licencias de primera y de segunda es totalmente regresivo y no está sustentado en ningún estudio previo”.

Desde Élite Taxi, al tiempo que recalcan que la ordenanza es “muy lesiva para el taxi”, aseguran que la eliminación de los descansos para los vehículos 100% eléctricos “ni siquiera venía recogido en las consultas previas a la ordenanza”. “No sabemos si se trata de una irregularidad que se pueda echar para atrás”, explica el presidente Fernández Valero, al tiempo que critica la eliminación de la convocatoria especial de eurotaxis. “Todo el que quiera podrá poner un eurotaxi y trabajar los siete días de la semana, que si se suman a los eléctricos, serán 3.000 coches circulando más en Madrid todos los días”.

Al igual que ocurre con el precio cerrado,



*Tener la ESO deja de ser una exigencia obligatoria para acceder al taxi*

tampoco hay consenso dentro de las organizaciones representativas del taxi con respecto al taxi compartido. Las más favorables a la ordenanza consideran que sí que puede ser una buena herramienta de futuro para los taxistas, mientras que FPTM y Élite están en contra asegurando que el taxi compartido “no aporta mucho” en una ciudad tan grande como Madrid con más de 15.700 taxis.

Finalmente sí que hubo acuerdo entre las asociaciones del sector en la nueva obligación que establece que para acceder a la profesión de taxista en Madrid no se pueden tener antecedentes penales de delitos sexuales y de la infancia. De la Fuente Miñam-

bres considera que esto es positivo para el taxi “ya que permitirá que todo aquel que se suba a los coches vaya con total garantía de que el conductor es una persona de total solvencia”.

AMT y Gremial Madrid también manifestaron su posición favorable a que la nueva ordenanza haya eliminado la exigencia de la ESO para la obtención del permiso municipal de conducción. “Para nosotros es positivo porque nos da posibilidad de dar trabajo a personas que de otro modo nunca podrían estar trabajando en otro sector”, explica el presidente de Gremial.

Javier Izquierdo

## Otras novedades de la Ordenanza

Más allá de los puntos donde las organizaciones representativas del sector han mostrado mayores discrepancias, la ordenanza aprobada por el Ayuntamiento de Madrid ofrece una reforma considerable de otros aspectos importantes para el desarrollo de la actividad del taxi en Madrid. Concretamente, y de cara a la modernización y digitalización del servicio, se introduce la obligación, en el plazo máximo de dos años, de admitir el pago sin contacto, lo que reducirá también los riesgos de contagio por COVID-19. También se podrán emitir tickets electrónicos. Entre las exigencias a los conductores, se encuentra cuidar el aseo y la vestimenta en la prestación del servicio con un nuevo código de vestimenta que mejorará la imagen del sector (camisa o polo lisos y resto de la indumentaria oscura) Un luminoso en el vehículo con el letrero ‘SOS’ para que sea activado en caso de que se produzcan incidentes graves en el interior es otra de las incorporaciones al articulado tras las propuestas de modificación por parte los partidos políticos. Además, se establece a través de las enmiendas que la persona que transmita una licencia de taxi no podrá volver a tener otra hasta transcurridos dos años.

SABEMOS QUE UNA HERRAMIENTA  
IMPRESINDIBLE PARA  
TU TRABAJO ES TU VEHÍCULO

TAMBIÉN LO ES  
TU CARNÉ DE CONDUCIR

## RETIRADA DE CARNÉ DE CONDUCIR 1.900 €/ MES

- POR SENTENCIA JUDICIAL HASTA 2 AÑOS
- POR PÉRDIDA TOTAL DE PUNTOS HASTA 3 MESES
- COBERTURA 24HS/365 DÍAS AL AÑO
- INCLUSO CON VEHÍCULO PARTICULAR

Además:

- CURSOS DE RECUPERACIÓN DE PUNTOS
- ASESORÍA JURÍDICA GENERAL
- DEFENSA PENAL EN ESPAÑA Y UE

**TU SEGURIDAD POR  
78,08€/AÑO**

¿Sabías que La nueva reforma del Código Penal en accidentes por imprudencia grave o menos grave con lesiones vuelve a tener cabida en la jurisdicción penal?

