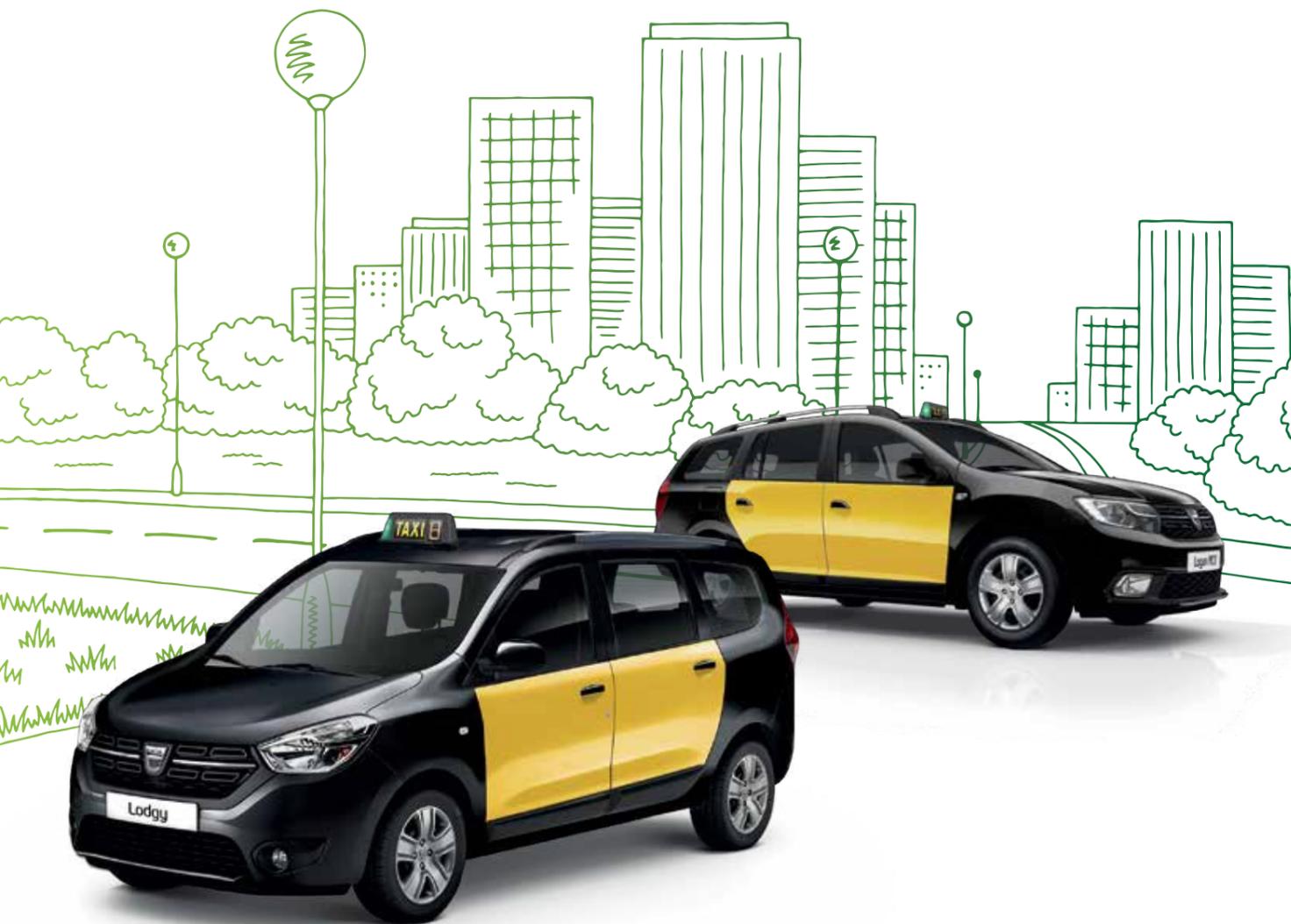




Gama Dacia Taxi GLP

Súmate al movimiento inteligente



REPSOL



Gama Logan MCV GLP: consumo mixto (l/100km) desde 3,5 hasta 5,4. Emisión CO2 (gr/km) desde 90 hasta 120.
Gama Lodgy GLP: consumo mixto (l/100km) desde 4,0 hasta 6,1. Emisión CO2 (gr/km) desde 103 hasta 139.

Disfruta de grandes ventajas:
Ahorro frente a otros combustibles tradicionales.
Menor contaminación del medio ambiente.
Acceso a ciudades con restricciones.

Dacia España Dacia ESP www.dacia.es

RED RENAULT - DACIA DE BARCELONA



BARCELONA

YOTAXI # N.º 17 # SEP-OCT 2019



FERIA DEL TAXI
REVUELTAS SENTENCIA 1-0
APOYO A PERSONAS CON DISCAPACIDAD

UNA NUEVA DIMENSIÓN EN TRANSPORTE ADAPTADO

Descubre el socio perfecto.
Nueva Volkswagen T6 - L2 con rebaje en exclusiva de ARC.
Rendimiento fuera de lo común, máxima eficacia y confort.
Configuración versátil, hasta 8 plazas.



EDITA:

DIFUTAXI S.L.
CIF: B70481171
Fernando Rey, n.º 12, 2º - Dcha.
15007 A Coruña
http://www.yotaxi.es

DIRECCIÓN GENERAL:

Héctor Prego
direccionmarketing@yotaxi.es

REDACCIÓN:

Andrea Anido
redaccion@yotaxi.es
prensa@yotaxi.es

DISEÑO GRÁFICO Y MAQUETACIÓN:

Carmen González
produccion@yotaxi.es

FOTOGRAFÍA:

Asociaciones
Héctor Prego

COLABORADORES:

Beatriz Lorenzo

DEPÓSITO LEGAL:

C 538-2016

TELÉFONO:

981 076 069

YOTAXI es una marca registrada de DIFUTAXI S.L. y no se hace responsable de la opinión de los colaboradores de esta publicación.

ANÚNCIATE
- 625 995 829 -
SE ATIENDE WHATSAPP

La piquera

Los meses de septiembre y octubre tuvieron como plato fuerte la celebración de la Feria del Taxi, que se celebró en el Palau Sant Jordi de Barcelona los días 14 y 15 de septiembre. Como cada edición -en este caso se trataba de la XIII-, ambos días sirvieron como punto de encuentro entre los profesionales del taxi con los expositores participantes, quienes se mostraron muy satisfechos por el incremento de visitantes con respecto a ediciones pasadas.

En este nuevo número de YOTAXI también repasamos brevemente la historia del taxi, un gremio con más de cuatro siglos de historia, que ha ido creciendo y adaptándose a los nuevos tiempos conforme han ido pasando los años, hasta convertirse en un servicio de calidad para los usuarios.

Nuestras páginas también recogen el exponencial incremento de las matriculaciones de vehículos de GLP, convirtiéndose así en una alternativa real al diésel, pues son muchos los españoles que están apostando por este combustible. De mantenerse esta tendencia, cerraremos este año con unas 30.000 nuevas matriculaciones de este tipo de vehículos.

En otro orden de cosas, Valencia tendrá próximamente una precontratación de una hora para los VTC. Contrariamente, la Junta de Andalucía todavía no ha movido ficha y este estancamiento ha provocado que asociaciones del taxi de Andalucía hayan convocado movilizaciones reivindicativas en señal de protesta por la falta de regulación de estos vehículos. Esperemos que estas reivindicaciones sirvan para que la Junta aporte soluciones reales y efectivas que arrojen esperanza al gremio del taxi.

Sumario

Feria del Taxi	4	Gas renovable	18
60Días	6	Apoyo personas discapacitadas	20
Taxi Class	8	Entrevista Jorge P. Celia	22
Revueltas sentencia I-0	10	Taxi internacional	24
Historia del taxi	12	Uida sana	28
Entrevista Javier Leralta	14	Agenda cultural	32
Medio ambiente	16	1er taxi adaptado ECO	34

Noticia

Éxito de participación en la Feria del Taxi de Barcelona

Los expositores se mostraron satisfechos por el incremento de visitantes y las colaboraciones realizadas con los diferentes stands de la Feria



La XIII edición de la Feria del Taxi, que se celebró en el Palau Sant Jordi de Barcelona los días 14 y 15 de septiembre, fue todo un éxito.

Ambas jornadas tuvieron muy buena acogida por parte del público, que se acercó hasta la Feria, el punto de encuentro para todos los profesionales del taxi. Los expositores estuvieron trabajando continuamente durante las dos jornadas, por lo que se mostraron muy contentos y satisfechos por haber participado en esta edición, que ha sido, sin duda, una de las más exitosas.

Desde la empresa organizadora, Sinergia Events, corroboraron que esta edición había sido una de las mejores y manifestaron a este medio que estaban "muy satisfechos" por la gran aceptación de esta edición de la Feria, tanto por parte del público asistente como por parte de los participantes.

Esta edición contó con la participación de más de 70 entidades relacionadas con el sector del taxi. En este sentido, diversos organismos como el Instituto Metropolitano del Taxi (IMET), el Área Metropolitana de Barcelona (AMB), el Ayuntamiento de Barcelona y

la Generalitat de Catalunya, y muchos colectivos que fueron invitados, no quisieron perderse esta gran cita.

Además de la zona de exposición comercial, también había una zona de Eco Test Drive, donde los taxistas podían probar algunos de los vehículos de la Feria, y una zona infantil donde niños de todas las edades pudieron aprender robótica construyendo un taxi con Lego y divertirse en la ludoteca.

Durante las dos jornadas, también se celebraron diversas mesas redondas sobre temas que atañen directamente al sector del taxi con visión de futuro. Acudieron a la Feria diversos representantes del sector del taxi y otras autoridades como Rosa Alarcón, presidenta de Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB) y regidora de Movilidad en el Ayuntamiento de Barcelona; Josep María Fortuny, subdirector general de Ordenación del Transporte de la Generalitat de Catalunya; y María Teresa Carrillo, gerente de IMET.

Desde YOTAXI, el medio oficial de la Feria del Taxi, pudimos comprobar en primera persona el buen ambiente que se respiró ambos días y esperamos que las próximas ediciones sean incluso mejores que la de este año.



Pilar Mosquera

Responsable del Departamento de Gestión de Proveedores en 60Días



Con 11 años de experiencia y sede central en A Coruña, 60Días se ha consolidado como la empresa líder en la recuperación del IVA de los tiques de gastos de viaje. Hablamos con Pilar Mosquera, la responsable del Departamento de Gestión y proveedores para que nos cuente más acerca de esta empresa.

¿Qué es 60Días?

