

La **Gaceta** **TAXI**

La primera revista del sector

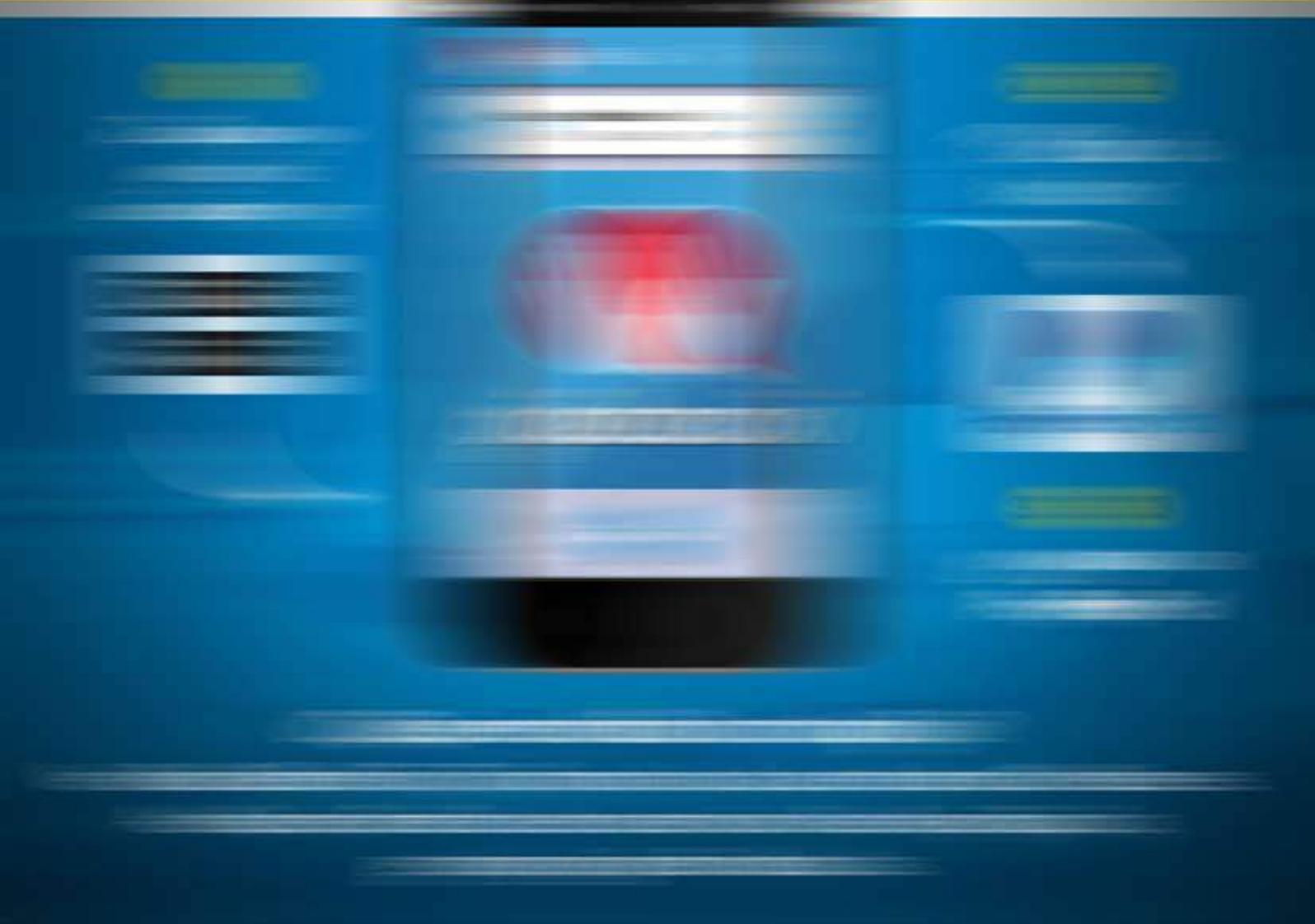
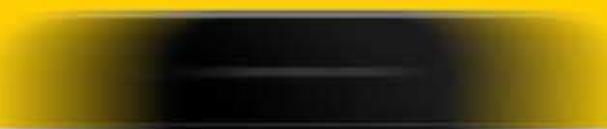
del

AÑO XXIII
NÚMERO 247
MARZO 2017

Unidad y tecnología, el último gran reto

Entrevista Pere Padrosa,
Dtor. Gral. Transportes Catalunya

THE HISTORY OF THE UNITED STATES



THE HISTORY OF THE UNITED STATES

THE HISTORY OF THE UNITED STATES

Avance y rivalidad tecnológica

Es ya un clamor general que el taxi (como otras muchas actividades, que también hay que decirlo) tiene que avanzar de la mano de las nuevas tecnologías, no sirve solo con estar unidos, que de momento ese propósito todavía no se ha logrado, aunque se debe reconocer el esfuerzo que están haciendo en los últimos meses algunas organizaciones del taxi en este sentido.

A estas alturas de dura competencia, en opinión de muchos taxistas, cada vez más, y de no menos dirigentes políticos responsables de la movilidad en sus ámbitos de actuación, solo de una unión sectorial en la que prevalezca como criterio general la calidad y profesionalización del servicio que se presta al ciudadano, podrá el taxi afrontar con su rival una "batalla tecnológica" con las mejores probabilidades de éxito.

Mientras estas cuestiones, cuestionan al Taxi, el rival, sea desde un teclado de ordenador o desde el asfalto urbano, no descansa y concentra sus fuerzas. Despliega efectivos poco a poco y cada vez con más frecuencia y confianza para comprobar que el terreno es fértil. Y cuando tiene esa certeza, su prioridad es avanzar, avanzar y avanzar, como uno solo, sirviéndose por supuesto de la última tecnología a su alcance.

Consciente de esta realidad, ahora el Taxi también se atreve por fin a trazar las líneas del mañana, que ya es hoy, y empieza a ponerse las bases de las smart cities. Las ciudades inteligentes en las que todo estará interconectado y donde el taxi debe seguir siendo pieza clave para su movilidad porque se lo ha ganado, pero para que ese trabajo sea reconocido debe tener muy presente que se avanza más y mejor unidos.

6. Primera carrera

- *Entrevista a Pere Padrosa, Director General de Transportes de la Generalitat de Catalunya*



10. En marcha

- *Apuesta por la movilidad del taxi en la ciudad del futuro*



14. Entrevista

- *Ismael Arráez, presidente de la Unión de Asociaciones de Taxi de la Comunidad Valenciana*



18. Informe

- *El sector se reúne tras meses de desencuentros*



20. Noticias

- *Nace ARTAMA, nueva asociación de radiotaxis en Madrid*
- *Malestar del taxi durante el MWC*
- *Rechazados los turnos en el aeropuerto de Sevilla*
- *Da a luz en un taxi en León*



28. Actualidad

- *Taxistas de Mallorca plantan cara al Govern*



34. Rodar

- *Actualidad del motor*

38. gacetadeltaxi.com

- *Tablón online*



Año XXIII - Número 247 - Marzo 2017

Edita: GUSPIADA, S.L.

Redacción: C/ Teniente Coronel Noreña, 1B
1º B - Madrid 28045
Tel: 91 506 24 09

Página web: www.gacetadeltaxi.com

Directora: Pilar Glez. Matorra
pgmatorra@gacetadeltaxi.com

Redactora Jefe: Olga Lobo,
olga@gacetadeltaxi.com

Redacción: Javier Izquierdo,
jizquierdo@gacetadeltaxi.com

Colaboradores: Germán Ubillos,
redaccion@gacetadeltaxi.com

Dpto Comercial: GGM
comercial@gacetadeltaxi.com

Administración: info@gacetadeltaxi.com

Imprenta: GRÁFICAS BERLÍN

Depósito Legal: M-17.622-1995



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

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

También puedes escribirnos a redaccion@gacetadeltaxi.com



La Gaceta del Taxi

@gacetadeltaxi

Carta al compañero

Alfonso Valdés León

Hace solo unos días, esperando en una parada del centro de Madrid, observé que el compañero de delante tenía un aviso de que traspasaba la Licencia por "jubilación". Me acerqué a él para darle la enhorabuena y establecimos una breve, aunque muy grata, conversación... El compañero lleva trabajando en nuestro oficio 25 años, creo merecido su descanso y que ojalá pueda disfrutar de muchos, muchísimo años de salud y bienestar. Hombre de rostro afable aunque curtido; si la cara es el espejo del alma y los gestos físicos inconfundibles de la honestidad, puedo asegurar que el compañero ha sido una persona honesta en el desarrollo de nuestro oficio. Allá esa miserable minoría que, con su "picaresca" y engaños, tanto daño nos hacen al Colectivo.

Tengo que reconocer que tuve cierta tentación de comentarle al compañero y amigo, con mi mejor voluntad, que jubilación se escribe con B; no fui capaz y me lo agradezco a mí mismo... por si pudiera haber herido su sensibilidad, al final, innecesariamente.

Lo dicho, estimado compañero, que disfrutes del mayor bienestar que, tras 25 años, te has honorablemente ganado.

Haciendo crítica y autocrítica

Domingo Rodríguez

El 80% del sector se merece estar peor de lo que está porque no participa, no está comprometido, y tampoco acude a elegir nuestros representantes, ni acude a las asambleas. Pasa de casi todos y quieren que otros les solucionen sus problemas. El otro 20% que se merece tener más de lo que tiene, porque sí está comprometido,

defiende los intereses del sector, acuden a votar y a las asambleas. Estos sí son útiles al gremio.

Hay instituciones que nuestros antepasados crearon con mucho esfuerzo para tener mejores precios y servicios que la empresa privada no nos daba. Ahora, en muchos casos eso no es así, sino lo contrario.

Las administraciones han demostrado que no tienen el mismo trato con los otros transportes que con el taxi. Mientras ellos tienen subvenciones nosotros nada. Si el taxi es un S.P, tenemos que tener los derechos y obligaciones de todos los S.P. Si es una empresa privada, lo mismo. No podemos ser empresa privada cuando a la administración le interesa y S.P cuando no.

Si se habla de liberalización, pues liberen también el metro y la EMT. Seguro que a alguna empresa le interesa hacerse cargo de alguna línea de metro y cobrando menos.

Pienso que el Ayuntamiento se atribuye competencias que en el taxi no le competen, a no ser que seamos S.P, pero como digo, esto debe ser para todo, no para lo que les interesa a ellos.



Mujer y madre de taxistas

Dolores Hernández Rodríguez

Mi marido es desde hace 34 años de taxista. Hemos tenido muchos años de incertidumbre, donde había taxistas a los que robaban e incluso los mataban, un día dos compañeros asesinados por la misma persona. Pero ahora estamos con más incertidumbres que nunca. Nos han vendido desde la Ley de Ómnibus, aquel zorro que decía que eso no hacía daño al taxi. Mi hijo lleva de taxista con un taxi desde hace 10 años y está deprimido, dice que aquí cada uno va por un lado y no hay ningún cabo a que agarrarse para tirar con otros muchos, que estamos desinformados, que no nos enteramos de lo que se cuece entre despachos y estamos esclavizados.

José Antonio López López

Los clientes no son tontos. Cuantas más inspecciones hagan, más seguros de actividad legal. No se puede ir siempre de policía, el taxi tiene que aprender, cambiar, y convencer al cliente. Adaptarse a una nueva situación donde hay mucho que ganar. En las ciudades se está cambiando el modo de transporte, pasando de la propiedad al arrendamiento. Aumentan los clientes, no porque se esté saliendo de la crisis, que también, sino porque cambia el modelo, y deberíamos adaptarnos y favorecerlo. Es un error pensar que se va a cambiar algo paralizando una ciudad, se empeora la imagen.

Raúl Rodríguez Gallego

Para qué copiar lo que tiene éxito mundial, cuando puedes seguir comportándote como el monopolio que ya no eres, obsoleto, sin inversión y caro. Ser taxista, "para hacer lo que me sale del nabo". A excepción de montar la central telefónica más grande y moderna de Europa... ¿por qué no se le habrá ocurrido a Uber? ¿Para qué potenciar que te deseen, cuando se podría imponer q te elija? Habiendo sido el líder indiscutible, ¿para qué fidelizar, captar y recuperar, cuando te conformas con ser el segundo (o tercer) plato?

Denuncia

Antonio Moradiellos Lopez

En el aeropuerto de Alicante hace muchos años que se llevan a los turistas en autobuses de agencias de línea regular de líneas locales y de VTCs, o sea contra eso no se puede hacer nada porque están legalmente.

Sobre las homologaciones

Jose Maria Pineda Romero

Está bien que exista la posibilidad, como si quiero y puedo comprarme un Rolls Royce siempre que cumpla las medidas mínimas. Voy a poner un ejemplo: mañana me toca la lotería y quiero seguir trabajando porque me da la gana y me compro un Mercedes clase S porque puedo y me apetece trabajar como capricho en un coche de esa categoría. Pues no puedo cuando están las cucarachas usando todo tipo de vehículos.



A un tuit

@eltaxidemadrid Dudo entre ellos y una banda compuesta por los reyes magos y liderada por el Ratoncito Pérez

@opuerto1974 en Madrid se está cociendo algo que no nos va a gustar.

@sindy_pam así van hacen lo q quieren la policía no sabe ni q es legal y q no..y mientras tanto el taxi sufriendo perdidas

@taxi182 En Córdoba es necesario que el @ayuncordoba_es analice la precaria situación que vive el taxi, exceso de LM son el causante

@FranciscoGavi13 siguen existiendo gamberros...como no les pasa nada..