Ahora tiene el tratamiento de delito y no de falta, llevando aparejadas en cualquier caso penas de privación del permiso de conducir de hasta 4 años.

¿Has calculado lo que dejarías de ingresar en una situación como esta?

Si quieres la mejor protección para ti como profesional de la conducción, tenemos la mejor solución aseguradora.

Si quieres elevar tu nivel de protección, puedes complementarlo con otras opciones que te garanticen ingresos ante un imprevisto.

- Incapacidad Laboral
- Enfermedad
- Accidentes...

**SOLICITA UN PLAN DE PROTECCIÓN  
PERSONALIZADO**



Amplia red de cobertura  
y servicios a través de

imcae



[www.ueca.es](http://www.ueca.es)



Valencia **96 351 36 25**  
c/Conde Salvatierra de Álava 6, 1º  
[valencia@ueca.es](mailto:valencia@ueca.es)

Madrid **91 522 75 11**  
c/Hortaleza, 65  
[info@ueca.es](mailto:info@ueca.es)

CTM Madrid **91 785 08 70**  
Ctra. Villaverde a Vallecas Km 3,500 Local C031  
[mercamadrid@ueca.es](mailto:mercamadrid@ueca.es)

Las Palmas de Gran Canaria

# Un informe respalda la

**El Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria trabaja en nueva Ordenanza del taxi que incluirá una regulación de la jornada laboral de los profesionales, que actualmente trabaja todos los días. Apoyada en un estudio sobre la realidad del taxi en el último año, y comparándolo con datos de 2016, la nueva normativa espera ofrecer una salida al taxi que le permita ser rentable.**



*Los taxistas pasan más horas en la calle, aunque estacionados en paradas*

Cuando los datos hablan, poco más se puede hacer. Y los datos del informe presentado por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria a la Mesa del Taxi son bastante elocuentes. Un documento "real" con cifras "reales" extraídas de los taxímetros de los titulares de licencias que voluntariamente han participado en este estudio cuyo objetivo, aseguran desde el propio sector, es respaldar una demanda histórica del taxi capitalino, que el sector se encuentra sobredimensionado.

Y esta realidad, que señala la mayoría de las asociaciones que conforman la Mesa del Taxi se ha puesto más de relieve durante la pandemia. Sin turismo y sin ocio nocturno, el taxi se ha regulado de diferentes maneras para hacer frente a la escasez de demanda, pero los juzgados han dirimido en varias ocasiones que el Ayuntamiento no podía hacerlo por la vía del decreto, sino que cualquier tipo de regulación, ya sea excepcional u ordinaria tenía que estar reflejada en la Ordenanza del Taxi.

Precisamente, con el objetivo de dotar de mayor seguridad jurídica una medida tan controvertida, el Ayuntamiento ha solicitado este estudio con el que esperan apuntalar una posible regulación de los descansos y, en casos excepcionales, una regulación extraordinaria. Las Palmas de Gran Canaria es una de las pocas capitales de provincia donde el taxi trabaja las 24 horas los 365 días del

año y aunque se ha llegado poner en marcha un sistema de descansos o libranzas todos los intentos han terminado siempre en los juzgados.

Por eso en el mes de enero la Concejalía de Movilidad firmó con la Mesa del Taxi una declaración conjunta por la que se comprometían a regular los días de descanso o turnos de trabajo del sector a través de la Ordenanza Municipal del Taxi. Asimismo, anunciaban el encargo de un estudio económico a una consultoría independiente para ayudar a sustentar las decisiones que se adopten.

Cinco meses después, el taxi conoce ya los resultados de este estudio cuyas conclusiones respaldan las peticiones del taxi. "Resulta conveniente corregir el exceso de oferta que actualmente se detecta [...] En este sentido, el modelo implementado en este informe concluye que un ajuste de un 50% aproximadamente en la oferta, originaría fuertes ahorros de costes y sin presumiblemente afectar a la calidad del servicio, podría permitir una distribución más equitativa de la demanda y un aumento de la productividad del sector".