Somos una empresa de servicios fiscales especializada en la gestión del gasto de empresas y autónomos tanto a nivel nacional como internacional, contamos con más de 1000 clientes de todo tipo de tamaño y sector. Las empresas delegan en nosotros la solicitud de sus facturas completas a partir de los tiques/recibos procedentes de los gastos de viaje de sus trabajadores (gasolina, peaje, taxi, parking, comidas...). Actualmente tenemos tiques/recibos del sector del taxi por un valor superior a 16 millones de euros en todo el territorio nacional.

¿Por qué necesitan estas empresas las facturas completas procedentes de los servicios de taxi?

Los tiques/recibos emitidos por los taxistas, ya sean los emitidos por el taxímetro o los recibos troquelados, son un documento perfectamente válido como factura simplificada pero no son suficientes para deducir las cuotas de IVA soportado. Para ello, es necesario solicitar la factura completa en la que figuren no solo los datos que identifican al taxista, sino también los que identifican a la empresa. La tenencia de la factura com-

pleta es un requisito indispensable para poder deducir el 10 % de IVA de los gastos que sus trabajadores realizan en el sector del taxi.

¿Por qué los trabajadores de las empresas no solicitan la factura completa en el momento del servicio?

Puede haber muchos motivos: falta de tiempo, olvido, no disponer de los datos fiscales completos de las empresas, etc. No obstante, no es necesario solicitarla en el momento del servicio. El Ministerio de Economía y Hacienda permite su solicitud en el plazo de cuatro años desde el día en el que se emitió el tique/recibo. Es dentro de este periodo cuando 60Días contacta con el emisor del tique/recibo para la obtención de la factura completa, y la solicita en nombre de la empresa, ya que fue esta quien realmente abonó el gasto de taxi a su trabajador.

¿Es posible emitir una factura de servicios de años anteriores? ¿Le repercute en algo al taxista?

Como te decía, Hacienda faculta esta petición a 4 años mediante la emisión de facturas de canje, esta no tiene implicación contable ni fiscal para el taxista, ya que este ingreso fue declarado en su momento. Las facturas de canje se caracterizan por emitirse a fecha actual pero también deben indicar la fecha del tique/recibo al que sustituyen. Es necesario recalcar que no implica ningún cambio en las contabilidades cerradas de los años anteriores.

Se trasladó desde A Coruña hasta Barcelona para participar como expositor en la Feria del Taxi, que tuvo lugar los días 14 y 15 de septiembre. ¿Cuál era el objetivo de 60Días en dicho evento?

Acercarnos al taxista y hacerle ver la importancia de su colaboración. A día de hoy, no existe ningún lugar físico en el que se pueda solicitar una factura completa de taxi y esto supone una gran desventaja en comparación a otros servicios de transporte. Nosotros contactamos con los profesionales del taxi por correo postal –más de 20.000 ya colaboran con nosotros mediante acuerdos de autofacturación o emitiendo ellos mismos las facturas de canje–, pero no todos han respondido a nuestra solicitud, ocasionando un perjuicio a sus clientes. Por otro lado, me gustaría resaltar la sensibilidad que han mostrado federaciones, asociaciones y gestorías ante la problemática que nos encontramos a la hora de contactar con el taxista, ya que en los tiques/recibos no constan ni dirección ni teléfono, lo que dificulta la solicitud. Siempre han sido proactivas a favorecer cualquier tipo de difusión y colaboración porque son conscientes de la importancia de la fidelización del usuario del taxi.

¿Qué ofrece 60Días a los taxistas?

Un servicio totalmente gratuito de transformación de tiques/recibos de taxi a facturas de canje para nuestros clientes comunes, se las facilitamos al taxista sin ningún coste y cumpliendo todos los requisitos fiscales para que únicamente las archiven en sus contabilidades del año en curso. Además, ayudamos al sector del taxi a fidelizar a sus clientes. Como dice nuestro eslogan "60días entre tú y tus clientes". Contamos con un equipo especializado en este sector, debido a sus particularidades y al elevado importe que las empresas destinan a él.

¿Cómo puede colaborar el taxista para facilitar a sus clientes las facturas de canje?

Contactando con nosotros, llamándonos al 981 122 673 o por correo electrónico a facturacion@60dias.es, deberán facilitarnos una dirección de correo electrónico a la cual le enviaremos toda la documentación y/o indicarnos una persona de contacto con la que prefieren que llevemos a cabo la gestión, por ejemplo, su gestoría. Nuestros clientes comunes están a la espera de la obtención de sus facturas de canje y nosotros estamos dispuestos a ayudarles en todo lo necesario.



Coneix totes les nostres solucions per a taxi adaptat

Taxi Class, servicio de taxis prémium en Barcelona

Ya cuentan con 10 vehículos Tesla e irán renovando, gradualmente, su flota de 175 vehículos



Taxi Class nace en 1997 como respuesta a una demanda del mercado, que reclamaba un tipo de taxi diferenciado y exclusivo. Con 21 años de experiencia en el sector del taxi prémium, los 175 taxistas que forman parte de esta empresa buscaban cubrir la demanda de un segmento de mercado y ofrecer un servicio con vehículos equipados para garantizar la comodidad y confort que los clientes demandan.

Esta empresa busca la excelencia en el servicio y, para ello, los taxistas que forman parte de ella trabajan teniendo siempre presente el cuidado y el trato exquisito al cliente. Los 175 profesionales que prestan este servicio prémium pertenecen al Área Metropolitana de Barcelona y, por lo tanto, sus tarifas están también reguladas por el ente metropolitano.

Asimismo, los miembros de Taxi Class siempre han pensado que la mejor forma de que una empresa funcione bien y preste un buen servicio a sus clientes es perteneciendo a ella. Es por ello que prácticamente la totalidad de los conductores son accionistas de la sociedad, que se unieron a este proyecto con una filosofía común: representar la calidad y el servicio en el taxi.

La compañía está compuesta por 175 vehículos, la mayoría de ellos de la marca Mercedes Benz E-Class y V-Class, y con acabados de alta gama como el Avantgarde, aunque están renovando, paulatinamente, su flota de vehículos por modelos cada vez más respetuosos con el medio ambiente.

Las restricciones actuales a los vehículos diésel, y su apuesta decidida por una movilidad más limpia y sostenible, les ha llevado a adquirir 10 vehículos Tesla y algunos más que ya están de camino. "Nuestra flota siempre ha estado compuesta por vehículos de Mercedes-Benz. Dicha marca nos proporciona ya modelos híbridos, pero mientras llega el Clase E Eléctrico, estamos incorporando vehículos de Tesla Model S", explica Nicolás Mateo, consejero delegado de Taxi Class.

"Los coches eléctricos más sencillos no encajan con nuestro modelo de negocio y por eso nos hemos decantado por Tesla", apunta Mateo. Siguiendo esta línea, esperan que se vayan renovando de 25 a 30 vehículos cada año para que, gradualmente, toda la flota de la empresa esté compuesta por vehículos híbridos o bien cien por cien eléctricos.

Además, este tipo de vehículos llaman mucho la atención de la gente "porque son coches de lujo exclusivos y, a la vez, son respetuosos con el medio". Esta conjunción de exclusividad y compromiso con el medio ambiente, ha motivado que estén teniendo "muy buena aceptación" por parte de los clientes de Taxi Class.

El placer de conducir un taxi Tesla

Acometer la inversión que supone adquirir un vehículo Tesla no es una tarea fácil, pero los miembros de Taxi Class han decidido apostar por la marca estadounidense porque cumple con los requisitos necesarios para satisfacer a su clientela.

"El precio de venta es alto, pero la contrapartida es que nos ahorramos la cuota mensual de gasoil, que suele ser muy elevada porque realizamos muchos ki-

lómetros a lo largo de la jornada", relata el consejero delegado de la empresa. De este modo, han estado haciendo números y la letra mensual del coche la suplen con lo que ahorran de gasoil.

Aunque la inversión económica es grande, hay taxistas de Barcelona que están a la espera de que alguno de los 175 socios de Taxi Class se jubile y poder ocupar su sitio. "Siempre hay compañeros que te llaman para que, en cuanto haya una plaza libre, le avisemos" comenta Mateo. Los taxistas que se retiran, venden el paquete completo, que incluye el coche, la licencia metropolitana y las participaciones en la empresa. Sin duda, una buena forma de reinventarse y dar paso a la gente joven con ganas de pertenecer al sector del taxi, pero con el aliciente de apostar por un modelo de negocio diferente.



Noticia

Las revueltas por la sentencia del 1-O le salen caras al taxi de Barcelona

La recaudación durante la primera semana de movilizaciones disminuyó entre un 25 y un 30 por ciento

La publicación de la sentencia del 1-O, el pasado 14 de octubre, trajo consigo multitudinarias movilizaciones en diferentes puntos de Catalunya y, con ellas, múltiples cortes de autovías.

Esta situación ha afectado notablemente a toda la ciudadanía y, entre ellos, a los taxistas de esta comunidad, especialmente a los de Barcelona, donde se han notado más las retenciones y los colapsos.

El mismo día que se conocía la sentencia, el aeropuerto de El Prat se convertía en el epicentro de la protesta contra la sentencia, con miles de personas impidiendo el acceso a la infraestructura. El aeropuerto de la ciudad condal se vio colapsado y sufrió hasta un centenar de cancelaciones de vuelo a lo largo del lunes por las dificultades de acceso a la terminal.

Todas las alteraciones que se produjeron durante la primera semana de movilizaciones, y que todavía con-

tinúan, están afectando de forma directa al sector del taxi, pues ha sufrido un descenso en el número de viajes realizados por el colapso de la ciudad y las alteraciones en la circulación.

Según indicaron diversas agrupaciones de taxistas de Barcelona a *El Confidencial Digital*, la recaudación durante la primera semana de movilizaciones, disminuyó entre un 25 y un 30 por ciento, siendo el lunes el peor día de todos debido a los cortes que se produjeron en las carreteras que conectan con el aeropuerto de El Prat.

Además de esto, los profesionales del taxi también recibieron quejas por parte de los usuarios a pesar de que ellos no eran los causantes de dicha situación. Pese a las complicaciones que se están viviendo en Barcelona, los taxistas están intentando desempeñar su trabajo de la mejor forma dentro de las posibilidades existentes.

CLUB DEL TAXI
by TSP



Taxi Services Provider (TSP) y RSM Correduría de Seguros han creado un paquete de seguros profesionales y personales para taxistas (auto, retirada de carné, incapacidad temporal para taxistas, salud para autónomos, hogar, móvil, etc.) exclusivo para taxistas. En esta unión se ha aprovechando su experiencia y alcance nacional, para desarrollar seguros con condiciones y coberturas específicas para taxistas. Todos los seguros están integrados en el Club del Taxi junto con el resto de ventajas diseñadas para que los taxistas puedan mejorar su ámbito de negocio. Contrata tu seguro de auto en Club del Taxi podrás beneficiarte de una reducción en el precio de tu seguro actual con la confianza de 5 grandes compañías ase-

guradoras. Puedes acceder a todos estos servicios y más en <http://clubdeltaxi.club-affinity.es/> o llamando al 93 340 27 90.