Pere Padrosa, Director General de Transportes de la Generalitat de Catalunya

“No es lógico hablar de radioemisoras dominan el mercado”

La importancia de las nuevas tecnologías en el presente y, sobre todo, en el futuro del taxi han motivado la reciente creación del conocido como Reglamento de Radioemisoras elaborado por la Generalitat de Catalunya. Así nos lo explica su Director General de Transportes, Pere Padrosa, para quien “no es lógico” hablar de radiotaxis cuando las nuevas tecnologías “dominan el mercado”. Además, en esta entrevista aborda otras cuestiones clave para el sector como es la concesión de autorizaciones VTC o la lucha anti pirata.



Pere Padrosa, Director General de Transportes de la Generalitat de Catalunya

La Generalitat de Catalunya no abordará una reforma estructural del sector sin tener un debate previo de todas las partes interesadas, tal y como asegura en esta entrevista su Director General de Transportes. En su opinión, aunque la Ley necesitaría “alguna reforma” no tendría sentido hacerlo si su objetivo es “restringir, cerrar y proteger contra toda la normativa europea” porque que la ley actual “ya lo hace”. Su apuesta es aprovechar lo que ofrecen las nuevas tecnologías para crear un sector “fuerte, seguro, competitivo y respetado”. En este sentido, se ha creado el llamado Reglamento de Radioemisoras, una normativa “necesaria” porque cada vez son más los servicios que se contratan de forma online y en el futuro “el cliente dominará la app de turno que haga este servicio de intermediación”.

Con respecto a las autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor, el Director General de Transportes no quiere ni engañar ni hacer falsas pro-

mesas. “Por duro que sea, mi obligación es decir que si se ponen algunos miles de licencias en el mercado estamos de facto ante la liberalización de un sector por sobreoferta”. Eso sí, no quiere anticiparse a lo que puede terminar pasando, sino aprovechar el tiempo para plantear un “debate serio y responsable, aunque sólo sea para decidir que estamos bien como estamos”.

Gaceta del Taxi.- Una de las últimas normativas aprobadas por su departamento ha sido el Reglamento de Radioemisoras. ¿Por qué era necesaria su regulación?

Pere Padrosa.- Se trata, en realidad, del Decreto 314/2016, de 8 de noviembre, por el cual se determinan las condiciones específicas de contratación y comercialización de servicios de taxi y el régimen jurídico de la actividad de mediación. La intención de este Decreto no es otra que poner la intermediación de los servicios de taxi en el marco de las nuevas tecnologías. No es lógico que a estas alturas estemos todavía hablando de radioemisoras cuando las nuevas tecnologías son las que dominan el mercado de los servicios. Su regulación es necesaria precisamente porque cada vez más el servicio de taxi tiende a ser contratado online y por lo tanto el cliente dominará en un futuro la app de turno que haga servicio de intermediación. A simple vista esto puede parecer una excusa para abrir el sector del taxi, pero los jóvenes de hoy en día ya usan el teléfono móvil para todo, y en ese momento el sector no podrá pedir protección a la

“La Generalitat no abordará una reforma estructural del sector sin tener un debate previo”

cuando las nuevas tecnologías

La economía colaborativa pretendía cambiar el sector "con hechos consumados"

administración si no se han hecho antes los deberes. De hecho este Decreto viene siendo reclamado por el propio sector desde hace mucho tiempo y por fin ha salido a la luz.

G.T.- La Ley del Taxi de Cataluña lleva en vigor más de una década. ¿Le han planteado desde el sector alguna modificación para actualizar la norma?

P.P.- Este es un tema complejo. Evidentemente la ley necesitaría alguna reforma, ahora bien, para ello es imprescindible un debate serio y comprometido del sector con un amplio consenso y saber cuál es el objetivo claro al que se quiere llegar. Si legislamos con el fin de restringir, cerrar, proteger contra toda la normativa europea el sector del taxi a base de cerrar el acceso, es mejor no abordar la reforma, pues la ley actual ya lo hace.

G.T.- Y desde la Generalitat, ¿creen que es el momento de reformar total o parcialmente la Ley?

P.P.- La Administración tiene el deber de adaptar a cada momento los cambios estructurales de cada sector de actividad económica de acuerdo con las especificidades del sector en cuestión y el taxi cumple una labor de servicio muy importante. Las nuevas tecnologías han acercado al usuario cualquier servicio de forma que con un simple click tiene acceso a toda la información y oferta en el mercado y esto no es algo coyuntural, sino que ha venido para quedarse y cuanto antes nos demos cuenta y aprovechemos la oportunidad que seguro



nos ofrece, antes tendremos un sector del taxi fuerte, seguro, competitivo y respetado. No obstante la Generalitat no abordará una reforma estructural del sector sin tener un debate previo

de todas las partes interesadas, serio, sereno, constructivo y con todas las medidas que permitan, si es el caso, un tránsito con seguridad jurídica y garantías suficientes para todos.

G.T.- La Generalitat fue de las primeras administraciones en inmovilizar a los vehículos "piratas" por infringir la normativa de transportes. ¿Por qué era importante plantear una medida así?

P.P.- Las nuevas tecnologías nos han facilitado mucho nuestra forma de vida, de trabajo, de acceso a la información, ahora bien, también hay que tener en cuenta que de momento y ante un mayor conocimiento del funcionamiento de éstas, también nos sitúan en un marco de vacíos jurídicos muchas veces y eso facilita al transgresor el cumplimiento de la legalidad vigente. Para ello era necesario abordar con medidas contundentes la desincentivación a transgredir.

G.T.- ¿Tienen cifras de cuántos vehículos han sido inmovilizados en los últimos años?

P.P.- Llevamos escasamente dos años de la medida en marcha y si bien no es tan importante cuantas inmovilizaciones ha habido, sino cual ha sido el beneficio de la medida.

Como ustedes saben el objetivo de la medida ha sido poner coto a todas las



Padrosa durante la última Feria del Taxi en Barcelona, en 2015

plataformas que de forma absolutamente ilegal con nuestro marco legal actual y bajo la falsa apariencia de una nueva economía llamada colaborativa, pretendían transformar un sector por la vía de los hechos consumados.

G.T.- Además de esta medida, ¿de qué otras herramientas dispone la Generalitat para frenar la competencia desleal en el transporte de pasajeros?

P.P.- Más allá de las medidas tomadas ya mencionadas y el refuerzo de la labor inspectora, el marco de competencias del Gobierno de la Generalitat en este tema no es muy amplio. La regulación del sector depende de la Ley de ordenación del transporte terrestre y de su reglamento, que son leyes básicas del Estado que otorgan a la Generalitat la competencia de su aplicación, pero en cualquier caso no de la legislación y por tanto una reforma en todo su conjunto. Otros aspectos importantes poco mencionados son las competencias municipales que sí tienen las administraciones locales y que muchas veces se atribuyen al Gobierno de la Generalitat.

Concesión de VTCs

G.T.- Con respecto a la concesión de autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor, VTC, la política de la Generalitat, tal y como ha trasladado a las asociaciones del sector, es la de agotar la vía judicial. A la vista de la situación actual, ¿se atreve a vaticinar cuál será la postura del Supremo?

P.P.- Si la doctrina del Supremo no cambia la visión de los argumentos

esgrimidos por nuestros servicios jurídicos en esta segunda etapa de solicitudes, es muy probable que nos encontremos ante la necesidad de otorgar licencias por ejecución de sentencia. No obstante creo que es prematuro adelantar acontecimientos, lo cual no debe ser una excusa para perder un tiempo precioso para abordar un debate serio y responsable, aunque sólo sea para decidir que estamos bien como estamos.

G.T.- En caso de que finalmente dé luz verde a la concesión de VTCs, ¿qué podría hacer la Generalitat para mantener su compromiso con el taxi?

P.P.- No nos engañemos y no hagamos falsas promesas. Por duro que sea, mi obligación es decir que si se ponen algunos miles de licencias en el mercado estamos de facto ante la liberalización de un sector por sobreoferta. Más allá de las medidas que podamos tomar desde la Generalitat en el ámbito de la inspección e interpretación de la normativa actual de una forma muy restrictiva, no se le escapa a nadie que acabaremos ante una continuada judicialización ante el contencioso administrativo de las sanciones. Esto no es bueno para nadie, por tanto, creo que hay que apelar a quien tiene la competencia real, en este caso, al Gobierno

VTCs: “Es probable que se concedan licencias por ejecución de sentencia”

de España, para que afronte con valentía y decisión política decisiones sobre la materia.

G.T.- Tenemos que preguntarle por los casos de Asturias y Navarra, donde los Tribunales de Justicia consideran que, en base a la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre de 2013, se debe respetar la proporcionalidad 1/30 y están rechazando las peticiones. ¿Por qué existe, si es que tiene alguna explicación, tanta disparidad a la hora de interpretar y aplicar la ley entre tribunales autonómicos?

P.P.- Yo le puedo hablar de la interpretación de esta administración, que no es otra que la aplicada por otras comunidades autónomas. Los tribunales son soberanos en sus decisiones y no me toca a mí interpretarlas, sino acatarlas con el máximo respeto.

Eurotaxis y ecológicos

G.T.- 2017 es el año del eurotaxi y las ciudades tendrán que adaptar el 5% de su flota, de acuerdo con el RD 1544/2007. ¿Está el taxi preparado para esta reconversión?

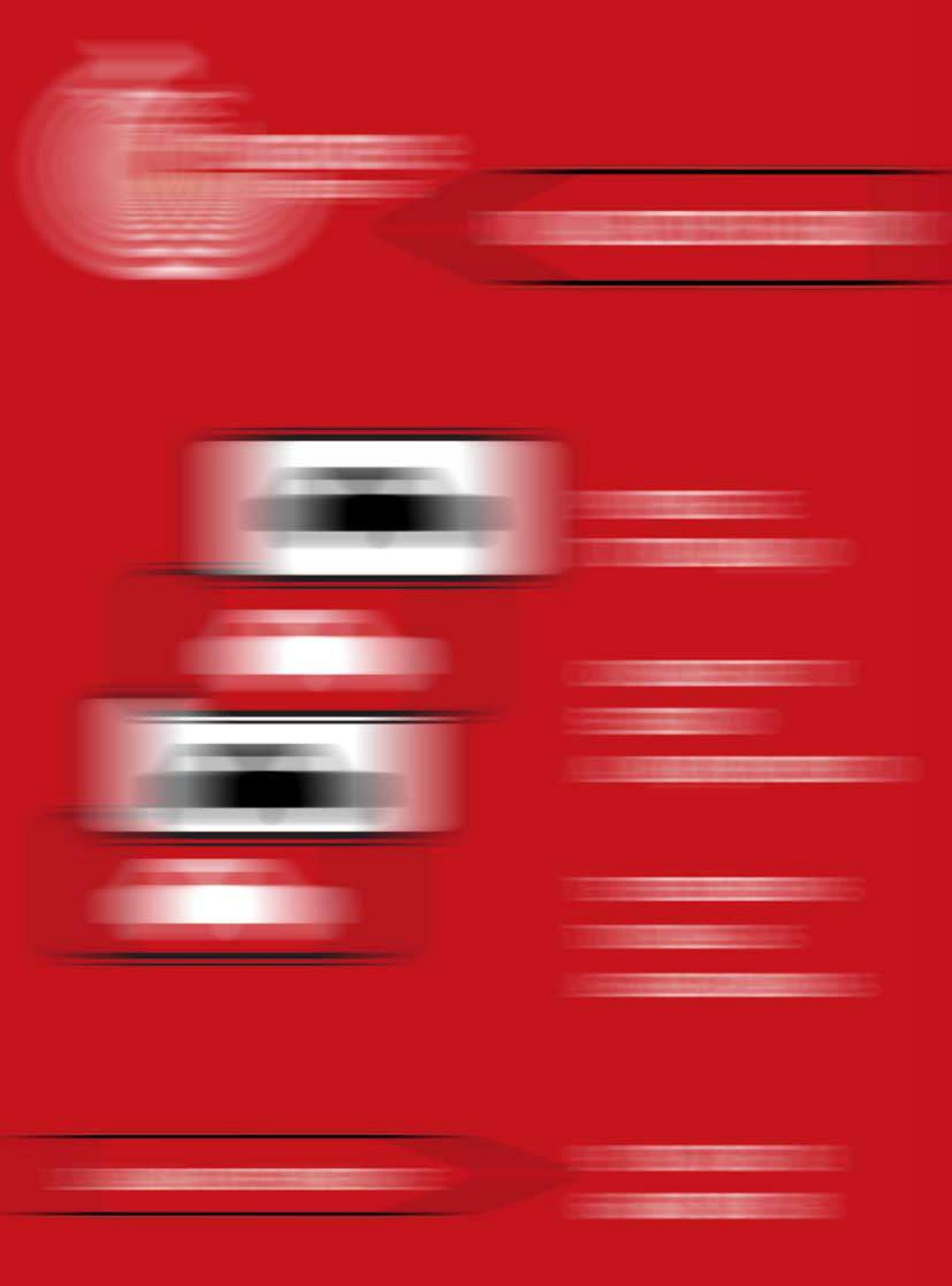
P.P.- Absolutamente. El sector del taxi ha demostrado en su dilatada historia por ser muy flexible para adaptarse a los cambios en cuanto a vehículos se refiere.

G.T.- ¿Tiene la Generalitat algún plan de subvenciones para favorecer la adquisición de vehículos eurotaxi y su adaptación?