**"Un ajuste de un 50% en la oferta, originaría fuertes ahorros de costes"**

# regulación del taxi

## Los datos del taxi

El objetivo del informe es entender la situación del sector y, además, ayudar al Ayuntamiento a la hora de plantear un instrumento para el control de la oferta y repartir la “mermada demanda”. Sin embargo, en 2016 el propio Ayuntamiento ya solicitó la elaboración de informe para tratar de conocer la situación real del sector. Hace cinco años, las conclusiones eran muy similares, presentando un sector sobredimensionado, un extremo “que se podría ver agravado si las diferentes plataformas de economía colaborativa acaban desembarcando en la ciudad, lo que podría mermar la demanda del taxi”, por lo que recomendaban acometer un “redimensionamiento del sector” ordenado.

Y eso que en estos cinco años, el número de licencias se ha reducido un 2%, pasando de 1.633 a 1.598 licencias. Pero el sector también ha sufrido una caída relevante de la demanda, cifrada en un 16%, así como de una reducción kilométrica del 8%. Sin embargo, y aunque pueda resultar contradictorio, la duración de la jornada se ha incrementado un 3%, lo que supone algo más de 12 horas al día, casi una hora más si lo comparamos con los datos de 2016, consecuencia de menos “trillar” o “callejeo”, y más tiempo en paradas esperando a que aparezcan los clientes.

El incremento de las tarifas en 2018 ha ayudado, no obstante, a que el impacto económico sea menor, solo se ha reducido un 2% la recaudación diaria, al haberse incrementado el ingreso bruto por carrera un 17%.

Con estos datos, que suponen una radiografía del sector, el informe sugiere diferentes alternativas para equilibrar la situación, como incrementar el tamaño del mercado mediante políticas de incentivo del uso del taxi o implementar una política tarifaria más agresiva, según los datos extraídos, la opción “más realista” aunque “no exenta de dificultades” y, sobre todo, “de manera inmediata” es ajustar la oferta para acomodarla a la situación del mercado. Para ello sería necesario reducir el número medio de días de actividad de la flota en 147,88, lo que supone que, de

media, diariamente podría operar el 50,04% de la flota.

Un ajuste que, siempre de acuerdo con el estudio, supondría reducir la producción anual de kilómetros del conjunto de la flota unos 48,2 millones y en 2,8 millones de horas la del personal adscrito a la misma. En dinero, para el que se lo pregunte, los salarios se reducirían, situándose en 13,544 euros al año, generando un ahorro al sistema de más de 36 millones de euros.

Todo ello llevaría a incrementar la productividad de los taxistas, permitiendo así elevar el porcentaje de tiempo de la jornada laboral de trabajo efectivo, es decir, taxi ocupado con cliente, que podría situarse alrededor del 47,7%.

## “El 98% del sector quiere regularse”

Desde ATAT, Francisco Reyes, su presidente, confía en que con este informe el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria saque adelante la nueva Ordenanza e incorpore la regulación del sector del taxi. “El propio estudio te dice que trabajamos una hora más ahora que en 2016”, señala Reyes. Esto, sumado a que tienen “las tarifas más baratas de España es algo que nos lastra muchísimo”. “De lo que se trata es de tener una radiografía real del sector, porque necesitamos saber donde estamos para saber a dónde ir. Y sin datos es difícil establecer una hoja de ruta realista”.

El informe, explica Reyes, “es una muestra significativa, rigurosa y real”. En él han participado titulares han participado de forma anónima aportando los tickets de sus taxímetros a lo largo del día, donde quedan reflejados el tiempo de ocupación, la media de kilómetros en vacío, la media de las carreras...