En el Club del Taxi puedes encontrar servicios con tarifas y condiciones exclusivas para taxistas que se renuevan periódicamente. Actualmente, ofrecemos, a través de un acuerdo con Orange, tarifas y terminales adaptados a las necesidades de los taxistas, con descuento para autónomos y empresas, además de un descuento añadido por ser del Club del Taxi. Puedes encontrar toda la información entrando en <http://clubdeltaxi.club-affinity.es/>, llamando al 91 021 42 41 o escribiendo a telefoniacлубs@affinitysoluciones.com

stab
Sindicato de Taxistas
Autónomos de Barcelona

• **Transferencia de licencias y matriculaciones**

• **Asesoramiento fiscal: Módulos y Contabilidad**

• **Seguros especializados para taxistas, ahorro, jubilación**

• **Asesoría Virtual—APP**

• **Asesoramiento jurídico: Recursos y denuncias**

• **Nóminas y Seguros Sociales**

• **Presentación de impuestos**

• **Escuela de Formación para obtención de la credencial**

Profesionales desde hace más de 35 años a tu servicio

Calle Juan de Garay, 21 local 4 - 08041 Barcelona

Teléfono: 933 402 790

www.sintab.es

e-mail: info@sintab.es

El taxi: cuatro siglos de historia



Al contrario de lo que muchos pueden pensar, la historia del taxi es mucho más antigua de lo que parece. Mucha gente quizás tenga en mente que el sector del taxi nació tras la aparición de los primeros coches. Sin embargo, ya en la Antigua Roma se hablaba de los primeros coches de alquiler.

Las primeras referencias al coche de alquiler llegaron de la mano del poeta romano Publio Virgilio, que menciona en una de sus obras que ponía este vehículo a disposición de todas las personas que lo necesitasen tanto como él, pues tenía movilidad reducida. Por lo tanto, no se trataba de un taxi pero funcionaba como servicio público urbano.

París, la cuna del sector

El primer servicio de taxi, similar al que conocemos hoy en día, nació en 1640. El pionero fue el francés Nicolás Sauvage, que abrió la primera empresa de taxis en la calle San Martín de París. Aunque este tipo de servicio no disponía de contador, inventó el modelo de transporte mediante el cual un ciudadano podía montar en uno de sus carruajes a cambio de un precio. Por lo tanto, se puede considerar que Sauvage fue el inventor del taxi.

Años más tarde, el inventor de la calculadora, Blaise Pascal, tuvo la idea de implantar el transporte público en las grandes ciudades a través de diversos sistemas

de carruajes y carrozas de caballos, más conocidos como taxis de sangre. Circulaban en trayectos determinados de antemano a través de un sistema de paradas de acuerdo con las necesidades y los recorridos demandados por los parisinos, de modo que se trataba de un medio de transporte similar al bus urbano actual.

El rey francés Luis XIV concedió los permisos en 1662 y el servicio quedó establecido entre el centro de la urbe y sus suburbios. Cuatro vehículos hacían el primer trayecto, que unía la Puerta de San Martín y la de Luxemburgo, en ocho minutos y en ambos sentidos. Sin embargo, el transporte público masivo de Pascal fracasó porque los vehículos utilizados eran muy lentos e incómodos.

Contrariamente, la empresa de Nicolás Sauvage alcanzó el éxito y la policía parisina empezó a controlar sus vehículos en 1703, asignándole un número de matrícula y una licencia para poder circular.

Años más tarde, concretamente en 1891, fue el alemán Wilhelm Bruhn quien inventó el famoso taxímetro, un aparato que medía la tarifa que el pasajero debía pagar en función de la distancia. De hecho, se empezó a utilizar la palabra taxi como abreviatura de este aparato.

En 1904, se puso en funcionamiento el primer taxi a motor de la mano de Luis Renault. Fue también en París, donde lanzó coches pequeños de dos cilindros para prestar servicio. Los taxis fueron los primeros coches que disponían de calefacción y cristales antideslumbrantes, una de las razones por las que las familias más pudientes lo utilizan habitualmente para el uso doméstico, a pesar de que estaba permitido únicamente para fines comerciales.

Más de 100 años de taxi en Madrid

Tal y como narra Javier Leralta en su libro *Historia del Taxi de Madrid*, los orígenes del taxi de Madrid se remontan al último tercio del siglo XVI, cuando empezaron a circular las primeras mulas de alquiler en pleno reinado de Felipe II. Se trata del primer antecedente de los actuales autotaxis que recorren las carreteras de la capital del Estado.

Después fueron apareciendo, sucesivamente, otros medios de transporte, como las sillas de mano, conducidas por mozos; las literas empujadas por mulas o los populares coches de caballos, que fueron bautizados con el nombre de *simones* y *manuelas*. Se dice que el uso de simones para referirse a los taxis podría derivar del cochero Simón González o del constructor de vehículos francés Simón Garrau, aunque no se sabe a ciencia cierta.

Los *simones* y *manuelas* fueron muy populares por aquel entonces pero, tras la llegada de los autotaxis, fueron desapareciendo para dar paso a una nueva modalidad de transporte más adaptado a aquellos tiempos y con más comodidades.

Los primeros autotaxis empezaron a circular por las calles de la ciudad a primeros del siglo XX, después de la aparición de los primeros automóviles por las calles de Madrid. Este hecho se convirtió, sin duda, en un gran acontecimiento social que siempre será recordado.

El 29 de marzo de 1909 fue el día señalado para que los primeros taxis de Madrid empezasen a circular por la ciudad. Eran un total de 10 vehículos Landaulet, de cuatro asientos y muy espaciosos, que el día anterior habían estado expuestos en la Plaza de la Villa ante la curiosa mirada de un numeroso público que se había acercado ante dicha novedad y con la supervisión del alcalde, Nicolás Peñalver, y de la Policía Urbana.

Los medios de comunicación se hicieron eco de la aparición de los primeros autotaxis, que, contrariamente a los coches de caballos de alquiler que circulaban por aquel entonces, estaban regidos por taxímetros y no

cobran su servicio por horas o carreras a tiempo fijo. Eso sí, dependiendo del trayecto y del número de personas que lo cogiesen, el precio variaba.

Por ejemplo, si los clientes eran uno o dos, pagaban 1,25 pesetas por los primeros 800 metros y 20 céntimos más por cada 400 metros. Si eran tres, la misma cantidad por los primeros 600 metros y 20 céntimos por cada 300 metros. Y si eran cuatro, el número máximo de pasajeros que admitía el taxi, la tarifa era de 1,25 pesetas por los primeros 400 metros, y 20 céntimos más por cada 200. La tarifa por el tiempo parado era de 5 céntimos por minuto, a 3 pesetas la hora.

Su uso se extendió rápidamente. En los años 20, aquellos 10 primeros Landaulet se convirtieron en 2.500 taxis para una población de 750.000 habitantes y, en los años 30, ya habían circulado por Madrid un total de 3.300 licencias. Las marcas también fueron incorporándose al sector del taxi y pronto hubo modelos de Ford, Fiat, Hispano Suiza, Citroën, Renault, Buick, Chevrolet, Dion Bouton, Panhard-Levassor, Berliet o Licorne.

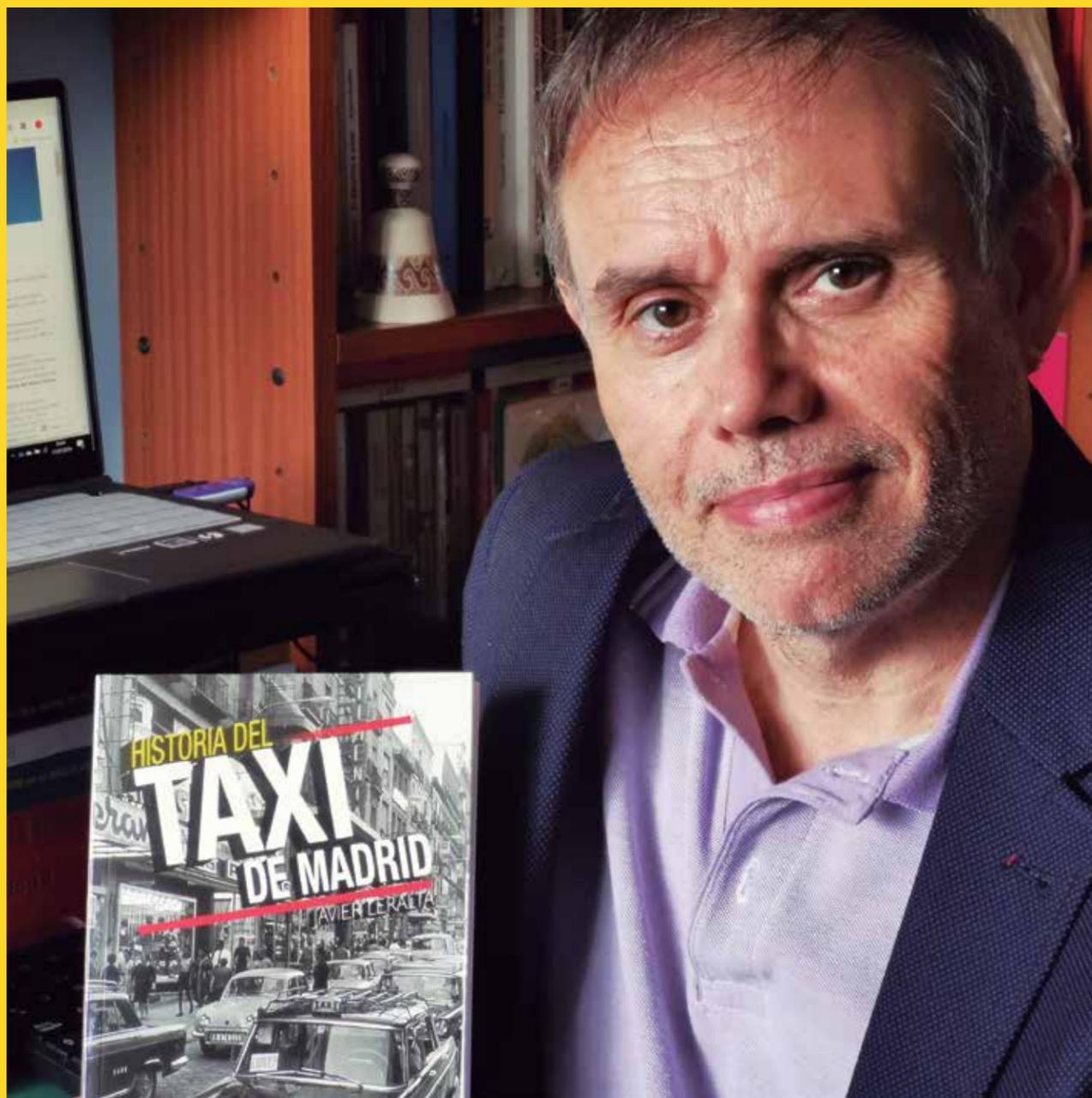
El sector del taxi sufrió las consecuencias de la guerra civil y fueron incautados por los comités de intervención y control del bando republicano. Sin embargo, tras la guerra, el sector empezó a recuperarse de nuevo y se devolvieron todos los taxis que habían sido requisados. Comenzaron a utilizarse pequeñas DKW de solo dos plazas, pese a sus incomodidades.

