

Centenario del autotaxi de Madrid (1909-2009)

El siglo XXI: el taxi que todos queremos

Muchos han sido los cambios y las novedades de la última década (2000-2009) que intentaremos resumir en estas últimas líneas. Empezaremos recordando los efectos que tuvo en el sector la llegada del euro a primeros de 2002. Para adaptar la moneda europea a los taxímetros se realizaron varios pasos según indicaba la circular municipal del 18 de octubre de 2001. Se sustituyeron varios modelos por ser incompatibles técnicamente con las modificaciones aunque el proceso de cambio de moneda se hizo sin trastornos importantes.

La inseguridad: de las mamparas al GPS

También mejoraron las comunicaciones y las necesidades globales del taxi y así se llegó al taxímetro integral, desarrollado por primera vez por la empresa madrileña *Intelligent Data*, que recogía en un mismo equipo un módulo GPS, dos módulos GSM para comunicaciones, impresora, lector de tarjetas y una tarjeta de control con los datos personales del taxista. El proyecto, pionero en Madrid y de nombre Galileo, fue presentado en la Plaza de la Villa el 31 de agosto de 2000 y empezó a funcionar en varios vehículos durante el otoño.

El 30 de octubre de 2001 se firmaba el convenio de colaboración para la implantación del sistema de seguridad mediante tecnología GPS y GSM. El acuerdo recogía la financiación de la instalación de equipos homologados en los autotaxis. Pero desgraciadamente también apareció la tragedia en el sector con el asesinato del taxista Daniel Aníbal, fallecido en octubre de 2007, muerte que aceleró una nueva rueda de reuniones de la comisión de seguridad del taxi que se cerró con varias propuestas de intenciones como el aumento de las subvenciones para mamparas y GPS y el estudio de viabilidad de instalación de cámaras en los vehículos, aspecto que suscitó algunas dudas desde el punto de vista jurídico.

La nueva Oficina Municipal del Taxi

La creación en 2006 de la Subdirección General de la Oficina Municipal del Taxi como órgano específico que asumió todas las competencias relacionadas con este transporte, sirvió para gestionar de manera integral y coordinar mejor las funciones técnicas y jurídicas del sector. Entre otras mejoras, el nuevo órgano municipal se encargó de elaborar una nueva ordenanza fiscal, simplificando los procedimientos administrativos así como la liquidación de tasas y otros tipos de pagos. Asimismo se suprimieron la segunda inspección en el caso de sustitución de vehículos y la inspección en el supuesto de transmisión de la licencia.

No olvidemos actuaciones de gran calado social y humanitario como el protagonismo ejercido por los taxistas con motivo de los atentados del 11M que contradicen la mala imagen que tiene el sector entre una parte de la ciudadanía. El 22 de agosto de 2002 empezó a circular un vehículo de vigilancia del transporte público urbano, puesto en marcha por la concejalía de Movilidad Urbana y conducido por agentes de tráfico, que incorporaba una serie de elementos técnicos con el fin de controlar fundamentalmente la actuación de los taxistas en determinadas zonas de Madrid como el aeropuerto de Barajas, las estaciones de ferrocarril y la Estación Sur de autobuses. En los últimos tiempos y especialmente este año se han acentuado las quejas y manifestaciones por la competencia desleal e intrusismo profesional que ejercen las furgonetas y monovolúmenes en los hoteles y aeropuerto de Barajas que provocan una importante merma en los ingresos, sobre todo en estos tiempos de crisis.

La Asociación Eurotaxi declarada de interés público

En 2005 se creó la Asociación Eurotaxi Madrid, declarada de Utilidad Pública dos años después por la labor social que desarrollaba en la movilidad de las personas discapacitadas. Dentro de la línea de trabajo dirigida a fomentar la movilidad sostenible en la ciudad, se suscribieron dos convenios de colaboración para el desarrollo del uso de combustibles menos contaminantes como el gas natural y el GLP (gas licuado del petróleo). En este sentido se permitieron nuevos modelos para el sector que incorporaban indicadores de consumo de combustible, eficiencia energética y tecnología híbrida con motores eléctricos y

de gasolina, todo ello dentro de la política de fomentar el consumo de alternativas energéticas más ecológicas para reducir la emisión de productos contaminantes.

En el primer semestre de 2005 se implantó un nuevo sistema de evaluación para el examen del permiso municipal de conducción con la realización de una nueva prueba psicotécnica y una prueba global de conocimientos que contemplan temas jurídicos, del medio físico y tarifarios del sector del taxi. Tampoco queremos olvidarnos de la creación de la Peña Abulense (2004), de la Peña Zamorana del Taxi (2005) y de la Hermandad Zamorana (2009), agrupación de empresarios, comerciantes y autónomos vinculados a la provincia castellana impulsada por Román Rodríguez, presidente de MMT Seguros, y Eladio Núñez, ex presidente de la Asociación Gremial durante varios años. En los últimos tiempos se han dado pasos de aparente unidad para sacar adelante algunos proyectos interesantes como el Día del Taxi (18 de mayo de 2006) y la Feria del Taxi (noviembre de 2008), eventos que acercaron a los ciudadanos y profesionales el pasado, presente y futuro del taxi madrileño.

Reglamento Autonómico del Taxi

Después de muchas reuniones y borradores, la Comunidad de Madrid aprobaba el Reglamento Autonómico del Taxi (Reglamento de los Servicios Públicos de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo) el 28 de julio de 2005 entrando en vigor el 5 de agosto siguiente. La nueva normativa fue objeto de encendidos debates porque no dejó contentos a todos por su ambigüedad inicial en algunos temas como la titularidad, la acumulación y transmisión de licencias y la incompatibilidad, asuntos muy discutidos en los foros taxistas, especialmente en los diferentes medios de comunicación del sector. La aprobación del Estatuto del Trabajador Autónomo en 2007 también fue importante para el colectivo taxista por varias razones, pero fundamentalmente por una, por primera vez el autónomo se hizo visible, se le reconocieron derechos laborales hasta entonces vetados por la Administración e ignorados por una parte de la sociedad.

Al cierre de este último reportaje sobre el Centenario del autotaxi de Madrid se estaba trabajando en la redacción final de la Ordenanza del Taxi que servirá de instrumento

normativo para la regulación del sector en el Área de Prestación Conjunta. Antes de cerrar no quisiera olvidarme del esfuerzo que están haciendo diferentes colectivos por el reconocimiento de las enfermedades profesionales.

Javier Leralta