P.P.- Hay un plan de incentivos que depende directamente de la Secretaría de Medioambiente en coordinación con la Dirección General de transportes y Movilidad que favorece esta adaptación. Este plan de ayudas seguramente vendrá complementado por el que los Ayuntamientos, en este caso el de Barcelona, adopte.

G.T.- El sector del taxi está debatiendo ahora sobre cuál será su futuro y hacia dónde le llevan los nuevos modelos de negocio que, de forma legal, ofrecen alternativas al transporte urbano de pasajeros. Desde su posición, ¿cómo cree que debería enfrentarse a ello el sector?

P.P.- Con un debate sereno, incluso con todos los agentes del sector y con un soporte de acompañamiento técnico en el debate que permita en todo momento centrar los puntos básicos de la cuestión y no focalizarse en casuística que no aporta nada nuevo.



El sector busca su sitio en la ciudad del mañana



Crear una aplicación única, mejorar las paradas, instalar marquesinas y ofrecer un servicio integrado son algunos de los aspectos que más destacan del proyecto de Élite Madrid "Smart City. Taxi de Madrid". Un plan con el que quieren que el taxi forme parte de la ciudad inteligente y que puede votarse en la web del Ayuntamiento hasta el mes de junio.

El taxi quiere integrarse en la smart city

En un entorno cada vez más conectado y tecnológico, el taxi busca su sitio en las ciudades del futuro. Espacios inteligentes en los que todos estaremos vinculados y donde, gracias a las nuevas apps y plataformas, moverse por la ciudad resultará muy sencillo.

Con este objetivo en mente, el departamento de movilidad de la Asociación Élite Taxi Madrid ha presentado su proyecto "Smart City. Taxi de Madrid" a los presupuestos participativos del Ayuntamiento de la capital.

Sergio Vega, uno de los responsables en sacar adelante este proyecto, cree que es fundamental la labor de difusión de un proyecto que ahora se presenta en Madrid, pero del que existe un dossier parecido en Barcelona, donde su asociación hermana, Élite Taxi Barcelona, también lo presentará ante la administración. "La intención es entregar un documento similar en las ciudades en las que esté presente Élite, como Valencia, Tenerife, Las Palmas...", ha asegurado a nuestro medio.

Aunque de momento se encuentra en fase de votación, desde Élite Madrid quieren contar con el apoyo del Ayunta-

miento porque creen que se trata de una iniciativa que beneficia a los profesionales pero también a todos los usuarios del sector. De ahí que hayan optado por los presupuestos participativos para hacer llegar su proyecto a todo el mundo.

"Me interesa que los compañeros entiendan hacia dónde va el futuro, que pasa por la modernización del sector para ser más atractivos al usuario. No queremos que esto se vea como un proyecto de Élite, sino que lo vean como un proyecto bueno para el taxista", ha manifestado Vega a nuestro medio.

Pero para que el proyecto pueda echar a andar es necesario, explica, que se constituya una aplicación única del taxi, tanto a nivel local como nacional. En el caso de Madrid, tal y como señala Vega a nuestro medio, la app es la base que unifica todo el desarrollo del plan, puesto que la idea es ofrecerle al usuario un servicio personalizado en cualquier punto de la ciudad y a través de nuevas e innovado-

"La app única es fundamental"

ras paradas de taxi.

"Con una flota de 15.723 taxistas en una misma app, siendo el taxi el transporte más próximo al usuario, reduciríamos el tiempo de espera y, como consecuencia, el importe de recogida", ha señalado Vega a nuestro medio.

Y con este objetivo en mente ya se han reunido con algunas organizaciones. "Está siendo difícil, porque hay muchos intereses en torno a las radioemisoras, pero hay quien entiende los beneficios que una app única reportaría en el sector. No podemos olvidar tampoco que la competencia actúa bajo una única app, mientras que nosotros nos dispersamos entre más de una decena, tenemos que cambiar esto", ha valorado.

Además, señalan desde Élite, la utilización de una app única permitiría la personalización del servicio por parte del usuario, que podría elegir vehículo entre toda la flota de taxis de Madrid y APC en función de las características que necesitara en ese momento (gran capacidad, eurotaxi, ecológico...) y simplificaría la vida a quienes visitan por primera vez la ciudad y desconocen cómo solicitar un taxi.

Para esto último es importante, y forma parte del plan, recuperar el stand del aeropuerto, cerrado por falta de financiación, e instalar otros en las principales estaciones, convirtiéndolos en mucho más que meros puntos de información. "Tiene que ser un espacio muy visible para los usuarios que llegan por primera vez a la ciudad. Queremos que sea atractivo para el turista, que se anime a hacerse el primer selfie en la ciudad", adelanta Vega. "Pero también queremos que sirvan de



Los ciudadanos madrileños podrán votar sobre este proyecto

referencia sobre nuestro servicio y otros complementarios, como pueden ser hoteles, eventos, espectáculos, restaurantes...e incluso poder comprar entradas a espectáculos o reservar un servicio de taxi. Por eso la app única es fundamental".

En cuanto a la financiación, principal escollo para el mantenimiento de este servicio, Élite quiere contar con la colaboración de empresas relacionadas con

el sector turístico, como pueden ser cadenas de hoteles. También contemplan la posibilidad de destinar parte de los beneficios de la app del sector, o incluso buscar otras alternativas.

Paradas del siglo XXI

Junto con el stand, el proyecto "Smart City. Taxi de Madrid" quiere renovar la imagen de las paradas de taxi, ofreciendo alternativas mucho más modernas que incluyan avances tecnológicos para que el usuario pueda desde conocer las tarifas hasta reservar un taxi para uso compartido.

El plan incluye remodelar paradas





La Directiva de Élite Madrid al completo

El propio Vega no entiende cómo, en el año 2017, las paradas de taxi siguen siendo apenas una señal vertical en la que “ni siquiera están publicadas las tarifas”.

Un asunto relevante si se tiene en cuenta que en muchas ocasiones la competencia se aprovecha de esta falta de información o del desconocimiento del usuario para ofertar sus servicios. “No podemos permitir que haya quien diga que un taxi al aeropuerto desde Sol cuesta 45 euros, porque no es cierto. Necesitamos que el usuario esté bien informado”.

En paradas principales, se podrían instalar marquesinas, “como las de los autobuses, siguiendo además su modelo de financiación mediante publicidad”, integradas dentro del mobiliario urbano, en las que ofrecer información al usuario y con la posibilidad de tener dispositivos de llamada para reservar servicios. Al igual que con el stand, la idea para su financiación sería a través de publicidad estática que podría colocarse alrededor de la marquesina e incluso a través de los bancos que gestionasen el cobro por anticipado de los servicios contratados por los clientes.

En el caso de no poder instalar marquesinas, el proyecto de Élite Madrid apuesta por la modernización de paradas, transformándolas en tótems donde, además de pantallas táctiles para la contratación del servicio, se pueda consultar la tarifa o el precio del recorrido. La idea es colocar columnas de baliza incógnicas, con techo y asiento abatible, con luz y fácilmente reconocibles para los usuarios, tanto residentes como turistas de visita en la

que la aplicación “estará conectada con un botón de pánico a los agentes de seguridad”. También se reducirán los pagos en efectivo y se fomentarán los pagos vía app o por tarjeta de crédito.

Con respecto a las radioemisoras, Élite Madrid cree que la puesta en marcha de estas medidas también les reportará ciertos beneficios, dando servicio prioritarios a los usuarios de dichas empresas, que no perderán sus servicios pre-contratados. En caso de no poder ofrecerlo por falta de taxis, el usuario no se quedaría sin servicio porque otro compañero lo realizaría, dejando al cliente “siempre bien atendido”.



Las actuales paradas de Madrid

ciudad. La publicidad en una de sus caras sería, una vez más, la principal fuente de financiación, e incluso la app podría aportar dinero para su mantenimiento.

Además, Élite Madrid cree que en un futuro estas paradas podrían incluir cargadores eléctricos para una flota 100% eléctrica de taxis, en línea con las pretensiones municipales y su apuesta por los taxis cero emisiones.

Pros del plan “smart”

Entre los beneficios que esta proyecto puede reportar al taxista destacan el aumento de carreras y el ahorro en los consumos y tiempos efectivos de trabajo. “Pasará menos tiempo circulando por la ciudad al recibir los servicios a través de la app”, explica el dossier, que añade también que se mejorará la seguridad por-

Y también existen beneficios para la administración. Por ejemplo, el taxi podrá suplir el servicio de líneas de metro o tren cuando se encuentre parado por averías o reformas. Se podrá tener geolocalizada la flota y conocer en qué lugares hay exceso o falta de taxis, y podrá informar sobre la celebración de eventos importantes que requieran de la presencia de más vehículos sin necesidad de recurrir a los SMS. Además, el coste sería “cero”, ya que la idea es poder autofinanciar con publicidad todos los nuevos elementos, sin que le cueste nada al ciudadano.

No obstante, Vega insiste una vez más en que para que el proyecto salga adelante es importante que todo el sector se implique en la creación de la aplicación. “Sin la app, el proyecto se queda vacío, no tendría mucho sentido. En el stand, las marquesinas y las paradas debe existir la posibilidad de personalizar el servicio de taxi. Queremos ponérselo lo más fácil posible al usuario y para eso es necesario que toda la flota de taxis esté integrada en esta app”.

“El futuro pasa por la modernización del sector”

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

PHYSICS DEPARTMENT

PHYSICS 439

LECTURE 1

1.1

1.2

1.3

Ismael Arráez, presidente de la Unión de Asociaciones de Taxi de la “La nueva Ley es una norma política



Ismael Arráez, preside desde hace año y medio la UATCV

La futura Ley del Taxi de Valencia, que continúa en fase de tramitación, no convence en absoluto a la Unión de Asociaciones de Taxi de la Comunidad Valenciana, tal y como explica en esta entrevista su presidente, Ismael Arráez. En su opinión, se trata de una ley “política” que no se preocupa por el sector y que deshace derechos adquiridos por los profesionales. Por ello pide que se tengan en cuenta sus alegaciones y que se reescriba la mayoría del articulado.

Para Arráez, que también preside la Gremial del Taxi de Valencia, la nueva legislación retrotrae al taxi a los años 80 y no tiene en cuenta el nuevo entorno tecnológico en el que se desarrolla su labor. Además, lamenta que se estén planteado eliminar ciertos derechos a los taxistas como el mantener la licencia una vez jubilado o poder tener más de una por titular.

Gaceta del Taxi.- El Consejo Económico y Social de la Comunidad Valenciana

“El anteproyecto convierte al asalariado en una figura excepcional”

(CES-CV) emitió un duro dictamen contrario a la actual redacción de la futura Ley del Taxi. ¿Cuál es la postura de la Unión de Asociación de Taxistas de la Comunidad Valenciana?

Ismael Arráez.- El dictamen emitido por el Consejo Económico y Social va casi, casi en el mismo sentido que las alegaciones que hemos presentado nosotros. Porque desde el momento en el que salió la ley nos dimos cuenta de que se trata de una norma política, que no se preocupa por los problemas del sector del taxi que tiene a día de hoy en aumento, y que, además, nos va a quitar muchos derechos adquiridos después de décadas. Es algo que no podemos consentir. Nuestra postura va a ser la misma que cuando recibimos el primer borrador, que

esta ley y su articulado se modifique casi todo e incluso algunos artículos se supriman porque son cosas sin sentido.

G.T.- ¿Cuáles son, desde su punto de vista, los artículos que habría que modificar o eliminar?

I.A.- Por ejemplo, en el régimen sancionador, el 70% de los artículos está para modificar, porque endurece sanciones que a día de hoy son leves y se convierten en graves, e incluso pueden inmovilizarte el vehículo. Concretamente, el punto 6 del artículo 35 dice que se puede sancionar una infracción leve, grave o muy grave y que aparte de la sanción pudiera recaer una suspensión de la autorización de 15 días en el caso de infracciones leves, tres a seis meses en el caso de infracciones graves y hasta un año en el caso de infracciones muy graves. Y esto nos parece desproporcionado.

Tampoco nos parece correcto que se elimine la potestad a elegir si podemos o no entrar en un área, que es algo que sí existe ahora. La ley habilita a la Consellería adoptar medidas de control, pero deberían contar con el taxista, que somos los que estamos todos los días en la calle, sabemos dónde es necesario que haya un área o no. Y con la nueva Ley nos quitan voz para hacer y deshacer a su antojo. o. Nos quitan voz para hacer y deshacer a su antojo.

Del mismo modo tampoco entendemos que, con las alternativas de transporte que hay, la ley no nos permite competir en las mismas condiciones que esos nuevos modelos de transporte. Hasta ahora podíamos tener taxis con 7 plazas, y adaptados, o con 9 plazas, para así competir con las VTCs. Pero la nueva ley elimina esta posibilidad y nos limita a 7 plazas cuando es eurotaxi.

G.T.- Para el CES-CV, la nueva Ley rechaza la figura del asalariado. ¿Comparten esta opinión?

I.A.- Hay que tener en cuenta que el 90% de los taxistas autónomos de hoy en día empezamos como autónomos, pero hay mucha gente que tiene la memoria corta y se le olvida. Pero es muy difícil que un autónomo compre una licencia sin haber pasad por chófer antes, probar que esto te gusta y que

que no se preocupa por el taxi”

estás cómodo desempeñando este trabajo. En el anteproyecto se convierte al asalariado como una figura excepcional hasta el punto de que en determinada parte del articulado del anteproyecto se llega a decir que “excepcionalmente se podrá contratar un trabajador asalariado”. Y esto, para nosotros, no es positivo. Nos parece descabellado que si un titular cae enfermo un jueves o un viernes y por no tener permiso de la Consellería no poder contratar a un asalariado de urgencia, que es algo que a día de hoy sí que podemos hacer.