Reyes tiene claro que el sector tiene un problema de sobreexplotación desde hace 37 años, “cuando se concedieron nuevas licencias y pasamos a tener una ratio de 4,3



Última reunión de la Mesa Municipal del Taxi en mayo de este año

taxis por cada 1.000 habitantes. La ratio nacional a día de hoy es de 2,3”. Por ello se lleva pidiendo una regulación durante años, especialmente durante la pandemia, donde la demanda cayó estrepitosamente. “Se solicitó por parte de la Mesa del Taxi una regulación, pero ASPROTAC llevó ante la justicia la regulación al 50% y un auto judicial hace que a día de hoy salgamos todos a la calle”. Por eso, insiste Reyes, es importante que se actualice la Ordenanza en diferentes aspectos, incluyendo el regulatorio. “Ayuntamiento reguló pero hay sentencias que señalan que estas regulaciones deben hacerse a través de la normativa”.

Según nos explica el presidente de ATAT, “el 98% de los profesionales del taxi de Las Palmas de Gran Canaria está a favor de regularnos. Y queremos una herramienta que no pueda llevarse ante los tribunales como ha sucedido en otras ocasiones.”

Preguntado sobre si plantearían a las administraciones la posibilidad del rescate, como se ha hecho en Sevilla o en Santa Cruz de Tenerife, ahora mismo el rescate no se contempla, aunque a través de la opción de tanteo-retracto que tiene el propio Ayuntamiento sobre licencias que han salido a subasta pública sí que se han rescatado unas 24 licencias. “No obstante, aunque ahora no esté sobre la mesa no es algo que no se descarte en un futuro”. Eso sí, Reyes tiene claro que “mientras eso llega los taxistas tenemos que rentabilizar nuestras horas de trabajo”.

Olga Lobo

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

## MADRID

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



#### DACIA

Lodgy Laureate GLP	1.600	100	9.950*
Logan CMV/ GLP	900	90	9.460

\*PRECIOS DESDE. No incluido gastos de preparación taxi.

**RENAULT JURADO.** Tel. 914 010 549

C/ Alcalá, 187. Madrid



#### FIAT

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

Precios sin IVA. Adaptación eurotaxi incluida.



#### FORD

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

\*Precios desde. No incluida adaptación eurotaxi

**ALMOAUTO .** Tel. 91 331 05 70

Avda. de la Albufera 323. Madrid



#### HYUNDAI

IONIQ FL Híbrido	1.600	141	23.000*
------------------	-------	-----	---------

\*PRECIOS DESDE.



#### LEXUS

IS300h Business	2.500	223	31.980
IS300h Ejecutivo	2.500	223	36.400



#### MERCEDES

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

\*Precios DESDE con descuentos. IVA incluido



#### NISSAN

Leaf 40kwh	150	110kw	32.750*
Leaf 62 Kwh	217	160kw	37.900
-NV200 40kWh	109	80kw	38.545
e-NV200 40kWh Eurotaxi	109	80kw	38.545

Estos precios incluyen los descuentos de las ayudas en vigor.

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



#### PEUGEOT

508 5P Allure Hybrid/e	110kw/1.6	225	34.900*
508 SW Allure Hybrid/e	110kw/1.6	225	35.900*



#### RENAULT

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

\*No incluidos gastos de preparación taxi, ni IVA.

**RENAULT JURADO.** Tel. 914 010 549

C/ Alcalá, 187. Madrid



#### SEAT

León GNC Style	1.500	131/96Kw	20.850
----------------	-------	----------	--------



#### SKODA

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



#### SSANGYONG

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



#### TESLA

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

Precios desde, restado el IVA y las ayudas institucionales.



#### TOYOTA

Prius + Eco	1.800	136	24.550
Verso Proace / Eurotaxi	2.000	150	35.868*

Precios DESDE.

**COMAUTO SUR.** Telf. 91 498 71 70

Avda. Carlos Sainz, 11 - Leganés



#### VOLKSWAGEN

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

\*No incluida matriculación, preparación ni transformación.