En 1947 el sector, ya casi recuperado, contaba con más de 3.700 automóviles, por lo que la situación del sector había mejorado notablemente. Tal fue su progreso y popularización entre la ciudadanía que en los años 60 ya había unos 6.000 taxis circulando por Madrid. El gremio se estabilizó y, conforme fue pasando el tiempo, se fueron sucediendo diferentes ampliaciones en el número de licencias hasta alcanzar las más de 15.000 licencias que hay en Madrid en la actualidad.

Como todos los sectores y oficios que existen, el gremio del taxi también ha sufrido muchos cambios desde que empezaron a circular los primeros taxis, hace ya cientos de años. El gremio de taxistas de todo el mundo, y más concretamente el de España, ha atravesado momentos complicados pero también ha vivido en primera persona épocas de auge y prosperidad. Los momentos difíciles han servido para que se vuelva más competitivo y avance de forma que pueda para adaptarse a las necesidades actuales. Un sector histórico que seguirá evolucionando conforme vayan pasando los años, siempre en busca de la excelencia del servicio para continuar siendo el transporte que eligen sus usuarios.

Javier Leralta

Periodista en el Ayuntamiento de Madrid y autor del libro 'Historia del Taxi de Madrid'



¿De dónde le viene su interés por la movilidad urbana y especialmente por el sector del taxi?

Me viene por mi vocación de historiador, que aunque no lo soy, la historia siempre me ha entusiasmado. En un momento de mi vida tuve que decantarme por estu-

diar periodismo o historia y, aunque decidí apostar por el periodismo, la historia la tengo siempre presente.

Aprovechando mi trabajo durante años en el Gabinete de Información de Tráfico del Ayuntamiento de Ma-

dríd, surgió mi interés por conocer cómo había sido la circulación en las décadas anteriores a la época en la que entré, que fue a finales de los años 80. Fui recopilando mucha información del comportamiento de la circulación y de los transportes a lo largo de la historia, hasta que me encontré con una documentación muy abundante del transporte y también del taxi, así que publiqué diferentes libros con ese material, entre ellos Historia del Taxi de Madrid.

El primer libro apareció a mediados de los 90, era un ensayo de historia con solo texto, y este último libro, que salió recientemente, ya tiene incorporadas más de 300 imágenes porque al final cuando se trata de contar una actividad pegada a la calle y a la vida de las personas, hay imágenes que cuentan más historias que el propio texto.

¿Cómo surgió la idea de escribir el libro Historia del Taxi de Madrid?

Pues mira, curiosamente, de la mayoría de los transportes públicos urbanos o colectivos que se mueven en las ciudades, hay bastantes publicaciones y bibliografía, pero del taxi no había nada escrito cuando me lo planteé, tratándose del transporte urbano más antiguo de la humanidad porque el taxi tiene tres siglos más de vida que los transportes colectivos como el ferrocarril, el tranvía, el metro o el autobús. Vi que había un vacío, y luego me di cuenta que era debido a diferentes circunstancias, pero principalmente a la singularidad del gremio del taxi. Los transportes colectivos están tutelados por la Administración y tienen la capacidad de escribir su propia historia, pero el taxi no; son miles de pequeños autónomos con diferentes asociaciones profesionales. Nunca antes había habido un interés para escribir la historia de un viejo oficio porque al final estamos hablando de un transporte urbano que tiene, en el caso de Madrid, 450 años, aniversario que se cumple este mismo año (1569-2019).

¿Fue muy arduo el trabajo de documentación para plasmar tantos años de historia?

Sí, al principio fue muy complicado porque no había una documentación que recopilara un poco la historia de este transporte. Afortunadamente, el hecho de trabajar en una institución como el Ayuntamiento de Madrid, me facilitó mucho el acceso a múltiples documentos, sobre todo informes técnicos. Después, he tenido que escarbar en archivos, en bibliotecas, en hemerotecas e ir recopilando un poco de cada fuente de información. Así estuve al menos tres años y, en cuanto a las imágenes, he estado un par de años consultando archivos fotográficos y digitales de revistas y periódicos -algunos ya desaparecidos- para hacer una selec-

ción bastante rigurosa de imágenes que contasen la evolución del sector. No quería que fuesen solo imágenes de apoyo que adornasen el texto, sino que fuesen fotografías ilustrativas e informativas de una época.

¿Cómo describiría la evolución del taxi de Madrid desde sus inicios hasta la actualidad?

Yo creo que es como la historia de la humanidad. La humanidad tiene ciclos y la historia del taxi también es cíclica. Hace 110 años, el sector se tuvo que reconverter, primero reinventarse y luego reconverter el sector antiguo de los coches de caballos porque apareció el autotaxi. Durante varios años convivieron, pero cada uno con un tipo de gestión diferente y ambos eran competencia. El primitivo taxi, el de caballos, tenía más de dos siglos y medio de antigüedad en Madrid. Era el taxi de siempre, y el nuevo, el autotaxi, era una novedad para una época en la que no se sabía si el automóvil tenía o no tenía futuro. Por lo tanto, el taxi, por su singularidad y por ser un transporte público de gestión privada, a su vez tutelado por la Administración, siempre ha tenido estos vaivenes, estos ciclos y estos momentos difíciles que impone el mercado, la calle y la competencia.

¿Qué singularidades cree que tiene el taxi de Madrid que no tenga el de otras ciudades?

El nacimiento del taxi de Madrid coincide, no sé si casualmente o no, con el nombramiento de Madrid como capital del Reino de España. La ciudad madrileña es elegida como capital en 1561 y las primeras normas que gestionan lo que entonces eran las mulas de alquiler, un servicio de alquiler con conductor, que era el mozo de mulas, surgen en 1569. Esto ya crea un binomio entre ciudad y este tipo de transporte urbano de alquiler y, a medida que va creciendo la ciudad, van creciendo también los diferentes modelos de taxi que ha tenido la ciudad. El crecimiento de la ciudad le debe mucho al taxi y el taxi le debe mucho al desarrollo urbano de la capital.

Yo creo que es una particularidad porque la gran expansión que tuvo el taxi en la época de la República fue debido a esa ebullición económica y comercial que experimentó la ciudad antes del estallido de la Guerra Civil. Después de los años 40, empieza a normalizarse la flota de taxis en la ciudad y comienzan a llenarse las calles con taxis de importación. Por lo tanto, el taxi de Madrid tiene un crecimiento en función de que es la capital del país y creo que es su mayor singularidad si lo comparamos con el sector en otras ciudades.

La segunda parte de la entrevista, en el próximo número de YOTAXI.



Las matriculaciones de coches a GLP de 2019 ya superan las de 2018

El GLP se está convirtiendo en una alternativa real al diésel y son cada vez más los españoles que están apostando por este combustible.

Así lo demuestran los datos, pues las matriculaciones de vehículos a GLP en lo que va de año ya han superado a las matriculaciones de vehículos propulsados por GLP en el 2018. Por lo tanto, esto pone de manifiesto que los conductores apuestan, cada día más, por este tipo de combustibles alternativos.

En España, entre el pasado 1 de enero y el 31 de agosto, se matricularon 9.645 unidades, frente a las 19.598 registradas a lo largo de todo 2018, según datos aportados por la Dirección General de Tráfico (DGT). Con estas más de 9 mil unidades, España tiene ya más de 100.000 vehículos propulsados por autogás, una cifra que crece a un ritmo superior a las 2.000 nuevas unidades cada mes.

Estos datos confirman que el GLP o autogás se ha convertido en la principal opción en el mercado de los combustibles alternativos en España. Estos automóviles cuentan ya con una cuota de mercado del 2,7 % frente al 0,6 % de los coches eléctricos y al 0,4 % de los coches de GNC, Gas Natural Comprimido.

Esto significa que, por cada coche eléctrico, se venden cuatro propulsados por GLP. De hecho, en los ocho primeros meses de 2019 se ha registrado un incremento del 62,6 % con respecto a los 12.081 vehículos matriculados del 1 de enero al 31 de agosto de 2018.

En España se venderán este año unos 30.000 coches de GLP

Si se mantiene la tendencia, España cerrará el año con cerca de 30.000 matriculaciones de vehículos de GLP. Esta progresión se refleja igualmente en las ventas de

este combustible, que han aumentado más de un 50 % en comparación con el año anterior.

Además de las matriculaciones de coches nuevos, la tecnología de autogás ofrece la posibilidad de transformar vehículos de gasolina ya existentes en un proceso rápido y asequible que se lleva a cabo en talleres especializados, contribuyendo así a la economía circular y a la reducción de emisiones. Según datos de GasLicuado, en 2018 se adaptaron alrededor de 6.000 unidades en España y en 2019 ya se han superado las 5.000 hasta agosto.

Este tipo de vehículos tienen el distintivo ECO de la DGT porque generan un 80 % menos de NO_x (Óxidos de Nitrógeno), hasta un 100 % menos de partículas contaminantes y casi un 15 % menos de CO₂. Por lo tanto, los propietarios de los vehículos con etiqueta ECO disfrutan de determinadas ventajas como circular sin restricciones por el centro de las ciudades, disfrutar de bonificaciones en zonas de estacionamiento regulado e incorporarse al carril bus-VAO independientemente del número de ocupantes.

Alemania destinará 54.000 millones de euros para combatir el cambio climático

Encarecerá el precio de los carburantes para incentivar el coche eléctrico.

Angela Merkel anunció a finales de septiembre un paquete de medidas para combatir el cambio climático de hasta 54.000 millones de euros en inversiones en energía, transporte, construcción e innovación y desarrollo hasta 2023 y más de 100.000 hasta 2030.

El objetivo es alcanzar para 2030 una reducción del 55 % de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) respecto a 1990, en línea con lo acordado dentro de la Unión Europea (UE), después de que Alemania no vaya a lograr cumplir con la reducción del 40 % para 2020.