Nosotros estamos a favor de la figura del asalariado, y que tenga los mismos derechos que cualquier trabajador: jornada laboral digna, buen convenio laboral...Y no hacer distinciones entre taxista autónomo y asalariado. Porque no entendemos dónde está la diferencia entre el servicio que presta un autónomo y un asalariado.

Si por ejemplo, cae una persona enferma y no puede volver a ejercer la profesión, a día de hoy podemos contratar un asalariado que nos ayude a vivir más dignamente día a día. Por eso no entendemos que te obliguen a deshacerte de tus ingresos diarios, semanales o mensuales, es algo que no debería plantearse y menos desde dentro del sector. Nos da vergüenza a muchos directivos y taxistas que esto suceda.

G.T.- Es decir, ustedes apuestan por la libertad de contratación, de tener más de una licencia...

I.A.- Yo lo que quiero es que nos dejen la libertad de poder elegir. Algo por lo que una minoría radical asentada en la Federación apuesta. Pero solo una minoría, porque el 80% de los socios no siguen este patrón, y eso quiero recalcarlo porque estamos en contacto con ellos. Si ellos no quieren tener más licencias, que no nos quiten esa opción a los que apostamos por el sector y queremos crecer dentro de él. Queremos tener poder decisión sobre nuestra economía y sobre nuestra profesión y como la concesión administrativa que se nos ha concedido se hace a nivel individual, queremos que siga así. Es algo inadmisibles que la administración

“Lo que quiero es que nos dejen la libertad de poder elegir”

obligue a estos titulares con más de una licencia a venderlas.

G.T.- Al inicio ha mencionado que se trata de una ley política. ¿En qué se basa?

I.A.- Porque existe un acuerdo pre-

electoral, porque quienes lo han firmado lo han dicho por diferentes medios. Además, hay una excesiva implicación de ciertos políticos para que esta ley salga adelante. Esta ley, que debería ser para todos, tendría que tener una base de consenso, y no dividiendo al sector reuniéndose con presidentes de organizaciones de la Unión a quienes les han ofrecido dejar nuestra organización a cambio de favores, como por ejemplos modificar artículos que a ellos les podía



Desde Gremial Valencia piden más control policial contra los piratas

Tarifa única y regulación horaria

Tarifa fija. “Creemos que es algo positivo porque da seguridad al usuario. Además evitaríamos que los pocos abusos que pueden darse en el sector se repitan, por lo que esperamos que finalmente salga adelante y la recuperemos”.

Regulación horaria. “Tenemos que buscar una regulación que nos permita, de momento, lidiar con los 1.000 taxis que sobran actualmente. Y como una reconversión es complicado de lle-

var a cabo, creemos que transformar la actual regulación ABCDE en ABC retiraría de las calles esas 1.000 licencias al día, lo que repercutiría positivamente en el profesional.

“A Federación les he dicho que si su regulación 12+4 en cinco grupos consigue esa retirada, firmo. Pero claro, no pueden demostrarlo, porque dejaría a elección de cada uno cuándo salir, y eso no solucionaría nuestro problema”.

“Que todos trabajen, ellos y nosotros, pero cumpliendo la normativa”

beneficiar para salir de la organización, y es vergonzoso este exceso de implicación, si no político, no sé como llamarlo.

G.T.- De lo que nos cuenta entendemos que no ha habido consenso para la elaboración de este anteproyecto. ¿Han tenido en consideración sus alegaciones?

I.A.- No, por eso la resolución del CES creo que debería servir de toque de advertencia, porque seguramente, y ojalá sea así, porque el Consell Jurídico tampoco debería aprobar la ley tal y como viene y nosotros estamos totalmente convencidos de que no lo haga.

Ahora debería escucharnos y sentarnos a todas las organizaciones en la



“Queremos tener poder decisión sobre nuestra economía”, indica Arráez

Recuperar servicios, objetivo de Gremial Valencia

Ismael Arráez preside la Asociación Gremial del Taxi de Valencia desde hace un año y su objetivo, además de “cerrar” una ley que cuente con su visto bueno, es recuperar todos los servicios que el taxi ha perdido en los últimos años. Se refiere a licitaciones en el ámbito sanitario que, en beneficio de nuevas empresas, el taxi ya no realiza. Pero también, recuperar espacios que de forma histórica eran controladas por el sector. Por ello espera que no se modifique el número actual de plazas, hasta 9, porque esto les permite competir con los vehículos de alquiler con conductor. “Hay muchas licitaciones de quimio, visita médica que no requiere de ninguna asistencia o soporte médico y que podemos hacer”, explica Arráez, quien lamenta que se haya perdido. No obstante, adelanta que ya existen varios acuerdos para que el taxi pueda optar a servicios que antes hacía.

mesa y hablar de una ley que de verdad nos proteja, pero esta ley, además de ser totalmente política, no nos ayuda en nuestros problemas diarios.

Todos sabemos que al sector le hace falta una reconversión, que en Valencia, por ejemplo, sobran 1.000 taxis de las calles pero ningún artículo contemplan la posibilidad de retirar licencias a personas que estando jubiladas, o por cambio de profesión.

Tampoco nos protege contra las VTCs que están viniendo, ni contra aquellos vehículos particulares que hacen transporte de viajeros de manera totalmente ilegal.

G.T.- Ha mencionado el intrusismo, ¿qué herramientas cree necesarias para combatirlo?

I.A.- Es necesario que haya más control. Que no se permita que las VTCs a día de hoy circulen como un taxi. Porque nosotros queremos que todos trabajen, ellos y nosotros, pero cumpliendo la normativa.

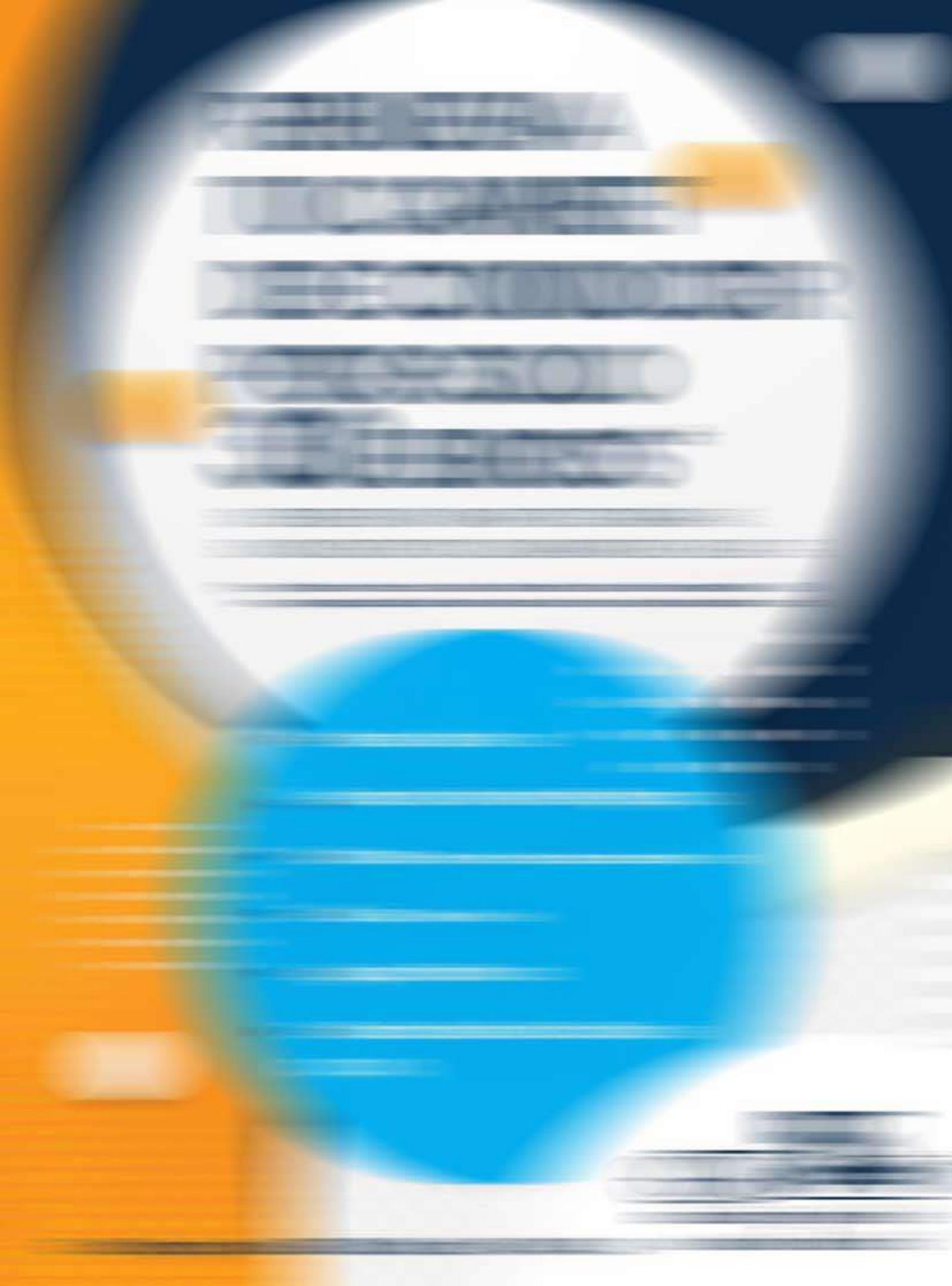
Por ejemplo, en Valencia sabemos

que están en las zonas de ocio esperando el servicio porque claro, si tienen que estar esperando en su base a que les llegue el para cobrar menos que un taxi, lógicamente no podrían hacerlo, porque nunca ha sido rentable. Pero ahora están trabajando de forma ilegal para rentabilizar la inversión. Esas VTCs estaban ideadas para viajes interurbanos, y a día de hoy el 90% de los viajes son urbanos. Es una competencia completamente desleal e ilegal y nada nos protege contra eso en esta nueva ley.

La Mesa contra el Intrusismo, por ejemplo, como idea es muy buena, pero a efectos prácticos poco hay que decir, porque no existe un presupuesto real, y lo que más escuchamos es que no cuentan con efectivos para poder llevar a cabo el control para acabar con el intrusismo. Hay falta de implicación y un presupuesto adecuado para ello.

Queremos que igual que a nosotros se nos pide toda la documentación a ellos se les controle muchísimo más, no solo la hoja de ruta, sino otra información como seguros, permiso de circulación... Existen puestos de control en la ciudad que hacen controles aleatorios en el taxi, y nosotros pedimos que también lo hagan con los conductores de VTCs.

“Esta ley tendría que tener una base de consenso”



El taxi no logra una unión sólida para buscar soluciones



Encuentro el pasado 22 de febrero

Después de dos intensas reuniones entre las asociaciones nacionales en las que parecía que se iban a buscar soluciones conjuntas, y a pesar de estar convocado un congreso para el próximo mes de abril, no está tan clara esa pretendida unidad. A las pocas horas de haberse anunciado su celebración, pudimos saber que existían discrepancias entre las organizaciones que ponen en duda lograr un frente común real en el taxi para abordar el futuro.

Unidad y tecnología siguen siendo el gran reto pendiente y, al menos el primero, no se puede dar por conseguido. Lejos de ello, lo que parecía que iba a ser un Congreso de unión en el mes de abril, puede terminar convirtiéndose en una micro reunión con apenas representación sectorial, según nuestras últimas informaciones.

Pese a que las notas de prensa presumían de unidad en las citadas reuniones y todo parecía indicar que se había producido un cambio de tendencia en las tensas relaciones mantenidas por las asociaciones nacionales, las informaciones que manejaba este medio al cierre de esta edición parecen apuntar a que han surgido serias discrepancias que

ponen en duda esta supuesta unión real.

No obstante, hay que reconocer que esto encuentros, dos en apenas quince días, han supuesto más debate, por iniciativa propia y fuera de las instituciones, que en los últimos años. En el primer encuentro mantenido el 22 de febrero, al que acudieron representantes de diferentes puntos del país, se profundizó en el análisis socio-económico del sector del taxi español, participado por más de 70.000 trabajadores autónomos que sustentan 100.000 familias en todo el país y genera unas cifras globales de facturación en torno a los 4.000 millones de euros anuales, de los que más de la mitad van destinados a las arcas públicas. De ese primer contacto, a pesar de las discrepancias evidentes entre varias organizaciones, los asistentes quisieron dejar claro que el servicio público

de transporte de viajeros que prestan los taxis, supone un modelo exitoso y de satisfacción general de sus usuarios en las grandes urbes (las quejas no llegan al 0,0006%) y su capilaridad permite que las pequeñas ciudades y el medio rural puedan suplir las carencias del transporte colectivo. Todo ello sin coste de implantación para los ayuntamientos y gobiernos autonómicos.

Dos semanas después, el 6 de marzo, Fedetaxi-Unalt, CTAE, Élite Taxi España y METAXI volvieron a mantener una reunión, a la que acudieron menos dirigentes, en la que estudiar diferentes medidas, entre ellas, la posibilidad de convocar paros y protestas e incluso coordinar estas acciones con organizaciones internacionales a través de sus distintas alianzas comunitarias para que sus accesiones gocen aún de un mayor peso.