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

C/ Tauro 27. Madrid. ftome.com

# SUSCRÍBETE

a la primera revista del sector. Desde 1995



**PROMOCIÓN ESPECIAL para asociaciones, cooperativas y radioemisoras**

**31 euros/año**

Infórmate: [info@gacetadeltaxi.com](mailto:info@gacetadeltaxi.com)

# “Tenemos que ir de la mano del taxi

**La relación entre FAMMA-COCEMFE y el taxi no ha sido un camino de rosas. Sin embargo, en los últimos años parece existir un mejor entendimiento propiciado, principalmente, por el aumento de vehículos adaptados en las calles de Madrid. De un eurotaxi “en peligro de extinción”, como nos señala Javier Font, presidente de la Federación, a unos 650 vehículos accesibles, hablamos sobre la evolución de un servicio social indispensable para la integración en la sociedad de las personas con movilidad reducida.**



Javier Font, presidente de FAMMA-COCEMFE

El pasado 7 de abril finalizó la Primera Convocatoria de Régimen Especial de Eurotaxi de la que quedan en la actualidad 198 vehículos eurotaxi activos. Esto significaba que estos vehículos volvían a estar obligados a librar dos días a la semana, como el resto de licencias. Sin embargo, este aparente paso atrás en la accesibilidad del sector es transitorio, ya que en la nueva Ordenanza Reguladora del Taxi, aprobada en el Pleno, se elimina este régimen especial y se abre a cualquier eurotaxista la posibilidad de trabajar todos los días de la semana, las 16 horas que establece la regulación horaria. Una medida aplaudida desde la Federación de Asociaciones de Personas con Discapacidad Física y Orgánica de Madrid, FAMMA, que espera que con este tipo de incentivos más taxistas den el salto al taxi adaptado yendo más allá del mínimo del 5% establecido por ley. “Es algo importantísimo, ha funcionado bien y entendemos que debe mantenerse y no solo con listas cerradas”, ha explicado a nuestro medio Javier Font, presidente de la organización.

Un entidad que ha tenido sus más y sus menos con el sector del taxi, al que reconoce una evolución muy positiva en cuanto a accesibilidad. “Llegan muy poquitas quejas a esta federación sobre el taxi adaptado”, nos reconoce, y asegura que es importante que el

**Con el eurotaxi se amplían las posibilidades de servicio y se generarán “más ingresos”**

taxi y ellos trabajen de la mano defendiendo sus propios intereses. “Ante la falta de ayudas, los profesionales necesitan incentivos”, insiste Font, para quien el taxi adaptado, además de ser un servicio social para personas con movilidad reducida, permite a los profesionales ampliar su mercado. “Entendemos que el taxi es un negocio y tiene que ser sostenible y entendemos que puede no ser rentable solo prestando servicios PMR”.

**Gaceta del Taxi.-** ¿Cuáles son los aspectos más importantes para hacer del taxi un servicio más accesible para todos?

**Javier Font.-** Tenemos dos claves importantes, una es la adaptación de los vehículos, y también los servicios y el volumen de la flota. Evidentemente un mayor número de vehículos accesibles conllevará a una reducción del coste por pasajero, porque cuantos más vehículos existan más disponibilidad habrá y los costes serán igual de equiparables

# para conseguir objetivos en común”

**“Antes ver un taxi adaptado era algo imposible y ahora es más común”**

que los del resto de la flota. Por el contrario, si nos retrotraemos a cuando había serias dificultades para encontrar un taxi, el coste de este servicio era muy elevado.

**G.T.-** A falta de conocer el texto definitivo de la Ordenanza, ¿qué alegaciones ha presentado FAMMA?

**J.F.-** Desde la Federación hemos pedido el control tarifario, que se establezca un máximo coste por zonas y no dejarlo abierto a una única zona porque las distancias son las que son y hay que darse cuenta de que el taxi adaptado es un servicio social y a veces te puede tocar un servicio cerca y otro lejos.

También reclamamos que el servicio de taxi accesible sea las 24 horas los 7 días a la semana y hemos solicitado que no haya restricciones de tiempo en las paradas para recoger a las personas de movilidad reducida, además de pedir al Ayuntamiento que mejore dichas paradas en cuanto a accesibilidad.

Por otro lado, creemos que es muy importante que se lleve a cabo un registro de control de las licencias, para conocer todas las licencias adaptadas concedidas.