Las nuevas medidas alemanas afectarán a todos los sectores del transporte, incluida la industria y aviación. El financiamiento de este ambicioso plan provocará el encarecimiento de la gasolina y el diésel con una subida de impuestos o prima de emisiones que ejercerá un efecto disuasorio. La gasolina puede apuntar tres céntimos por litro de forma inmediata hasta llegar a los 15 céntimos en 2026, todo porque la tasa sobre las emisiones pasará de 10 a 35 euros por tonelada. Esta subida se compensará con beneficios para las empresas que se pasen a energías más limpias.

Otras medidas incluyen el encarecimiento de vuelos internacionales, fomento del transporte público, reducción de emisiones en la agricultura, incentivar el transporte eléctrico y sancionar los coches más contaminantes.

Europa, a la cola por la carrera del coche eléctrico, tras China, Japón y Estados Unidos

China se ha erigido como el país líder en el camino hacia la electrificación de la movilidad, quitándole el puesto a Europa, que era el continente más preparado hace unos años. Esta situación se pone de manifiesto en un informe que ha hecho la aseguradora Solunion sobre vehículos eléctricos.

Dicho estudio, realizado por Euler Hermes, hace hincapié en que Europa tiene otros competidores que avanzan hacia la electrificación, como China, Estados Unidos o Japón, y que se encuentran más preparadas para acometer la transformación hacia la movilidad eléctrica.

China destaca significativamente en lo que se refiere a los términos de efectividad de las políticas regulatorias, así como en la penetración de la movilidad eléctrica en el mercado, con un 4,2 % frente al 2,5 % de Europa.

Asimismo, el país asiático tiene una cuota de mercado del 17 % en comparación con el resto de los países a nivel mundial y, de cara a 2030, prevé un aumento de la capacidad de generación de energía diez veces superior al de Europa, teniendo así mayor margen para hacer frente a la demanda de vehículos eléctricos.

Llega a España el primer coche con paneles solares

La empresa alicantina Cubierta Solar, especializada en instalar sistemas fotovoltaicos de autoconsumo para empresas, presentó recientemente, en la primera feria de movilidad urbana sostenible de Benidorm, el primer Toyota Prius Prime Solar que llega a España.

El vehículo, que no se comercializa todavía en España, se trata de un híbrido enchufable formado por un motor de gasolina 1.8 pero que, además, cuenta con la capacidad de cargar su batería de 9 kWh a través de la energía solar, sin importar si está estacionado o en circulación.

Tras un año circulando, desde Cubierta Solar han podido comprobar que este innovador vehículo logra un 10 % más de autonomía en modo eléctrico gracias a la instalación de los paneles solares, sumando un total de 2.000 kilómetros al año.

Durante este año, ha recorrido unos 20.000 kilómetros y el consumo medio ha sido de 4,2 litros a los 100 kilómetros. En modo 100 % eléctrico consume de media 15 kWh. Dispone de 55 kilómetros de autonomía en modo 100 % eléctrico con una batería de 10 kWh. Entre gasolina y eléctrico la autonomía es de 1.300 kilómetros. En cuanto al nivel de emisiones, en modo mixto emite tan solo 22 gramos de CO₂ por kilómetro.

Desarrollan en Canadá una batería que podría durar 1,6 millones de kilómetros

Un grupo de investigadores canadienses dirigido por Jeff Dahn, profesor de la Universidad Dalhousie de Canadá y socio investigador de Tesla, publicaron recientemente un artículo en el *Journal of The Electrochemical Society* presentando el prototipo de una nueva batería de iones de litio capaz de alimentar un vehículo eléctrico durante más de un 1,6 millones de kilómetros.

Esta innovadora batería está compuesta por una aleación de un 50 % de níquel, un 20 % de cobalto y un 30 % de manganeso. Los investigadores han estado probando la batería durante tres años, realizando ciclos de carga y descarga durante largos periodos de tiempo y a temperaturas de 20, 40 y 55° C. También han analizado la capacidad de almacenamiento de las celdas a largo plazo.

Todas estas pruebas han determinado que la batería debería durar más de 1,6 millones de kilómetros y al menos dos décadas utilizándose para almacenamiento de energía conectada a la red. Aunque los turismos particulares no suelen necesitar una batería con tanta capacidad de carga, estaría especialmente indicada para el transporte de larga distancia y los taxistas, que realizan numerosos desplazamientos a lo largo del día.

Por su parte, los investigadores esperan que su producto sea tomado como punto de referencia para académicos y empresas que desarrollan productos químicos avanzados de células de iones de litio.

El gas renovable, máximo exponente de la economía circular

Recientemente se celebró en Bruselas la conferencia anual de la European Biogas Association, a la que asistió David Fernández, de Nedgia



El calentamiento del planeta y el agotamiento de los recursos naturales son una realidad y un problema al que, entre todos, tenemos que buscar una solución para intentar retrasar sus graves consecuencias. Los países intentan mitigar su producción de gases de efecto invernadero (GEI), que en gran medida se generan en el consumo de energía, por lo que es imprescindible impulsar el uso de las energías más “verdes”, como el gas renovable.

En este sentido, recientemente se celebró en Bruselas la conferencia anual de la European Biogas Association (EBA), en la que se pusieron de manifiesto los logros conseguidos durante estos años en el desarrollo del biogás en Europa y el importante papel que juega en la consecución de una economía europea cada vez más sostenible.

La jornada, que reunió a 150 responsables políticos, representantes de la industria e investigadores, sirvió para compartir las iniciativas que se van a desarrollar en Europa para conseguir que el biogás y el biometano formen parte de la solución para reducir emisiones, y se expuso Dinamarca como caso de éxito, un

país que tiene como objetivo que el suministro de gas sea 100 % renovable en el 2035.

En la jornada también participaron las empresas operadoras de la red de distribución de gas, como la francesa GRDF o Nedgia, la distribuidora de gas del grupo Naturgy, que pusieron en valor el rol de dichas infraestructuras de red para el desarrollo del mercado de biometano en Europa.

Representando a nuestro país, estuvo el responsable de Impulso de Nuevos Negocios de Nedgia, David Fernández, quien enfatizó que el biometano es el vector energético que más contribuye a la economía circular y que, además, puede inyectarse en la infraestructura de gas ya existente, lo que le convierte en la solución para abordar el problema de la producción intermitente de otras energías renovables.

Fernández también reclamó la necesidad de contar con el apoyo de la Administración para desarrollar el mercado del biometano con mecanismos de soporte económico/financieros y el impulso de los certificados de origen verde que ya existen en otros países.

Pero, ¿qué es el gas renovable?

El gas renovable es el gas que procede o se ha producido a partir de fuentes renovables. Es una energía verde con balance nulo de emisiones de CO₂ que es totalmente intercambiable por el gas natural, por lo que puede distribuirse a través de los más de 87.000 kilómetros de la infraestructura gasista que existe en nuestro país y emplearse con las mismas aplicaciones energéticas en hogares, industrias, comercios y también para movilidad en el transporte.

Son varias las tecnologías que existen para producir gas renovable, de las que el biometano es la que ha tenido más desarrollo a corto plazo. Pero también hay que tener en cuenta otros desarrollos como el hidrógeno renovable obtenido a partir de energía renovable o el gas sintético obtenido a partir de la gasificación de diferentes materias o de la metanización del hidrógeno.

Las principales ventajas del biometano son:

- **Descarbonización.** Es una energía que está claramente alineada con los objetivos medioambientales propuestos por Europa en el 2030. Es de origen renovable (el objetivo: 32 % de la energía debe ser de origen renovables) y tiene emisiones neutras de CO₂ (objetivo: 40 % de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en comparación con 1990).
- **Máximo exponente de la economía circular:** tus residuos generan energía para todo tipo de usos (domésticos, industriales y transporte), en línea con lo recogido en la Comunicación de la Comisión Europea sobre “el papel de la transformación de los residuos en energía”.
- **Aporta seguridad de suministro.** Es una energía que no hay que importar, con lo que se obtiene mayor independencia energética.
- **Impulsa el desarrollo rural y la fijación de empleo (y población) en entornos agrícolas y ganaderos por el desarrollo de proyectos.**
- **Infraestructura ya existente.** No es necesario realizar inversiones de adaptación de infraestructuras ni de equipamientos para inyectar el biometano en el sistema gasista española y ponerlo a disposición de los consumidores.
- **Biofertilizantes.** El digestato (residuo derivado después de la digestión) se aprovecha como fertilizante.

- Mejora la gestión medioambiental de residuos orgánicos tan conflictivos como los excrementos ganaderos, purines, estiércoles, gallinazas, etc., los lodos de depuradora o la fracción orgánica los residuos sólidos urbanos.
- Evita la combustión del biogás en antorcha y reduce el uso de incineración de los residuos
- Genera sinergias económicas con las potentes industrias agroalimentaria para la recuperación de nutrientes agrícolas

¿Qué es necesario para que se desarrolle en nuestro país?

El biometano es una realidad europea incuestionable en el camino hacia la descarbonización de la economía y España no puede perder este tren medioambiental. Es una solución ya implementada y asentada en muchos países europeos, con más de 500 plantas inyectando biometano en las redes, y Francia es un ejemplo de la tendencia existente en Europa con un importante impulso desde la Administración para que el 100 % del gas consumido en este país tenga origen renovable.

Sin embargo, la situación en nuestro país es muy distinta: solo contamos con una planta de biometano inyectando en la red de gas (el vertedero de Valdemingómez, en Madrid) y antes de final de año se pondrá en operación la planta de biometano de Butarque (Madrid). Este innovador proyecto está impulsado por Nedgia, la distribuidora de gas natural del grupo Naturgy, dentro del ámbito del consorcio europeo ECO-GATE (cofinanciado por la Unión Europea mediante programa CEF), y contempla la inyección del biometano generado a partir de los residuos de la estación depuradora de aguas residuales de Canal de Isabel II a la red de distribución de gas natural. Este proyecto es de gran importancia porque será la primera vez que se inyecte gas renovable en la red de distribución de nuestro país, demostrará la ecoeficiencia del gas renovable para movilidad y servirá para desarrollar el sistema de certificados de origen para gas renovable en España.

España deberá seguir esta senda y trabajar duro para que el mercado del biometano se vaya desarrollando en nuestro país y se convierta en una realidad. Para ello, es imprescindible contar con el apoyo de la Administración, con un marco regulatorio estable y con incentivos a los proyectos de desarrollo y previsión a largo plazo para atraer inversiones y fomentar tanto la oferta como la demanda.