Finalmente, las asociaciones optaron por convocar el citado congreso en el que se expondrán la problemática actual que afecta al taxi y las posibles modificaciones normativas que pueden enfangar aún más la situación para, a continuación, abordar el intrusismo una vez que los asistentes conozcan de primera mano el contexto normativo-jurídico que actualmente rodea al sector del taxi. Como tercer punto del orden del día aparecen las plataformas tecnológicas. En este sentido, según fuentes consultadas por La Gaceta del Taxi han afirmado que



Los representantes en la sede de ATA el 6 de marzo

El intrusismo y nueva normativa, temas claves

sí que existe consenso con respecto a que es necesaria la unión a través de una herramienta tecnológica, aunque no lo es tanto en cuanto a la forma de llevarla a cabo. "Hay que buscar la forma de unir al taxi desde el punto de vista tecnológico". Las organizaciones reunidas coincidieron también en la necesidad de buscar fórmulas de oferta común, reforzando las estructuras de comunicación de ámbito local para dar un servicio globalizado. Apuestan por la unidad para mantener la supervivencia de la actual estructura empresarial, formado por un 98% de trabajadores autónomos, así como de sus redes comerciales. El último punto estaría centrado en la posible elaboración de un plan de acción y se decidirá si hay o no una gran movilización a la que deban acudir todos los taxistas.

Donde sí ha existido consenso es en la denuncia pública sobre la escasa presencia y la falta de apoyo de las administraciones en estos proyectos de refuerzo del transporte público, lo que evidencia que algunos responsables de las administraciones ya han tomado partido por la privatización del servicio; cosa que el sector del taxi combatirá y ha anunciado que denunciará donde haga falta. Pese a que el transporte es un sector estratégico de la economía y que la movilidad urbana es determinante en el progreso económico y esencial en asuntos como el medio ambiente y la calidad de vida de los ciudadanos, la realidad nos ha demostrado en los últimos años que no existe una verdadera política para este sector, ni tampoco interés en abordarla con seriedad y rigor

Convocadas protestas el 16M a nivel local

Frente a las discrepancias a nivel nacional, la unidad se está materializando en las protestas convocadas para el 16 de marzo en Madrid y Barcelona. Al cierre de esta edición las asociaciones Gremial Madrid, AMT, Élite Taxi y Federación Profesional mantenían la concentración frente al Ayuntamiento de Madrid para solicitar un mayor compromiso del Ayuntamiento frente a multinacionales como Uber y Cabify. A pesar del encuentro mantenido por las cuatro organizaciones madrileñas con la delegada de Movilidad, Inés Sabanés, el pasado 2 de marzo, sus representantes han anunciado que se manifestarán frente a la sede del Consistorio.

A la mencionada reunión con las organizaciones madrileñas también asistió el Delegado de Seguridad, José Javier Barbero, que explicó que se encuentra en trámite un convenio para ampliar los efectivos dedicados al control del transporte de viajeros y que se mejorará la formación de los agentes dedicados a ello.

Pero la de Madrid no será la única protesta que veamos en una gran

ciudad en España. La Asociación Élite Barcelona, junto con otras asociaciones del taxi de la Ciudad Condal, ese mismo seis de marzo celebraron una asamblea urgente tras la cual decidieron llevar a cabo un paro de 12 horas del servicio del taxi el próximo 16 de marzo, acompañado de una masiva manifestación del sector.

La huelga está prevista que comience a las 08:00 horas de la mañana y que finalice a las 20:00 horas de la tarde. Por otro lado, la gran manifestación que convocan los taxistas de Barcelona comenzará en el Arco del Triunfo y se dirigirá hacia el Parlament para, posteriormente, marchar hasta la Plaza Sant Jaume. "El día 16 de marzo deben salir todos los taxistas de Barcelona a la calle y que los profesionales de esta ciudad sean un referente de cómo se tiene que luchar", explicó Alberto Álvarez, representante de Élite Barcelona en un comunicado de voz lanzado a sus compañeros. "Estamos hartos de la especulación y ojalá todos los taxistas de España empiecen a meter presión", aseguró.

por las múltiples administraciones que concurren en competencias en la materia. Al cierre de esta edición aún quedan

muchos flecos pendientes y la más que probable posibilidad de que el gran congreso acabe en micro congreso.



ARTAMA, nueva asociación de radiotaxis en la CAM



Andrés Veiga, presidente de RTT y ARTAMA, y José Manuel Fernández, vicepresidente de RTT

Al cierre de esta edición, estará ya constituida la nueva Asociación de Radiotaxis de Madrid, ARTAMA, después de cumplir con todos los requisitos administrativos que necesitan este tipo de entidades. Una organización que nace de la mano de Radioteléfono Taxi Madrid, (RTT), la mayor radioemisora de la Comunidad de Madrid y que cuenta con el apoyo de otras entidades de dentro el Área de Prestación Conjunta, como es RT Independiente de Madrid y de fuera del APC las radioemisoras Alcalá de Henares, San Lorenzo, Guadarrama, Hoyo de Manzanares y Daganzo.

En una segunda fase, a la espera de aprobar esa decisión en junta o asamblea, está previsto que también se incorporen Nortaxi [Alcobendas], Collado Villalba, Tres Cantos y Majadahonda-Las Rozas.

La primera toma de contacto tuvo lugar el pasado 15 de febrero, en un encuentro en el que los radiotaxis antes mencionados señalaron que se trataba de una “una iniciativa necesaria”. Además, dejaron claro que no vienen “para competir”, sino que su objetivo es colaborar con el resto de compañeros en todo cuanto puedan, según explicó a nuestro medio Andrés Veiga, designado presidente de ARTAMA y presidente de Radioteléfono Taxi.

Entre los principales objetivos que han impulsado al Consejo rector de RTT destaca la creación de vínculos entre los radiotaxis de la Comunidad, dentro y fuera del Área de Prestación Conjunta, (APC), homogeneizar los servicios, y poner a disposición de estos radiotaxis un canal de comunicación de servicios y despachos comunes. Además, ARTAMA proporcionará a los clientes abonados que lo deseen la facturación a nivel nacional, mediante ARTE/Pidetaxi.

Otro de los aspectos relevantes de esta nueva Asociación es poder participar en los foros de debate político que determinan en gran medida el futuro del taxi. Trabajarán desde hoy mismo para que ARTAMA pueda llegar a formar parte del próximo Comité Regional de Transportes que se constituirá en los próximos meses.

Aranjuez se suma a Pidetaxi

Días antes de hacerse pública la constitución de ARTAMA, Radio Taxi Aranjuez se sumaba a Pidetaxi con el objetivo de ser más efectivos, mejorar la capacidad de respuesta y reducir los tiempos de espera. Una decisión que, tal y como ha explicado Javier Pareja, presidente de la radioemisora, esperan que beneficie tanto a los socios como a los usuarios. De momento cuenta con una flota de 20 coches, aunque, “si esto funciona, queremos ampliarla”, ha señalado el propio Pareja a nuestro medio. “Contar con una app como Pidetaxi nos permitirá plantarle cara a otras aplicaciones que operan en la ciudad”, ha indicado Pareja. “Queremos ser capaces de llegar a esa gente a la que no llegábamos y recuperar los usuarios perdidos” y para ello, además de empezar a operar con la app, Radio Taxi Aranjuez se integrará en condición de Asociados pasando a atenderle sus llamadas y gestionar sus despachos. Desde Pidetaxi ponen a disposición de todos los radiotaxis de la Comunidad de Madrid su portal de reservas para que los servicios que no puedan ser atendidos por estar fuera de su ámbito de cobertura, puedan ser despachados a los radiotaxis de la localidad y cumplir la legalidad vigente. Una iniciativa que esperan poder llevarla a cabo con otras entidades y sea el comienzo de otro tipo de alianzas que, señalan, “redundan en el beneficio común”.



Asistentes a la reunión el pasado 15 de febrero





Mucho intrusismo y poco control durante el MWC



Malestar en el sector durante el Congress

Los taxistas de Barcelona han denunciado un aumento del intrusismo durante la celebración del Mobile World Congress en Barcelona, celebrado a finales del mes de febrero. Aunque finalmente se desconvocaron las protestas previstas para esos días, desde el sector han mostrado su malestar con la organización del evento y un aumento del intrusismo. Según explicó a nuestro medio Alberto Álvarez, representante de Élite Taxi Barcelona, ha asegurado a La Gaceta del Taxi que están “aguantando a regañadientes” pues la captación del servicio por parte de los vehículos de alquiler parece haber realizado fuera de los límites que marca la ley. Además, el representante de Élite también quiso señalar a algunos medios de comunicación que en Barcelona estuvieron recomendando el uso medios alternativos al taxi para llegar al recinto donde se celebra el MWC, en la Fira de Gran Vía, afirmando que el taxi no podía llegar bien al destino. Ante esto Álvarez ha aclarado que la organización del evento “no se puso en ningún momento en contacto con el taxi”.

El León GNV, nuevo taxi en Barcelona

Desde el pasado mes de febrero, Barcelona cuenta con un nuevo taxi autorizado. Se trata del Seat León 110 CV Gas Natural. Un modelo que se suma a las versiones ya existentes pero que, en esta ocasión, emplea un combustible alternativo cada vez más demandado por los profesionales. El anuncio de esta homologación coincide con la solicitud efectuada por el STAC, que había solicitado la ampliación de la flota de taxis ecológicos



El nuevo modelo de GNV

SCAT apuesta por los combustibles alternativos

Con motivo de la inauguración de la nueva estación de gas natural para vehículos en Madrid de Gas Natural Fenosa, representantes de la Sociedad Cooperativa del Taxi de Madrid (SCAT) y de Radioteléfono Taxi, acudieron para resaltar la implicación del colectivo con los combustibles alternativos. Además, desde Cooperativa recordaron al coordinador general de Medio Ambiente, Sostenibilidad y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, José Antonio Díaz, su intención de abrir un punto de distribución de este y otros combustibles alternativos en la calle Secoya.

Un proyecto que fue aprobado en la última asamblea general de la cooperativa y que se encuentra actualmente parado por cuestiones burocráticas. Por ello, desde SCAT quisieron hacer ver al responsable que “una buena fórmula para demostrar la apuesta del Ayuntamiento por la movilidad de bajas emisiones” sería agilizar los trámites de las obras de la nueva estación de servicio.

Porque aunque el proyecto se encuentra en la Junta Municipal de Carabanchel desde el pasado mes de agosto, todavía no han recibido la aprobación correspondiente para el inicio de las obras, y han lamentado que un proyecto como este vaya a retrasarse un año por cuestiones burocráticas.



José Ramón Freire, de Gas Natural Fenosa junto con el coordinador general de Medio Ambiente, José Antonio Díaz

Siete estaciones públicas de GNV

Gas Natural cuenta ya con siete estaciones públicas en Madrid. Esta última, ubicada en la calle Fuembellida, próximo a la A-2, cuenta con dos surtidores en modo autoservicio y está abierta las 24 horas del día los 365 días del año. Al acto también acudió el director de Soluciones de Movilidad de Gas Natural Fenosa, José Ramón Freire.

El Ayuntamiento concede libertad para elegir modelo de taxi

A partir del próximo verano, el Ayuntamiento de Madrid dará libertad a los taxistas para que escojan modelo y marca de vehículo para prestar servicio. El único requisito, que constará en una inminente reforma de la Ordenanza Municipal, será que "siempre que cumplan las dimensiones mínimas y emisiones contaminantes máximas permitidas para prestar el servicio contempladas en la Ordenanza". Esta medida se suma a la iniciativa del Ayuntamiento de facilitar la homologación de vehículos menos contaminantes, que eliminaba las tasas correspondientes a la autorización a aquellos modelos ecológicos o cero contaminantes.

El Director General de Gestión y Vigilancia de la Circulación en Ayuntamiento de Madrid, Francisco López Carmona, explicó que este cambio atiende a una de las reivindicaciones más importantes del sector. Además, ha señalado que se diseñará un sistema mixto que permitirá a los profesionales que quieran podrán seguir acudiendo al listado de autorizados por el Ayuntamiento, "pero también permitirá a quienes así lo quieran acudir directamente al fabricante que más le interese".



Rita Maestre y López Carmona durante el anuncio

Madrid tiene ya 2.034 VTCs autorizadas

Febrero será recordado por el sector como el mes en el que se superó la barrera de las 2.000 autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor en Madrid. Concretamente, 2.034 VTCs circulan ya por la comunidad madrileña, según datos del Ministerio de Fomento. Con estas cifras, y teniendo en cuenta que en Madrid hay 15.780 licencias de taxi, la proporción entre ambos modos de transporte refleja que hay un vehículo VTC por cada 7,89 taxis. Muy lejos de la proporción 1/30 que establece la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres de julio de 2013, que fue refrendada por el Reglamento de la citada ley (ROTT) a finales del año 2015.

Además, si sumamos las licencias de taxi y las autorizaciones VTCs en la capital, el porcentaje de éstas últimas en el mercado de transporte de viajeros en vehículos de menos de 9 plazas alcanza

ya el 11,4%. Un porcentaje que puede aumentar, pues el Tribunal Supremo podría dar vía libre a 3.000 autorizaciones VTCs que actualmente están paralizadas en el alto tribunal.