**G.T.-** ¿Qué ha supuesto el ya finalizado Régimen Especial de Eurotaxi para la accesibilidad?

**J.F.-** Se ha dado un impulso importantísimo, porque hará como 5 años que los eurotaxis estaban a punto de extinguirse, con 94 vehículos, y ahora estamos en casi 600 vehículos. Es importante que haya ciertos aspectos que puedan propiciar que el servicio de taxi adaptado sea atractivo para los profesionales, además de tender a un modelo único de taxi accesible. Ojalá todos los taxis del futuro sean accesibles, porque al final es la evolución de un transporte que puede prestar sus servicios a todas las personas, no solo a los que tienen el carnet de discapacidad como yo, sino a personas mayores o personas que necesiten este tipo de vehículos de alta capacidad. Eso hace que el taxi sea más versátil y que al final abarque un mayor nivel de población. Al final no nos podemos olvidar de que el taxi se trata de una actividad económica y ampliar las posibilidades de servicio le generará más ingresos.

Entendemos que los taxis son negocios y tienen que ser sostenibles y puede no ser

rentable un vehículo adaptado solo prestando servicios PMR. Por eso creemos que también sería interesante publicitar algunos de los beneficios de este tipo de vehículos.

## Eurotaxis sin descansos

**G.T.-** ¿Cómo valora que cualquiera que decida adquirir un vehículo adaptado pueda trabajar todos los días de la semana?

**J.F.-** Es algo importantísimo, porque ha funcionado bien y entendemos que debe mantenerse y no solo con listas cerradas, sino que cualquiera que tenga interés en este tipo de servicios pueda optar a ellos. Se habla de mínimos de un 5% pero con este tipo de medidas podemos ampliar mucho más, aunque creo que es una cuestión de estrategia de negocio por parte del taxista, que puede ver sus ingresos crecer. También estamos a favor de que sea un servicio 24 horas los 7 días de la semana, como hemos pedido en las alegaciones, y que al menos un 65% de la flota adaptada esté en funcionamiento todos los días

**G.T.-** La creación de esta excepcionalidad para incentivar los eurotaxis viene a paliar el déficit de ayudas a la adquisición de unos vehículos que, por su condición, son de un coste más elevado. Tampoco existen, a día de



Madrid tiene más de 600 eurotaxis, lejos todavía del 5% mínimo de flota adaptada



La nueva Ordenanza permitirá a los eurotaxista trabajar todos los días de la semana

hoy, ayudas al transporte a las personas con discapacidad. ¿Cree que es un tema que la administración debe subsanar para mejorar la movilidad de este colectivo?

**J.F.-** Por supuesto que hay una carencia por parte de la Comunidad de Madrid en cuanto a esas ayudas que había antes para el taxi adaptado. Hemos visto cómo se han ido reduciendo y llevamos tiempo reclamándolas. Esperamos que ahora, con el nuevo equipo de Gobierno esto se pueda retomar. En cuanto al bono taxi, era una ayuda muy interesante para mi colectivo, aunque las cuantías eran ínfimas dado los precios del transporte.

Que tenga 900 euros como la cifra más alta de ayudas al transporte y la movilidad, es una cantidad que se consume en muy poquito tiempo, no llega a un año. Esto hace que estas personas no se integren en la sociedad a través de la formación, la cultura, el trabajo o el deporte. Trabajamos para que se pueda reconducir, esperemos que así sea. Evidentemente tenemos que ir de la mano del taxi para conseguir objetivos en común sin dañar a ninguna de las dos partes.

## Relación cordial

**G.T.-** Las relaciones entre FAMMA y el taxi han pasado por muchos altibajos, ¿en qué situación se encuentra ahora?

**J.F.-** Nosotros siempre estamos abiertos al diálogo, se pueden hacer cosas conjuntas que ayuden a mejorar los servicios y que la discapacidad esté bien atendida. Es posible trabajar para que ambas partes estén satisfechas, lo que sí es claro es que nosotros

somos muy directos a la hora de defender a nuestro colectivo, además de que por encima de todo está la obligación que tiene la administración de que esto sea así. Si los taxistas lo creen oportuno, podemos trabajar en esta misma dirección y no habría ningún problema en ello.