Noticia

Taxistas de Barcelona apoyan la manifestación de personas con discapacidad para que se cumpla la ley de accesibilidad

Barcelona cuenta con 91 taxis adaptados, cuando por ley tenía que haber 525



La Fundación Disgrup convocó, para el pasado viernes 11 de octubre a las 12:00 horas, una manifestación en la plaza Universitat de Barcelona para hacer patente el grado de desamparo y la falta de soluciones al que está sometido este colectivo por parte de la Administración local y reclamar facilidades en la movilidad de las personas con discapacidad.

El colectivo de personas con discapacidad que residen en la ciudad condal y el Área Metropolitana de Barcelona estuvieron apoyados por diferentes colectivos, destacando el sector del taxi, que secundó las peticiones del presidente de Disgrup, Guillermo Egido. Participaron representantes del Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC), Agrupación Taxi Companys (ATC), Élite Taxi y la sección del taxi de CNT Barcelona.

Durante la manifestación, los allí presentes solicitaron que el Ayuntamiento de Barcelona tome medidas urgentes contra el incumplimiento que viene haciendo, durante casi dos años, de la ley de accesibilidad vigente, que establece que el 100 % de las estaciones de metro deben estar adaptadas a personas con movilidad reducida pero, actualmente, hay muchas que todavía están sin adaptar. Concretamente, la red de metro de la capital catalana dispone de 14 estaciones no adaptadas, algunas de ellas de las más relevantes de la

ciudad condal por su volumen de pasajeros y las conexiones con otros medios de transporte.

Asimismo, la flota de taxis adaptados en Barcelona también es inferior a lo que marca la ley de movilidad del 2007, pues hay solo 91 taxis adaptados para más de 130.000 personas con movilidad reducida, cuando tendría que haber al menos 525 taxis accesibles. Mientras que la normativa europea establece en un 5 % el porcentaje de taxis adaptados en la ciudad, la realidad es que la cifra porcentual actual está por debajo del 1 %.

En los últimos años, la Fundación Disgrup, por medio de su presidente, Guillermo Egido -usuario de silla de ruedas con un 88 % de discapacidad-, ha comunicado este problema al Ayuntamiento de Barcelona en infinidad de ocasiones, pero el organismo ha hecho caso omiso a sus peticiones.

Por su parte, desde las asociaciones del taxi exigen al Ayuntamiento que ponga en marcha subvenciones para adaptar los taxis, pues los costes de 9.000 euros que conlleva, los debe asumir el taxista. Otro inconveniente es que este tipo de servicios tienen que solicitarse con al menos 48 horas de antelación, unos requerimientos que dificultan enormemente que las personas con discapacidad puedan utilizar el transporte público.

HACEMOS REALIDAD
TODAS TUS IDEAS
PARA MERCHANDISING

ACR

Promociones Publicitarias S.L.

www.catalogosanil.es
crisruiz.acrpromocions@gmail.com

Tel: 628 116 785

Entrevista

Jorge P. Celia

Presidente de la
Federación Nacional
de Propietarios de Taxis
(FNPT) Argentina



¿Qué es la FNPT y cuántos taxistas pertenecen a este organismo?

Es una asociación de segundo grado que engloba asociaciones de primer grado, representativas de los titulares de licencias de taxis de las 24 provincias del país y unos 35 organismos que la componen.

El taxi de Argentina está atravesando una situación muy convulsa por lo que podemos ver desde España, con constantes manifestaciones contra aplicaciones como Uber. ¿Qué es lo que solicitan desde la FNPT?

La situación que estamos viviendo con aplicaciones móviles como Uber nos tiene muy preocupados y movilizados en contra de estas aplicaciones. En concreto, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires es una megaciudad que tiene características distintas a las urbes europeas. En Buenos Aires, no es necesario que Uber preste servicio debido a la gran masa de vehículos y transportes que hay disponibles. Por lo tanto, lo que solicitamos desde la FNPT es que se bloquee la aplicación, pues lo único que hace es traer consigo una

serie de inconvenientes como complicar el tránsito, además de perjudicar a los taxistas, que pagamos todos nuestros impuestos.

¿Cómo les está afectando económicamente esta competencia desleal?

Esta competencia desleal que producen este tipo de multinacionales nos afecta directamente y, hoy en día, producto de la crisis económica que está viviendo nuestro país, lo de Uber provoca que nuestras recaudaciones se hayan reducido en un 50%. Asimismo, el valor de las licencias, que en su momento llegaron a valer hasta 25.000 dólares, hoy suelen costar alrededor de 800 dólares. Sin duda, todo esto nos ha causado un perjuicio económico muy grande a los taxistas.

¿Cree que la situación que se vive en Argentina con este tipo de aplicaciones es similar a la que se vive en España y en otros países?

La situación que está viviendo el sector en Argentina en algún caso sí es similar a lo que está pasando en

otros países como España, pero nuestra idiosincrasia y nuestra red de transportes públicos es muy distinta a la de otros países de Europa e, inclusive, Estado Unidos. La Ciudad Autónoma de Buenos Aires, con alrededor de 3 millones de habitantes, y unos 2 millones de personas que vienen del Gran Buenos Aires, conforman una ciudad de alrededor de 5 o 6 millones de personas. Hay alrededor de 38.000 taxis habilitados correspondientemente y 2.500 remises, así como una gran cantidad de minibuses -combis, como le llamamos aquí- que realmente hacen paradas de punto a punto y están muy difundidos. A su vez, tenemos un sistema de buses que tienen una frecuencia de entre 5 y 10 minutos y hay más de 200 líneas que atraviesan toda la ciudad con este tipo de vehículos, llevando unos 40 o 50 pasajeros. Además, toda la línea de ferrocarril y la red de metro, que también es bastante extensa para lo que es la ciudad. Toda esta cantidad impresionante de medios transporte hace innecesario que Uber esté operando, la única necesidad que está cubriendo Uber es la gran desocupación que hay en el país producto de estas políticas neoliberales y que han provocado que mucha gente utilice su vehículo para llevar a cabo este tipo de actividad y poder subsistir.

En algunas ciudades de España, como Barcelona, se ha aprobado una regulación para este tipo de vehículos. Una de las medidas incluidas es la de precontratar el servicio con al menos una hora de antelación. ¿Cree que se deberían poner en marcha este tipo de normas en Argentina?

Conocemos lo que se ha aprobado como regulación en Barcelona y sabemos que en Madrid no lo han podido llevar adelante. Creemos que para ellos, probablemente, sea una medida de contención para frenar el avance de Uber, pero creemos que aquí en Argentina no lo podríamos poner en marcha. De hecho, la empresa Cabify fue habilitada de manera legal con 600 vehículos como remises y, en cambio, hay miles de ellos trabajando y los controles no son exitosos. Por ello, nosotros estamos en una batalla con Cabify porque se les permitió acceder al transporte con 600 vehículos y en realidad tienen miles de vehículos operando de manera ilegal y nadie los controla.

En algunas ciudades de España se están modificando los reglamentos del taxi para incluir opciones como la de compartir taxi entre varios usuarios. ¿Podría ser una buena opción para el sector de Argentina?

Lo de compartir taxi habría que regularlo y quizás podría ser una buena opción para abaratar costos y tener mayor número de viajes. Es una propuesta que el sector analizará en algún momento y veremos si con las autoridades del Gobierno podemos encontrarle

alguna salida legal para hacer este tipo de viajes, eso sí, sin entrar en contradicción con lo que aquí se llaman los colectivos, que son los que realmente llevan a más de un pasajero.

Han denunciado que hay unos 25 mil vehículos que prestan servicios irregulares. ¿No hay agentes policiales que controlen las prácticas de estos vehículos?

La policía o los agentes de tránsito hacen controles pero son muy esporádicos y no atacan a la masividad de vehículos que están trabajando. Lo que le estamos exigiendo constantemente al Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y de la Nación Argentina es que se tomen las medidas necesarias. Ya hay fallos judiciales que dicen que Uber no debería poder trabajar en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y, sin embargo, continúa haciéndolo. No tenemos el apoyo policial que se necesitaría para evitar que esto continúe avanzando.

El Tribunal Superior de Justicia porteño definirá si Uber es legal en Buenos Aires. Esto puede significar el final de una larga batalla. ¿Cuál cree que será su decisión?

Uber ha llevado todo esto ante el Tribunal Superior de Justicia y otras instancias judiciales. Esta multinacional tiene equipos de abogados y una cantidad de dinero que está poniendo para tratar de ganar esta larga batalla, para que no se defina su situación y pueda seguir actuando en todas estas apelaciones que fueron llevando a la justicia.

Esperamos que el Tribunal Superior de Justicia porteño tome las decisiones oportunas y declare que Uber es irregular e ilegal y que alegue que Uber no debería estar funcionando en la ciudad de Buenos Aires. Además, esperamos que en las nuevas elecciones, el Gobierno que se instale en este país democráticamente tome la decisión de bloquear la aplicación y no puedan trabajar de la manera que lo están haciendo, llevándose millones de dólares del país sin aportar ni pagar ningún impuesto.

¿Los gobernantes apoyan al sector del taxi frente a multinacionales como Uber y Cabify?

Los gobernantes dicen, de alguna manera, que apoyan al sector del taxi. Horacio Rodríguez Larreta, el Jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, ha manifestado que Uber es ilegal y, por lo tanto, esta multinacional no cuenta con ningún tipo de aprobación por parte del Gobierno para continuar operando. Si bien es cierto que creemos que no se están tomando todas las medidas que se deberían a fin de que esta empresa, que está funcionando de manera ilegal, deje de operar de una vez por todas.

El taxi en Londres



Al igual que sucede con el taxi de Nueva York, del que hablamos en el anterior número, los taxis de Londres, más conocidos como *cabs* se han convertido también en uno de los símbolos más emblemáticos de la capital de Reino Unido porque ya forman parte del paisaje urbano de la ciudad y de su cultura.

Londres y su niebla van siempre acompañadas de la mano pero este hecho lejos de ser un inconveniente, la ha dotado de una popularidad y reconocimiento en todo el mundo. De hecho, su meteorología ha servido de escenario en innumerables películas y series televisivas de misterio e intriga.

La capital de Reino Unido es una de las ciudades más multiculturales del planeta y la tercera más poblada de Inglaterra, con casi nueve millones de habitantes. Además, también se ha consolidado como una de las ciudades más turísticas del mundo, pues la visitan cada año más de 17 millones de personas, deseosas de recorrer sus calles y descubrir sus curiosidades.

En este sentido, los famosos taxis de Londres suelen ser uno de los grandes atractivos de la ciudad y suelen atraer fácilmente la atención de los usuarios. A diferencia de lo que sucede en otros países, como el caso de España, los taxis londinenses son todos del mismo

modelo y del mismo fabricante, que es London Taxi Limousine (LTS). Además, aunque el color predominante de estos vehículos continúa siendo el negro, ya hay taxis de colores variados o decorados con publicidad circulando por la urbe.