Mientras que en Madrid no ha habido mes sin nuevas autorizaciones, en Cataluña, por ejemplo, el crecimiento del número de autorizaciones VTCs se ha frenado en los últimos meses. Según los datos de Fomento, con fecha 1 de marzo de 2017, el total de VTCs es de 853, exactamente el mismo que el pasado 16 de enero de 2017. Por el contrario, Andalucía ha experimentado un importante crecimiento, aumentando el número de VTCs de 800 a mediados de enero a 846 a 1 de marzo de 2017. En otras regiones, el número de VTCs se ha reducido, como es el caso de Valencia, donde se ha pasado de 208 a 198, aunque el descenso más significativo ha tenido lugar en Castilla y León, pasando de 318 a 255.

El Instituto del Taxi de Sevilla dice no a los turnos en San Pablo

A pesar de la petición de Ciudadanos, los grupos que integran el Instituto del Taxi de Sevilla, han decidido rechazar la posible implantación de un turno rotatorio para el servicio del taxi en el aeropuerto de San Pablo, a pesar de que exista una sentencia del TSJA del año 2002 que los avala. Para entender un poco el porqué de esta decisión hay que dejar claro que la asociación que desde hace años demanda la implantación de estos turnos, Foro Taxi Libre, no está presente en el Instituto. A esta entidad le sorprendió que en el orden del día, el Consejo de Gobierno del Instituto del Taxi incluyera a la estación de Santa Justa en ese sistema de turnos cuando nadie lo ha demandado. "El debate de los ciudadanos y los medios de comunicación se centra en el aeropuerto", explicó Foro Taxi Libre en un comunicado. Lo cierto es que esta asociación nunca ha planteado la implantación de los turnos en la estación de tren, y tampoco estaba dentro de su Plan Integral que presentó a finales del pasado mes de enero.

Por otro lado, Juan Martín Caparrós, presidente de Foro Taxi Libre, tras sufrir un nuevo ataque en su casa, presentó su dimisión junto con la mayoría de su equipo directivo. En esta ocasión, tras el desagradable incidente escatológico en la puerta que sufrió finalizando el mes pasado, los vándalos hicieron una pintada frente a su casa.

Sin embargo, estos ataques no son los únicos motivos que han forzado la renuncia de la directiva, aunque las circunstancias obligaron a Caparrós a instalar cámaras en su domicilio para evitar que vuelvan a sucederse. "No aguantamos más", explicó el hasta entonces presidente, "porque esto no viene solo por inoperancia del PSOE ante los turnos, también por las tasas de revocación, las transmisiones...etc. Son muchas cosas". Aún así, desde Foro Taxi libre mantienen que esto no es un paso atrás, sino un paso al lado. "No nos vamos a rendir, pero vamos a tomar una actitud pasiva, aunque seguiremos pendientes de los recursos interpuestos ante la justicia". Con su renuncia y la de parte de su equipo, desde esta asociación quieren hacer ver al Ayuntamiento que el problema que existe en el sector no es una cuestión de "rencillas personales" sino que va más allá de las personas que dirigen actualmente la organización.

PREMIADOS METAL LUBE



Robinson Vázquez
Licencia 03296
13 años en el taxi



Carlos Ochoa
Licencia 15657
8 años al volante



Alfonso Martín
Licencia 01686
27 años en el sector

Crece las sanciones en el taxi barcelonés

El Institut Metropolità del Taxi de Barcelona incoó 780 expedientes sancionadores en 2016 frente al total de sanciones del año anterior, 512. Esto supone un 34% más de multas interpuestas entre los profesionales barceloneses. De acuerdo a la información que publica el Institut en su última revista, el 25,3% de los taxistas sancionados fueron expedientados por prestar servicio con la revisión metropolitana caducada. Es decir, 197 sanciones en 2016 frente a las 92 interpuestas por el mismo motivo en 2015. Crece también el número de profesionales sancionados por recoger pasajeros a menos de 50 metros de una parada, 95 concretamente, un 12,2% del total de sanciones, frente a los 19 del anterior ejercicio. Si que ha descendido el número de expedientes incoados por aplicar suplementos no autorizados. Si en 2015, 131 taxistas fueron sancionados por este motivo, mientras que el pasado año 123 profesionales recibieron una sanción por el mismo motivo.



La Guardia Urbana controla el cumplimiento de la norma

El taxi elegirá a sus representantes en la nueva Mesa

Según explicó Dámaso Arteaga, concejal de Servicios Públicos y cuarto teniente de alcalde, la mesa del taxi "es el organismo desde el que plantear sugerencias e inquietudes a las distintas administraciones y a través del cual se han canalizado importantes acuerdos como el alcanzado recientemente con el Gobierno de Canarias para la implantación de la tarifa única". Una medida que entró en vigor el pasado 7 de marzo y que beneficiará a los profesionales capitalinos.

En vigor la tarifa única

Tras la publicación en el Boletín Oficial de Canarias de la orden que aprueba la modificación de la tarifa de taxi en Santa Cruz de Tenerife, hoy entra en vigor esta nueva medida que equipara las tarifas urbana e interurbana en la ciudad. De esta manera, se equiparan la tarifa urbana con la interurbana, con lo que la bajada de bandera pasa de los 2,35 euros de la actualidad a 3,15 euros. En un recorrido medio de 2 kilómetros, dentro de la zona urbana, el incremento medio estará en torno a 20 céntimos. Los profesionales tendrán que acudir a las ITV para adaptar el taxímetro durante todo el mes de marzo.



Los taxistas tendrán que acudir a las ITV en marzo

Bilbao cumplirá con la cuota de eurotaxis en 2019



En la actualidad solo hay 21 eurotaxis

Todavía habrá que esperar a 2019 para que Bilbao cumpla con el porcentaje mínimo del 5% de vehículos adaptados sobre la flota total. El Ayuntamiento se ha comprometido a aumentar el número de eurotaxis pasando de los 21 existentes en la actualidad a 38. Inés Ibáñez de Maeztu, concejal de Movilidad y Sostenibilidad, informó que en la actualidad hay 21 taxis adaptados para personas con movilidad reducida de los 774 existentes. Además, explicó que desde 2005 a 2011, el Consistorio ha destinado 210.000 euros a subvencionar estos vehículos. Samir Lahdou, portavoz del grupo GCB, ha criticado precisamente que desde el año 2012 el Consistorio bilbaíno haya finalizado la concesión de esas subvenciones a los taxis adaptados a personas con movilidad reducida. "Cada vehículo de estas características tiene un sobrecoste de 12.000 euros, además de que su vida útil es inferior por el tipo de servicios que prestan", explicó el portavoz, que recordó que en 2016 dos taxistas que adquirieron este tipo de vehículos no recibieron ningún tipo de ayuda.

Sobra el 38% de las licencias de Las Palmas G.C

Según el estudio llevado a cabo por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, hay que reducir la flota en 630 licencias. Según las cifras del informe, en la capital gran canaria existe una sobreoferta en el servicio del 38%. El estudio concluye que el servicio pierde anualmente unos 26,32 millones de euros al año, lo que hace que en las condiciones actuales se haga insostenible. Con el número de vehículos actuales parece muy difícil que, con los gastos que deben afrontar los profesionales, puedan conseguir números positivos a final de cada año. La necesidad de reducir el número de vehículos taxis se centra en que tan solo el 37% de los kilómetros que realizan los profesionales lo hacen con clientes. En

cuanto al tiempo de la jornada laboral estando ocupados, este porcentaje baja hasta el 19%. El estudio refleja que un profesional de Las Palmas pasa 11,7 horas diarias de media en el taxi, de las que en tan solo 2,2, el vehículo está ocupado por clientes.



1. **Introduction**
2. **Methodology**

3. **Results**
4. **Discussion**
5. **Conclusion**

The first part of the study focuses on the theoretical framework and the research objectives. It discusses the importance of understanding the underlying mechanisms of the phenomenon being studied. The methodology section describes the experimental design and the data collection process. The results section presents the findings of the study, and the discussion section interprets these findings in the context of the existing literature. Finally, the conclusion summarizes the main points and suggests directions for future research.

The study was conducted in a laboratory setting. The participants were recruited from a university and were assigned to two groups: an experimental group and a control group. The experimental group received the intervention, while the control group did not. The data were collected over a period of six weeks. The results show that the experimental group showed a significant improvement in the outcome variable compared to the control group. This improvement was maintained over the follow-up period. The discussion suggests that the intervention may have a positive impact on the outcome variable, and this effect may be due to the specific components of the intervention.

The results of the study are consistent with the theoretical model proposed in the introduction. The findings suggest that the intervention has a positive effect on the outcome variable. This effect is likely due to the specific components of the intervention, which target the underlying mechanisms of the phenomenon. The study has several limitations, including a relatively small sample size and a short follow-up period. Future research should aim to address these limitations and to explore the long-term effects of the intervention.

The study has several strengths, including a well-defined methodology and a clear focus on the research objectives. The use of a control group allows for a comparison of the effects of the intervention. The study also has several implications for practice, as it suggests that the intervention may be a useful tool for addressing the problem being studied. The findings of the study are consistent with the theoretical model and provide support for the proposed mechanism of action.

The study has several limitations, including a relatively small sample size and a short follow-up period. Future research should aim to address these limitations and to explore the long-term effects of the intervention. The study also has several strengths, including a well-defined methodology and a clear focus on the research objectives. The use of a control group allows for a comparison of the effects of the intervention.

The study has several implications for practice, as it suggests that the intervention may be a useful tool for addressing the problem being studied. The findings of the study are consistent with the theoretical model and provide support for the proposed mechanism of action. The study also has several strengths, including a well-defined methodology and a clear focus on the research objectives. The use of a control group allows for a comparison of the effects of the intervention.

The study has several limitations, including a relatively small sample size and a short follow-up period. Future research should aim to address these limitations and to explore the long-term effects of the intervention. The study also has several strengths, including a well-defined methodology and a clear focus on the research objectives. The use of a control group allows for a comparison of the effects of the intervention.

The study has several implications for practice, as it suggests that the intervention may be a useful tool for addressing the problem being studied. The findings of the study are consistent with the theoretical model and provide support for the proposed mechanism of action. The study also has several strengths, including a well-defined methodology and a clear focus on the research objectives. The use of a control group allows for a comparison of the effects of the intervention.

El taxi frena al Govern Balear y desconvoca los paros



Imagen de la manifestación el pasado 15 de febrero

La forma de afrontar una importante crisis por parte del taxi de Mallorca puede servir de ejemplo para los problemas nacionales. A finales de enero se enteraron, casi por sorpresa, de un plan del Govern Balear para implantar unas líneas de autobuses desde el aeropuerto hacia lugares turísticos clave. El taxi se unió entonces y, gracias a la presión ejercida en los despachos y también en las calles, ha conseguido menguar las aspiraciones de la administración de manera considerable.

No son pocos los taxistas de Sevilla que aseguran no poder trabajar libremente en el aeropuerto de San Pablo por miedo a que sus coches sean saboteados o reciban daños importantes. Prestar servicios en el aeropuerto se ha convertido desde hace más de quince años en un lujo al que no todos los profesionales parecen tener acceso, pese a existir una sentencia del TSJA avalando un sistema de turnos para toda la flota.

El pasado 15 de febrero, más de un millar de taxistas se movilizaron contra el Govern Balear ante lo que consideraban una verdadera injusticia. Semanas antes, durante la celebración de un Consejo General de Transportes, la administración informó de la creación de unas nuevas líneas de autobús que conectarían el aeropuerto de Palma con las principales rutas turísticas de la Isla de Mallorca, algo el taxi no estaba dispuesto a aceptar.

Fue entonces cuando, tras varios anuncios y la publicación incluso de un calendario de movilizaciones, todas las asociaciones de taxistas de Mallorca se unieron y decidieron emprender la lucha en contra de una medida que, según ellos, afectaría a más de 3.000 familias.

Ese fue precisamente el lema que encabezaba la manifestación de ese 15 de febrero, un día catalogado como "histórico" por el propio Gabriel Moragues, presidente de la Asociación de Autónomos del Taxi de Mallorca, y máximo representante de la Federación Independiente del Taxi de las Islas Baleares,

mayoritaria en las islas. "La manifestación fue brutal, con casi 500 coches y más de 2.000 personas a pie", explica Moragues, recordando que en la Isla de Mallorca sólo hay 2.000 taxis.

"El Govern lo había llevado todo oculto y nos informó que quería poner seis líneas de transporte turístico en el aeropuerto", asegura el presidente de la asociación de taxistas. Las líneas en un principio eran de clara pretensión turística, es decir, estaban pensadas para que los clientes fueran directamente y sin paradas de por medio desde el aeródromo mallorquín hasta uno de esos seis puntos importantes desde el punto de vista turístico en la isla. Sin embargo, en este aspecto, la administración ha tenido que dar un paso atrás ante la presión ejercida por parte de los taxistas.