**G.T.-** ¿Cómo califica la evolución del taxi accesible en los últimos diez años?

**J.F.-** Ha habido un cambio muy favorable. Desde que tuvimos el conflicto con el taxi por la falta de vehículos hasta ahora, la situación ha evolucionando muy bien y desde aquí queremos felicitar a quienes se han pasado al taxi adaptado. Somos conscientes de que es una decisión que va por barrios y que las circunstancias económicas son las que son. Pero puedo decir que llegan muy poquitas quejas a esta federación sobre el taxi adaptado. Al haber más taxis adaptados ese mayor volumen de flota ha propiciado que los precios no sean tan desorbitados. También creemos que el tratamiento de los servicios por parte de las radio emisoras hacia muy lenta la respuesta, ya que contaban con pocos vehículos adaptados. Por otro lado creo

## “Llegan muy poquitas quejas a FAMMA sobre el taxi adaptado”

que a día de hoy han bajado las llamadas a emisoras y hay más servicios a pie de calle, porque hay más eurotaxis. Antes ver un taxi adaptado era algo imposible y ahora es más común, veías un taxi adaptado y era como ver algo de la prehistoria.

**G.T.-** Aunque hablamos del taxi, es inevitable preguntarle por los vehículos de alquiler con conductor. ¿Piden las mismas exigencias en accesibilidad que a los taxis?

**J.F.-** Me encanta que me hagas esa pregunta, porque sé que es muy áspera para el sector del taxi, pero exigimos las mismas condiciones. Es más, hasta hace poquito estábamos trabajando en una regulación de estos vehículos de alquiler con conductor con la Comunidad de Madrid y ahí nuestras propuestas eran que también tenían que cumplir con ese mínimo del 5% de vehículos adaptados. Lo hemos denunciado por activa y por pasiva, y nadie quería asumir la competencia de desarrollar esa orden. Ahora parecía que el gobierno autonómico había recogido el guante del Gobierno para regular los servicios VTCs, aunque habrá que retomar las negociaciones una vez se constituya el nuevo Gobierno.

Es cierto que Cabify tuvo taxis adaptados, pero creo que la estrategia de negocio no la llevó adecuadamente, y creemos que ellos con su tecnología podrían haber priorizado servicios PMR cuando los hubiera y cuando no, que esos taxis cogieran otros servicios. Esperemos que salga adelante el Reglamento con las aportaciones que hemos realizado desde la Federación.

Olga Lobo

## Taxis con bucle magnético en Madrid

La nueva Ordenanza Municipal del Taxi incluye la obligación de instalar en los nuevos vehículos un bucle magnético (sistema de sonido) para mejorar la accesibilidad de las personas con dificultades de audición que utilicen audífonos. El dispositivo va instalado bajo el salpicadero y permite comunicarse al taxista con el usuario, que redirecciona el audífono al bucle, aislando todo el ruido ambiente existente. El precio del dispositivo ronda los 500 euros.



**SI ERAS TAXISTA**  
**DISFRUTA DE TU**  
**PRÉSTAMO**  
**Y NO PAGUES NADA**  
**DURANTE EL PRIMER AÑO**



 **650 196 404**  
**648 756 035 620 934 211**

**SOR ÁNGELA DE LA CRUZ 24 ESC. B 5° C MADRID.**

**Taxistas,**  
se acabaron las esperas

# Reparamos tu taxi en tu **día de libranza**

L M X J V S D L M X J V S D L M X J V S  
D L M X J V S D L M X J V S D L M X J V  
S D L M X J V S D L M X J V S D L M X J

Taller con servicio

## 24 h/365 días

Trabajamos con todas las  
aseguradoras y utilizamos  
recambios originales

C/ Marqués de Mondéjar, 25 MADRID

Teléfono móvil: 648 770 455  
Teléfono recepción: 91 594 88 29  
Teléfono administración: 91 594 88 27  
Teléfono nocturno (22:00 a 07:00 horas): 619 27 69 90

[www.crmondejar.com](http://www.crmondejar.com)