Un arduo examen para ser taxista

Conseguir el permiso para trabajar como taxista en Londres, no es tarea fácil. Los candidatos tienen que aprobar un legendario examen, conocido como 'The Knowledge', que se estableció por primera vez en 1850 y es el más exigente del mundo. De hecho, según las estadísticas, solo uno de cada cinco personas que se presentan logran pasar dicha prueba y aquellos candidatos que lo superan necesitan presentarse a unas 12 convocatorias antes de hacerse con la licencia. Este grado de dificultad le confiere a esta prueba la misma tasa de éxito que a los aspirantes a Navy SEAL en Estados Unidos.

Los aspirantes a taxista deben aprender 320 rutas por Londres, 25.000 calles y carreteras dentro de un radio de 10 kilómetros de Trafalgar Square y ser conocedor de unos 20.000 puntos de interés, de modo que sepas llegar a cualquier lugar que te indique el pasajero. Todo esto forma parte del "libro azul", tal y como lo denominan los profesionales del sector, que viene siendo la Biblia del gremio londinense.

Para ello, los interesados deben acudir al centro de exámenes, espacio donde la prueba se divide en varias fases. La última prueba, y también la más importante, es la oral, pues es donde el evaluador examina el conocimiento del aspirante de las calles y vías de la ciudad. En quince minutos, los aspirantes deberán resolver problemas como, por ejemplo, hallar la distancia más corta para llegar de un punto A a uno B. Asimismo, en esta fase, el examinador también puede preguntar por el nombre y la ubicación exacta de un teatro u otro punto específico.

Se estima que los que se presentan al examen necesitan de dos a cuatro años para aprender al completo el temario del examen debido a su gran dificultad. Es por ello que recomiendan que compaginen las horas de estudio con salidas frecuentes por la ciudad para retener más fácilmente toda la información relativa a la ciudad.

Los míticos 'Hackney Carriage'

Los famosos *Black Cabs* que recorren diariamente las calles londinenses son conocidos también como *Hackney Carriage* y tienen la peculiaridad de que tienen todos el mismo diseño. Son en su mayoría de color negro y una de sus grandes ventajas es que en su interior hay espacio para hasta seis personas, a diferencia de la mayoría de capitales europeas.

Además, otra peculiaridad es que los pasajeros siempre se suben a la parte trasera, dejando el asiento delantero libre. Por lo tanto, las cinco plazas se distribuyen en la parte trasera del vehículo: tres van sentados en el asiento principal y los otros dos pasajeros van acomodados en los asientos plegables que miran hacia la parte trasera del taxi. En caso de llevar equipaje, se colocará en el asiento del copiloto o en el propio maletero.

Durante décadas, London Taxi Company ha fabricado los taxis negros para transportar gente dentro de la ciudad del Támesis con el TX4, el modelo por antonomasia. Aunque en la actualidad estos taxis conservan su característico estilo retro, típico de los años 60, la mecánica y la tecnología de estos vehículos sí que se ha ido actualizando con el paso del tiempo.

Como en otros muchos lugares, los *Black Cabs* se pueden coger en cualquier parada o los puedes parar directamente por la calle cuando veas uno. En cuanto a las tarifas, la bajada de bandera en estos momentos es de 3 dólares (2,70 euros) y tienen tres tarifas con tres precios diferentes, en función de si es fin de semana o festivos y también dependiendo del horario del servicio. Teniendo en cuenta todos estos factores, el precio de 1 milla va desde los 6 hasta los 9,60 dólares (5,40 a 8,65 euros).



Además, hay una serie de recargos a incluir en el precio final en determinados supuestos. Por ejemplo, la reserva de un taxi implica un coste extra de 2 dólares (1,80 euros) sobre la tarifa básica estándar y también se aplicará un cargo adicional de 2,80 dólares para viajes que comienzan desde las paradas de taxis del aeropuerto de Heathrow.

Los taxistas están obligados a aceptar cualquier servicio de hasta 12 millas o hasta una hora de duración, a excepción de Heathrow, que están obligados a llevarte desde cualquier punto de la ciudad. Para realizar viajes más largos, tendrás que negociar con el taxista el precio porque se sale fuera de las tarifas establecidas.

Una flota de 2.500 taxis eléctricos diseñados en Barcelona

La historia de los taxis londinenses, que empezaron a circular en 1948, ha ido evolucionando conforme han ido pasando los años y, en estos momentos, ya hay 2.500 taxis eléctricos circulando por las carreteras londinenses.

La firma china Geely fue la encargada de desarrollar el nuevo taxi londinense tras adquirir la London Taxi International en 2013 y haber sido renombrada como LEVC (London EV Company).

En marzo de 2017, y tras una inversión de más de 350 millones de euros, Geely, a través de la filial London

Taxi Company, comenzó la producción de la nueva versión de su emblemático coche negro para las calles de la capital británica.

Este nuevo vehículo, bautizado como TX5, se trata de un híbrido enchufable que combina un motor de gasolina de 4 cilindros con un motor eléctrico que podrá ser recargado directamente de la red eléctrica. Con una autonomía de, aproximadamente, 160 kilómetros, sigue las pautas estéticas del tradicional taxi londinense, incluyendo notables mejoras en cuanto a la accesibilidad, pues está adaptado a personas con movilidad reducida.

Esta nueva generación de taxis fueron diseñados en Barcelona, donde Geely tiene un pequeño centro de diseño. La ciudad condal fue también la elegida para presentar el prototipo del nuevo taxi. Este hecho nos da una pista del objetivo que persigue Geely, que no es otro que implantar progresivamente este modelo eléctrico en España, y con vocación de convertirse en una alternativa mundial para los profesionales del sector.

Además de ser una gran alternativa para reducir las emisiones en las ciudades, su lanzamiento ha sido muy positivo para el bolsillo de los taxistas, pues han logrado ahorrar unos 120 euros a la semana en combustible y, por si fuese poco, sin romper con la estética tan identificativa de estos vehículos históricos.



Uber, bajo la lupa en Londres

Hablar de Uber es hablar de Londres, pues fue una de las primeras conquistas de la multinacional californiana en 2012 y, en la actualidad, es uno de los grandes mercados de la plataforma. De hecho, las autorizaciones de VTC existentes cuatuplican el número de licencias de taxi, con 87.513 licencias VTC y alrededor de 45 mil conductores, frente a 20.701 licencias de taxis.

Los profesionales del taxi de la ciudad iniciaron numerosas protestas y parones para denunciar la desproporción existente entre ambos sectores. Miles de taxis negros bloquearon el centro de Londres en 2016 para denunciar que Transport for London (TfL), la empresa que regula el transporte en Londres, no estaba aplicando medidas para restringir las operaciones de compañías como Uber.

En septiembre de 2017, el regulador de transporte de Londres decidió quitarle a Uber la licencia para poder operar al considerar que la conducta de Uber demostraba una falta de responsabilidad corporativa en relación con una serie de asuntos que tienen posibles complicaciones de seguridad y seguridad públicas. Una de las razones en las que se fundamentó la TfL para derogar el permiso, fue que Uber no estaba denunciando a la policía delitos serios que estaban cometiendo algunos de sus conductores ni controlaba sus antecedentes penales.

A pesar de todo esto, en junio de 2018 la plataforma californiana recuperaba de nuevo el permiso para prestar servicio tras haber ganado una batalla judicial con el regulador de la capital, Transport for London (TfL). Los juzgados le concedieron un periodo de prueba de 15 meses con la condición de que la empresa se someta a una auditoría verificada independientemente cada seis meses. Esta se agotó el pasado 25 de septiembre, cuando las autoridades londinenses le concedieron otros dos meses de licencia para poder continuar operando, en vez de aprobar la licencia completa de cinco años que había solicitado Uber. Eso sí, TfL pedirá más detalles a la empresa para garantizar la seguridad de los pasajeros.

Esta situación supone un cierto alivio para los taxistas de la ciudad, pues demuestra que Londres está manteniendo a raya a Uber y continuará vigilando muy de cerca a la compañía. Aún así, los taxistas londinenses esperan que, cuando finalice la concesión de dos meses, la TfL no renueve dicha concesión y Uber deje de operar en la capital de Reino Unido.

Pase lo que pase, el icónico taxi negro de Londres, tan conocido como el Big Ben, las cabinas telefónicas y los autobuses de dos pisos, seguirá siendo uno de los elementos más reconocibles de la capital de Reino Unido.



Photos © Oast House Archive (cc-by-sa/20)



Vida sana

Conducción saludable

Cómo prevenir los dolores al volante

Pasar muchas horas al volante puede acarrear consecuencias negativas para la salud. En algunas ocasiones, conducir durante horas y horas forma parte de nuestro periodo vacacional, pero el destino que nos espera será la gran recompensa, así que merece la pena.

Contrariamente, para muchos conducir no es una opción, sino parte de su rutina diaria. Son cada vez más las personas que utilizan su vehículo para ir al trabajo, para llevar a los niños al colegio y otras obligaciones cotidianas, pero hay otros que lo utilizan en todo momento porque es su principal herramienta de trabajo, como en el caso de los profesionales del taxi.

Si ya de por sí conducir durante largos periodos puede provocar ciertas incomodidades a cualquier persona, estas dolencias llegan a multiplicarse para los conductores profesionales, que experimentan, por norma general, dolores de espalda continuos, de forma más acusada en la zona lumbar.

Según los expertos, un porcentaje muy elevado de taxistas experimenta dolores musculares de manera frecuente que dificultan su trabajo y su vida cotidiana. La mayor parte de ellos se relacionan directamente con

pasar demasiado tiempo en el interior del vehículo, trasladando a los usuarios de un lugar a otro.

Aunque es inevitable que esto suceda al ser una parte fundamental de su oficio y, por lo tanto, su sustento económico, hay determinados factores que juegan un papel fundamental a la hora de prevenir dichas molestias. Por lo tanto, es importante prestar atención y tratar de prevenir estos síntomas en la medida de lo posible.

Ergonomía y conducción, dos grandes amigos

La ergonomía en la conducción es imprescindible, sobre todo para aquellas personas que tienen un puesto de trabajo que implica pasar muchas horas al volante. Se trata de un elemento asociado directamente a la comodidad del conductor pero también a la seguridad de él y de sus pasajeros, algo que cobra especial importancia para los profesionales del taxi, pues transportan a muchas personas a lo largo del día.

Por lo tanto, la actividad de los taxistas debe empezar siempre por mantener una posición correcta al volante para, a su vez, tener un mayor control del volante y una mayor libertad de movimientos, mejorando así la estabilidad dentro del vehículo. Todas estas ventajas redu-

cirán la aparición del cansancio y del sueño, así como otros efectos negativos que ocasionan que se produzcan las temidas distracciones.