Unión frontal

"A través de las diferentes presiones ejercidas y las movilizaciones hemos

"La manifestación fue brutal"

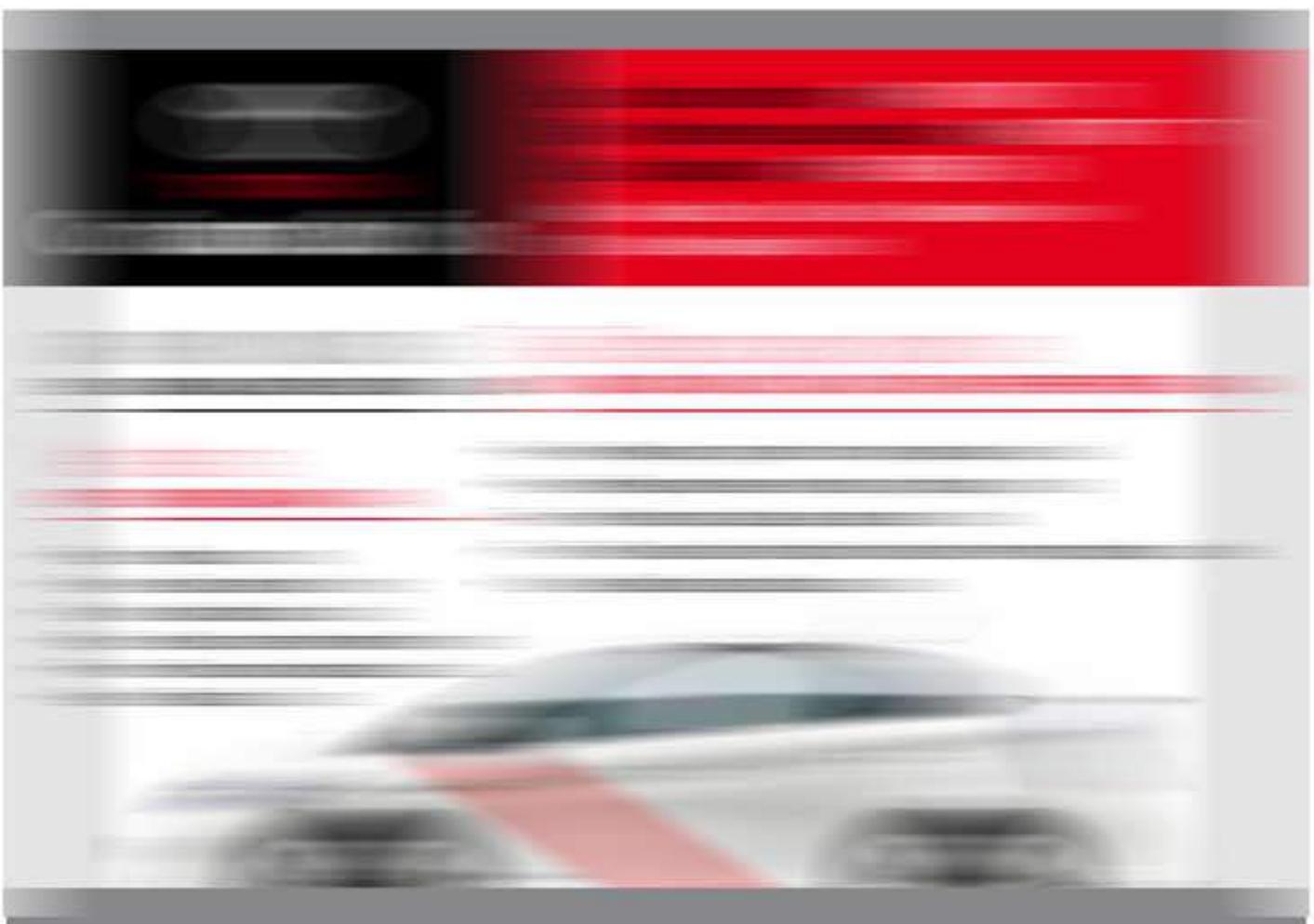
conseguido que el Govern ponga cinco o seis paradas en diferentes pueblos por los que pasan estas líneas, por lo que ya no son directas", explica Moragues, quién está convencido de que este hecho beneficia al taxi porque los usuarios "tardarán mucho más en llegar a esos lugares".

Otra de las modificaciones que se han conseguido por parte del taxi es que estas líneas deban estar disponibles durante todo el año, no solo durante los meses de verano. "Esto significa que el coste para la empresa es mucho más elevado, por lo que el precio del servicio va a ser también mayor, y el taxi por lo tanto seguirá siendo competitivo", asegura con respecto a esto.

Gabriel Moragues está convencido de

que la implantación de estas líneas no era algo necesario. "Defendemos que hay un plan sectorial de transporte de Baleares todavía vigente que establece el modelo intermodal para estos servicios. Lo ideal era establecer lanzaderas desde el aeropuerto a la estación intermodal de buses y trenes para que desde allí la gente conectara con el servicio que quisiera", asegura. Cuestionado sobre si la creación de estas líneas pudiera responder a intereses de empresas privadas que estarían presionando en la sombra, Moragues se muestra tajante y explica que creen que "hay gente detrás de todo esto".

A pesar de que el perjuicio cada vez se ha ido frenando más, desde el sector del taxi mallorquín están convencidos de que es casi imposible parar la implantación de las líneas. Sin embargo, sí que les ha ido dando mayor confianza las modificaciones que tras varias negociaciones ha ido introduciendo la administración. Tanto es así que, al cierre de esta edición,





Moragues, presidente de la Asociación de Autónomos del Taxi de Mallorca

los taxistas de Mallorca rechazaron continuar con el calendario de movilizaciones previsto mientras siga habiendo acuerdos con el Ejecutivo, desconvocando las protestas. “Solamente volveremos a nuestra ruta de movilizaciones si no hay acuerdo con el Govern en una serie de requisitos que, aunque somos conscientes que no vamos a parar las líneas, vamos a intentar que el impacto sea menor y obtener compensaciones por otro lado”, afirma Moragues.

“Las reuniones con el Consell son prácticamente semanales en aras de encontrar una solución”, indica el presidente de la Asociación de Autónomos del Taxi de Mallorca. Otra de las pretensiones que tenía el taxi y que se trató en la última reunión mantenida el pasado 3 de marzo es que de las seis líneas que en un principio se querían implantar, se anulasen dos. Eso no lo han conseguido, pero una de ellas sí que ha sido eliminada y así se informó al sector del taxi.

Tras esa reunión se mantienen, por lo tanto, las líneas turísticas del aeropuerto hacia Cala Millor, Alcudia y Cala d’Or; se unifican las dos líneas previstas con Calvià; y se crea una conexión entre Son Sant Joan y el hospital de Son Espases. Por lo tanto, serán cinco, contando la última del hospital, las líneas que entren en funcionamiento. Junto a este ajuste, las asociaciones del taxi mallorquín tam-

“Nos hemos unido todos sin excepción”

bién han podido lograr que se reduzca frecuencia de paso.

Todas estas actuaciones vienen a demostrar la fuerza que ha tenido la unión del taxi de Mallorca, aunque si bien es cierto que no todas las asociaciones estaban en un principio de acuerdo con abandonar la vía de las movilizaciones y la huelga, al final ese ha sido el acuerdo. Hay que recordar que el taxi tenía previsto llevar a cabo hasta 10 días de protestas y en uno de ellos estaba planificado un paro de 24 horas del servicio.

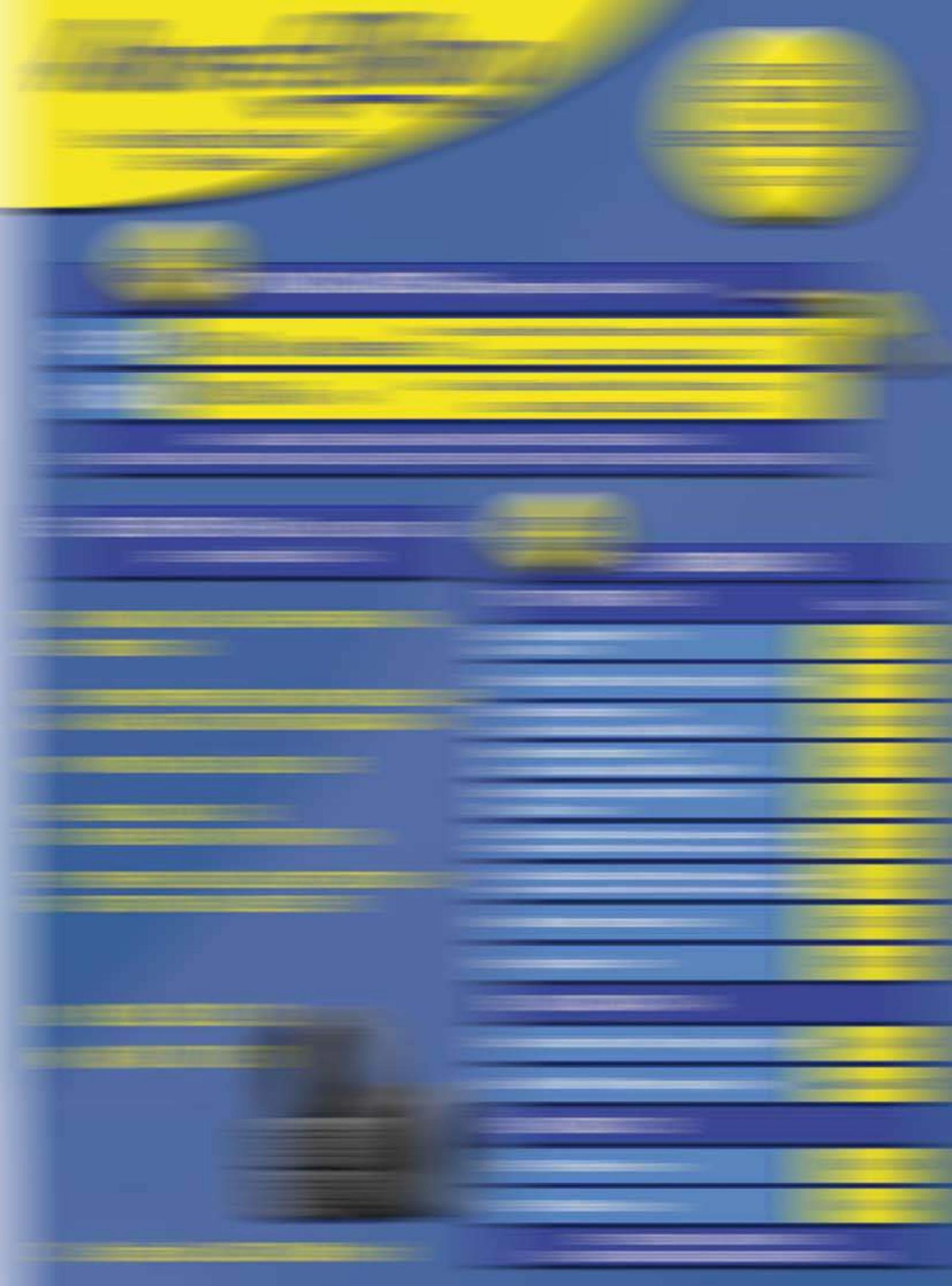
En cualquier caso, aunque el taxi haya abandonado la vía de las protestas en la calle viendo que tras las reuniones la administración ha ido cediendo en sus pretensiones, Gabriel Moragues asegura que mantendrán en cualquier caso la vía jurídica. “Es algo a lo que no renunciamos y así se lo hemos hecho saber al Govern -asegura- porque tanto en la concesión de estas líneas temporales hasta 2019 como en el Plan de Transportes que pretenden aprobar a partir de 2019 hay irregularidades administrativas”, indica el representante de los taxistas.

Otros frentes abiertos

Junto al problema de las líneas de autobuses, el taxi de Mallorca también ha experimentado cambios en otros aspectos en las últimas semanas. Uno de ellos es que durante este mes de abril, los taxistas podrán trabajar 16 horas en lugar de las 12 que contempla la regulación para los meses de invierno. “Somos la única capital de provincia en todo el Estado que tenemos turnos horarios puros y duros de 12 horas por coche en invierno, que iba desde el 1 de noviembre hasta el 30 de abril. Luego tenemos 16 horas en el taxímetro para la época estival”, afirma Moragues. Ahora, con el cambio introducido, el horario veraniego se adelanta un mes pasando del 30 de abril al 31 de marzo.

Otro de los asuntos que siempre trae cola en el taxi de las islas es el relativo a las licencias temporales. En este aspecto, Moragues rechaza que exista un problema endémico en Mallorca. “Gracias a la ley que supimos gestionar, las licencias temporales son para los titulares”, explica. “Cada titular tiene derecho a sacar una temporal, por lo que antes de crear otras licencias que solo sobrevivan cuatro o cinco meses, lo lógico es que un titular pueda tener dos licencias y entre las dos hagan lo que una podría hacer”, indica.

Lo que sí que es endémico y afecta no sólo a Mallorca sino a toda España, es el tema del intrusismo. “Lo que sucede en Ibiza es un auténtico escándalo”, afirma con voz rotunda Moragues. “Aquí también tenemos problemas, lo que pasa que el año pasado por ejemplo, que hubo mucho trabajo, el propio sector del taxi no le prestó la misma atención que si hubiera vacas flacas. Sigue habiendo un problema importante, pero se ha reducido la polémica porque ha habido trabajo y la gente no se siente tampoco tan mal”, explica el presidente de la organización mayoritaria en Baleares. “El problema viene principalmente por el transporte de vehículos de menos de 16 plazas, que se venden por plazas individuales en muchísimas ocasiones. Evidentemente también hay particulares, los hay que circulan sin autorización, pero sobre todo el daño viene por los vehículos de menos de 16 plazas que son los peores en ese aspecto” asegura.



La Peña Zamorana del Taxi celebra un año más su cena más entrañable

Los zamoranos del taxi de Madrid se dieron cita en la cena anual que celebró la Peña Zamorana del taxi el pasado 18 de febrero. Un encuentro que, año tras año, sigue congregando a los que un día dejaron atrás su tierra y se subieron a bordo de un taxi en la capital. En esta ocasión, unos 120 asistentes, entre socios y amigos, acudieron al restaurante El Pinar, en El Pardo.