Es fundamental que los conductores profesionales encuentren su posición de conducción perfecta y totalmente adaptada a sus necesidades porque la falta de ergonomía al volante se evidencia casi con un 100 % de probabilidades de sufrir lumbalgia, dolores cervicales y otro tipo de molestias.

Aunque la mayoría de los conductores son conocedores de las normas recomendadas para mantener una buena postura a la hora de conducir, no siempre son conscientes de ello y tienden a despreocuparse, a medida que pasa el tiempo, de la postura que adoptan en su día a día. Sin embargo, no debes subestimar los efectos de permanecer sentado de forma incómoda, cuanto más si forma parte de tu profesión, a la que le dedicas gran parte de tu vida.

Por eso, a modo de recordatorio, lo más importante para tener una buena higiene postural es, en primer lugar, mantener en todo momento la espalda pegada al asiento para no forzar la zona lumbar y cervical. Hay que prestar mucha atención a la altura y reclinación del asiento de forma que se adapte a tu cuerpo y te permita tener un campo visual amplio, de igual modo que el reposacabezas, que debe estar regulado adecuadamente. Asimismo, hay que revisar la posición del volante, teniendo en cuenta que debes poder colocar

las muñecas en el arco superior sin dejar de apoyar la espalda en el asiento y, en cuanto a las piernas, deben permanecer semiflexionadas para no forzar demasiado las rodillas.

Realiza pausas a lo largo de la jornada

Aún adoptando una postura adecuada, todo el mundo necesita un respiro cuando conduce durante muchas horas. Aunque para los conductores profesionales puede ser más complicado realizar pausas durante sus largos recorridos, son muy necesarias.

En el caso de los taxistas, es importante que hagan descansos cuando llevan ya mucho tiempo en el interior del vehículo para no sufrir consecuencias indeseadas. Pasar tantas horas en un espacio reducido puede generar malestar físico y posturas forzadas. Además, la falta de espacio dificulta el cambio de posición de brazos y piernas y, a la larga, las malas posturas asociadas a este sedentarismo pueden terminar generando daños en la columna vertebral.

En el sector del taxi se entremezclan los riesgos físicos y de seguridad con otros de índole psicosocial como el estrés y la carga mental y todos ellos pueden llegar a hacer mella en tu salud física y mental. Por ello, en la medida de tus posibilidades, debes aprovechar las pausas entre carrera y carrera para salir del vehículo y estirar el cuerpo, así como despejar tu mente, que necesita un soplo de aire fresco para continuar con la jornada laboral.



Además de la importancia de ayudar a tu cuerpo haciendo descansos, los fisioterapeutas también recomiendan hacer determinados ejercicios al final de la jornada para ayudar a combatir las molestias lumbares. Algunos de los que recomiendan son los siguientes:

- **Ejercicio 1: Elevación de la pelvis**



Diseñado por Freepik

Acuéstate boca arriba, flexiona las rodillas y apoya los pies en el suelo. Mantén las manos a los costados del cuerpo y, con la espalda recta, eleva los glúteos del suelo y levanta la pelvis durante 8 segundos.

- **Ejercicio 2: El gato**



Diseñado por yanalya / Freepik

Ponte a cuatro patas con las manos separadas a la anchura de tus hombros. Baja despacio la cabeza entre los hombros a la vez que levantas lentamente la parte superior de la espalda hacia el techo, redondeando la columna. Después vuelve a la posición de inicio.

Repítelo 4 veces coordinándolo con tu respiración para estirar la columna, con descansos de 3 segundos entre cada repetición.

- **Ejercicio 3: Sentadillas**



Diseñado por Freepik

Separar las piernas a la altura de los hombros, mantener los brazos estirados y la cabeza erguida mirando al frente. Flexiona lentamente las rodillas hasta un ángulo no inferior a 90 grados y vuelve a levantarte. Mantener toda la planta del pie apoyada en el suelo.

Repítelo 4 veces con 3 segundos de descanso entre cada repetición.

- **Ejercicio 4: La cobra**



Diseñado por yanalya / Freepik

Acostado sobre el abdomen, extiende ambos brazos por delante de la cabeza y apoya ambas manos sobre el suelo. Eleva lentamente el abdomen del suelo, realizando un arqueado abdominal.

Repítelo 4 veces con 3 segundos de descanso entre cada repetición.

En caso de tener dolencias graves o dolores musculares muy intensos, no hagas este tipo de ejercicios y acude a un especialista, que será el más indicado para evaluar tu cuerpo e indicarte las pautas que debes seguir en tu caso.



**SEMPRE
QUE ENS NECESSITIS,
AQUÍ ESTAREM.**

**AL TEU SERVEI,
EL TAXI DE TOTA LA VIDA,
EL QUE MAI ET FALLA**

www.yotaxi.es



Agenda cultural

Barcelona

Zoo



Fecha: 1 de noviembre
Lugar: Sant Jordi Club
Hora: 21:00 h

Fontaines D. C.



Fecha: 2 de noviembre
Lugar: Razzmatazz
Hora: 21:15 h

Nick Waterhouse



Fecha: 3 de noviembre
Lugar: Sala Apolo
Hora: 21:15 h

Ludovico Einaudi



Fecha: 7 de noviembre
Lugar: L'Auditori de Barcelona
Hora: 21:00 h

Juancho Marqués



Fecha: 9 de noviembre
Lugar: Sala Apolo
Hora: 20:00 h

Raphael



Fecha: 9 de noviembre
Lugar: Palau Sant Jordi
Hora: 20:30 h

Cigarettes After Sex



Fecha: 11 y 12 de noviembre
Lugar: Sala Apolo
Hora: consultar

Vanesa Martín



Fecha: 15 de noviembre
Lugar: Palau Sant Jordi
Hora: 21:00 h

Duncan Laurence



Fecha: 18 de noviembre
Lugar: Razzmatazz
Hora: 21:00 h

Charli XCX



Fecha: 22 de noviembre
Lugar: Razzmatazz
Hora: 21:00 h

El Kanka



Fecha: 23 de noviembre
Lugar: Sant Jordi Club
Hora: 21:00 h

Vampire Weekend



Fecha: 24 de noviembre
Lugar: Razzmatazz
Hora: 21:00 h

Ana Guerra & Cepeda



Fecha: 28 de noviembre
Lugar: Sant Jordi Club
Hora: 21:30 h

Marea



Fecha: 30 de noviembre
Lugar: Palau Sant Jordi
Hora: 22:00 h

Bad Gyal



Fecha: 30 de noviembre
Lugar: Razzmatazz
Hora: 20:00 h

Amaral



Fecha: 30 de noviembre
Lugar: Sant Jordi Club
Hora: 21:00 h

El Puma



Fecha: 3 de diciembre
Lugar: Palau de la Música Catalana
Hora: 21:00 h

Manolo García



Fecha: del 3 al 11 de diciembre
Lugar: Teatre Tívoli
Hora: 21:00 h

The world of Hans Zimmer



Fecha: 5 de diciembre
Lugar: Palau Sant Jordi
Hora: 20:00 h

Ghost



Fecha: 8 de diciembre
Lugar: Sant Jordi Club
Hora: 18:00 h

Bryan Adams



Fecha: 11 de diciembre
Lugar: Palau Sant Jordi
Hora: consultar

Estopa



Fecha: 14 y 15 de diciembre
Lugar: Palau Sant Jordi
Hora: consultar

West Side Story



Fecha: del 20 de diciembre al 26 de enero
Lugar: Teatre Tívoli
Hora: consultar

Mikel Erentxun



Fecha: 20 de diciembre
Lugar: Bikini Barcelona
Hora: 21:00 h

Conte de Nadal, Charles Dickens



Fecha: 21 y 22 de diciembre
Lugar: Gran Teatre del Liceu
Hora: 12:00 h

Carlos Núñez



Fecha: 30 de diciembre
Lugar: Palau de la Música Catalana
Hora: 21:00 h

Girona

Joan Dausà



Fecha: 15 de noviembre
Lugar: Auditori de Girona
Hora: 20:30 h

Pulpopop



Fecha: 5 de diciembre
Lugar: Auditori de Girona
Hora: 20:30 h

Tarragona

Rhapsody of Queen



Fecha: 23 de noviembre
Lugar: Palau Firal i de Congressos
Hora: 20:00 h

Rehatrans presenta el primer vehículo ecológico a gas adaptado para personas con movilidad reducida

Lo presentó en la Feria del Taxi de Barcelona, que se celebró los días 14 y 15 de septiembre



En la actualidad, menos del 1 % de los taxis de Barcelona están adaptados para personas con movilidad reducida, cuando el requisito legal es del 5 % -528 vehículos frente a los 91 actuales-, según datos del Institut Metropolità del Taxi (IMET).

Rehatrans, empresa líder en el mercado de adaptación de vehículos para personas con movilidad reducida, acercó al público asistente a la Feria del Taxi -que se celebró los días 14 y 15 de septiembre en Barcelona- las últimas novedades del sector para ofrecer soluciones a la alta demanda de taxis adaptados en la capital catalana.

Entre ellas, el nuevo Caddy Maxi PMR GNC de Volkswagen, que responde a las crecientes exigencias en movilidad sostenible al ser un vehículo ecológico que permite un ahorro del 50 % en combustible y una reducción de emisiones del 80 %, con una autonomía de 560 kms con GNC y 180 kms con gasolina. En el stand de Volkswagen también se pudieron conocer las adaptaciones en vehículos como la Caddy Maxi o la Caravel.

Asimismo, Rehatrans mostró otras soluciones para personas con movilidad reducida en el stand de Ford, con los modelos Ford Custom y Grand Tourneo Connect, dos de los más demandados por el taxi de España.

QUI VULGUI UN TAXI,
QUE AIXEQUI LA MÀ.



CITROËN
C4 SPACETOURER

CONQUEREIX LA TEVA CIUTAT AMB UN CITROËN.

Posa en ruta el teu negoci amb un Citroën C4 SpaceTourer i treu el màxim partit al teu taxi. La xarxa de concessionaris Citroën de Barcelona t'ofereix l'atenció tant pel confort com pel disseny i la tecnologia. Una oportunitat que ni els teus clients ni tu no podeu deixar passar.

INSPIRED
BY PRO

CITROËN prefereix TOTAL

Gamma C4 SpaceTourer i Grand C4 SpaceTourer: Consum mixt WLTP (L/100Km): 4,9 a 8,0. Emissions de CO₂ WLTP (g/Km): 127 a 181. Emissions de CO₂ NEDC (g/Km): 105 a 130.