El presidente de la Peña, Francisco Fernández, agradeció a los invitados haber acudido un año más a la cena que, al igual que el pasado año, contó con la presencia del Director General de Transportes de la Comunidad de Madrid, Pablo Rodríguez Sardinero.

En su intervención, Rodríguez Sardinero volvió a insistir en la importancia que tiene un sector como el taxi para la Comunidad de Madrid y su presidenta, Cristina Cifuentes. Además, recordó que desde el gobierno autonómico se trabaja para reforzar la lucha contra el intrusismo y la piratería en el transporte de viajeros, y para ello se quiere ampliar el número de inspectores que realizan esta labor en la región.

La cena contó también con la presencia de dirigentes de diferentes asociaciones y cooperativas del sector. Miembros de Gremial Madrid, Federación Profesional, Asociación Madrileña del Taxi, Radioteléfono Taxi, Radio Taxi Independiente y la Sociedad Cooperativa no quisieron perderse esta cita anual. Asimismo, al acto asistieron directivos de Pelayo y de UECA, y representantes de otras peñas, asociaciones culturales y empresas relacionadas directa e indirectamente con el mundo del taxi.

La velada se completó con la ya tradicional rifa de regalos de socios colaboradores, aunque los más trasnochadores disfrutaron, además, de baile y música en directo.

El salón donde se celebró la cena en un momento de la noche



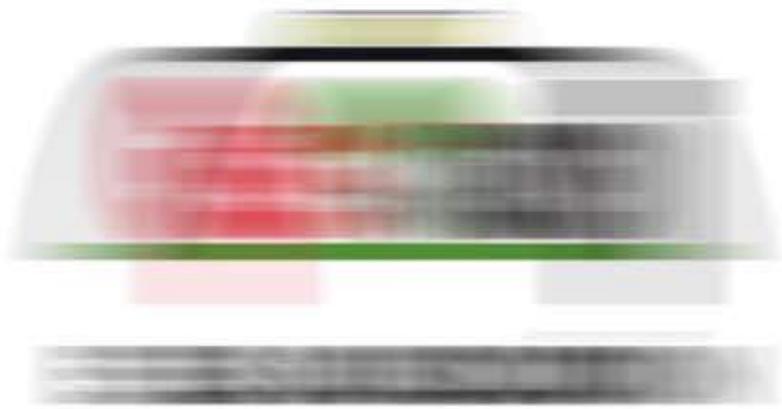
Francisco Fernández, presidente de la Peña, a la derecha de la imagen



Pablo Rodríguez Sardinero, Director General de Transportes de la CAM, repitió asistencia al evento



[Redacted text]



[Redacted text]

- [Redacted list item]
- [Redacted list item]
- [Redacted list item]

[Redacted text]



[Redacted text]

Metal Lube se suma al GLP

El aumento de la contaminación en las ciudades hace que se vaya incrementado el uso de energías alternativas en los vehículos y más concretamente en el servicio del taxi. El gas licuado del petróleo, o como se le conoce, GLP, es una de las alternativas más utilizadas para reducir la contaminación de los coches. Algunos verán inconvenientes en su utilización por la reducción de espacio útil del maletero, otros aunque tengan que prescindir de la rueda de repuesto, valorarán en cambio lo atractivo de su precio.

Pero lo que sí es cierto es que cada día se incorporan más vehículos al servicio del taxi con estas características. Dado que la combustión del GLP se realiza a temperatura más elevada que la gasolina, se hace necesario utilizar unos aditivos añadiéndolos directamente a la gasolina para reducir el temido resaca de válvulas y asientos de válvulas, que provocará su fallo o una avería cara.

Para paliar estos problemas de lubricación, Metal Lube ofrece

Autogas Treatment, que utiliza la gasolina para llegar a todas las partes del sistema, proporcionando una especial lubricación, penetrando en los microporos metal y aportando una protección durante la combustión del Gas Licuado del Petróleo (GLP).

Con esta nueva fórmula, se mantiene lubricado todo el sistema de alimentación de gasolina y no daña los convertidores catalíticos o el sensor de oxígeno.

Lo podemos utilizar en vehículos con mecánicas Bio-Fuel, transformados o de serie, que utilicen gasolina y gas licuado del petróleo (GLP) o gas natural comprimido (GNC)

Su dosificación es de 2 ml. por litro de gasolina en el momento previo a repostar. Utilizar el envase de 120 ml. para un depósito de 60 litros, en el momento previo a repostar.

Su periodicidad es cada 2 depósitos de combustible. Si lo desea, también puede ponerlo en cada repostaje.

Y una recomendación muy importante: es conveniente realizar un mantenimiento preventivo, por lo que aconsejamos el uso de Fórmula Motores MOTORES así como Autogas Treatment.

*El nuevo
Autogas Treatment
de Metal Lube*



Metal Lube participa a menudo en ferias del motor

La posventa se da cita en Motortec Automechanika

Del 15 al 18 de marzo, talleres, distribuidores, fabricantes de componentes, estaciones de servicio y otros sectores relacionados con el mundo de la posventa se darán cita en Motortec Automechanika Madrid.

Una oportunidad de negocio en la que, además, se desarrollarán más de 100 actividades formativas, informativas y de networking. Sea cual sea el sector y especialidad del visitante encontrará ponencias, mesas redondas, demostraciones y cursos con los que mejorar su conocimiento de mercado y cualificación profesional.

Hasta el momento, un total de 22 empresas expositoras, asociaciones y centros de formación y estudios forman parte del programa de actividades. Así, las más de cien jornadas ya convocadas darán respuesta a las inquietudes de los empresarios y profesionales de ese gran "ecosistema de la movilidad" que es Motortec en ámbitos tan distintos como la electromecánica, el neumático, la carrocería, el recambio, la pericia o las estaciones de servicio.

El neumático también será protagonista de las actividades paralelas de la feria con una exposición titulada "25 Años del Neumático en Motortec". Comisariada por la revista Europneus, los especialistas en neumáticos podrán disfrutar en ella de una visión retrospectiva de la evolución de este sector en la sociedad española. En el ámbito del neumático también tendrá una exposición sobre reciclaje organizada por TNU.

Los precios especiales para taxi que se ofrecen son orientativos y pueden estar supeditados a variaciones de última hora por 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
-----------------	------	------	-------



CITROËN

C-Elysee Seduction GLP	1.587	115	11.700
C-Elysee Exclusive GLP	1.587	115	12.000
C-Elysee Seduction HDI Blue	1.560	100	11.300*
C-Elysee Exclusive HDI Blue	1.560	100	11.990*
C4 Picasso HDI Blue	1.560	100	17.370*
C4 Picasso HDI Blue	1.560	120	18.090*
C4 Picasso HDI Blue Aut./Eat6	1.560	120	19.060*
GC4 Picasso HDI Blue	1.560	100	18.190

*PRECIOS DESDE

TALLERES CASTILLO. Telfs. 91 358 02 03 - 91 323 49 89

c) Lezama, 6 / c) Sinesio Delgado, 40 • Madrid



DACIA

Lodgy laureate Dci 5P	1.461	110	11.450
Lodgy laureate GLP	1.600	100	8.900

No incluidos gastos preparación taxi. IVA incluido

RENAULT JURADO. Tel. 91 401 05 49

C/ Alcalá, 187 Madrid



FIAT

Tipo Sedán Easy GLP/gasol	1.400	120	13.780
Tipo Sedán Lounge GLP/gasol	1.400	120	14.500
Tipo Sedán 1.3 Easy Diesel	1.300	95	12.900
Tipo Sedán 1.3 Lounge Diesel	1.300	95	13.600
Tipo Sedán 1.3 Business Diesel	1.300	95	12.650
Tipo Sedán 1.6 Easy Diese	1.600	120	14.175
Tipo Sedán 1.6 Lounge Diesel	1.600	120	14.880
Tipo Sedán 1.6 Business Diesel	1.600	120	13.830

MOTOR VILLAGE SPAIN. Tel. 91 7482232

Avda. Aragón 330.Madrid



FORD

Customs tremd / Eurotaxi	1.997	130	29.900
Tourneo Connect trend / Eurotaxi	1.560	120	29.300



MERCEDES

Citan Tourer DCi / Eurotaxi	1.461	90	17.890*
-----------------------------	-------	----	---------

*El precio no incluye equipamiento para taxi.



NISSAN

Leaf (eléctrico)	109/80kw	-	12.990*
e-NV200 (eléctrico)	109/80kw	-	19.190*

*Estos precios incluyen los descuentos de las ayudas institucionales en vigor.

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



PEUGEOT

5008 Active BlueHdi	1.600	120	18.200
508 Active BlueHdi	1.600	120	20.400
508 Active BlueHdi Eat6	1.600	120	21.450
508 SW Active BlueHdi	1.600	120	21.200
508 SW Active Blue HDi Eat6	1.600	120	22.250

*Preparación de taxi e IVA incluidos.

HERMANOS VIÑARÁS. Tel. 91 69 044 20

c) Luis Sauquillo, 88. Fuenlabrada



RENAULT

Kangoo TPMR dCi 5P / Eurotaxi	1.461	110	16.090*
-------------------------------	-------	-----	---------

*No incluidos gastos de preparación taxi ni plan PIVE. IVA 4%.



SEAT

Alhambra TDI CR Ecomotive Ref	1.968	150	25.450
Alhambra TDI CR Ecomotive Ref	1.968	150	26.150
Alhambra TDI CR Ecomotive Style	1.968	150	29.580
Alhambra TDI CR 4WD Ecomotive Style	1.968	150	31.150
León ST TDI CR	1.968	110	17.900
Toledo TDI CR Style	1.598	115	15.450
Toledo TDI CR Reference	1.598	115	16.920

SEALCO SEAT. Tel. 91 621 19 68

c) Colombia, 1 Alcorcón.



SKODA

Rapid 1.6 TDi active	1.600	115	13.100
Rapid 1.6 TDi ambition	1.600	115	13.450
Rapid 1.6 TDi ambition /pack ambition	1.600	115	13.850
Rapid 1.6 TDi style	1.600	115	14.550

Los precios incluyen IVA y NO incluyen preparación Taxi

MOTOR TOMÉ, S.A. Telf. 91 329 13 83

C) Tauro 27 (central) / Ctra. Barcelona km 12,5 Madrid



TOYOTA

Prius + Eco	1.800	136	24.100
-------------	-------	-----	--------

COMAUTO SUR. Telf. 91 498 71 70

Avda. Carlos Sainz, 11 - Leganés



VOLKSWAGEN

Caddy Maxi tdi /manual	1.968	102	19.778
Caddy Maxi tdi DSG	1.968	102	21.370
Caddy Maxi tdi /manual	1.968	150	22.286
Caddy Maxi tdi DSG	1.968	150	24.047

Precios con IVA. No incluida matriculación, ni preparación taxi. Sin descuento financiero.

Cita con el lujo en el Salón de Ginebra

Los amantes del motor tienen una cita en la 87 edición del Salón del Automóvil de Ginebra que se celebra en la ciudad suiza hasta el 19 de marzo. Fabricantes de automóviles de todo el mundo, así como proveedores y empresas de servicios y tecnológicas presentan sus gamas de productos y estrenos. Entre las novedades que se esperan, deportivos de alto nivel, modelos radicales, grandes berlinas lujosas, coches para todos los bolsillos, crossover en abundancia y muchas sorpresas. Entre las marcas más “esperadas”, Ferrari, Lamborghini, Porsche y McLaren sacarán a relucir cuatro de sus nuevos modelos. Pero también será momento para conocer algunos de los nuevos prototipos de Ford, Honda, Mazda, Land Rover o BMW, entre muchas otras.



Presentación de la edición 2016

Ocho proyectos que pueden salvar vidas

Pons Seguridad Vial ha presentado ocho proyectos innovadores con dos puntos en común: todos comparten origen español y todos están dirigidos a incrementar la seguridad de nuestros desplazamientos en carretera, ya sea a través del vehículo privado, la bicicleta, a través de la mejora de nuestras carreteras o del transporte público. Las empresas participantes tuvieron siete minutos para presentar sus innovaciones: Rive-move –accesorio de seguridad para las sillas de coche infantiles (SRI), Babyled –dispositivo de advertencia lumínica para los SRI–, PF Sistemas de Prevención Vial –señal de advertencia y prevención de utilización en el tráfico rodado–, Blinkers –dispo-

sitivo integral de seguridad para el ciclista–, INVAR SV2 –sistema de visión artificial aplicado a la Seguridad Vial–, Spa4Roads –solución para el mantenimiento de carreteras–, Kidy Harness –único sistema de retención infantil homologado diseñado para autobuses– y por último, un dispositivo de Prevención Arranque Autopropulsado “Alcolock” en fase de comercialización completaron la convocatoria. Al acto acudió Gregorio Serrano López, director general de Tráfico, que destacó el papel que nuestro país tiene en el impulso de la innovación en el ámbito del a movilidad segura.



Los participantes durante el encuentro

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

BARCELONA

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
 CITROËN			
C-Elysee Seduction GLP	1.587	115	12.200
C-Elysee Exclusive GLP	1.587	115	12.100
C-Elysee Seduction HDI Blue	1.560	100	11.500
C-Elysee Exclusive HDI Blue	1.560	100	11.990
C-4 Picasso HDI Blue	1.560	100	17.570
C-4 Picasso HDI Blue	1.560	120	18.150
C4 Picasso HDI Blue / autom	1.560	120	19.250
GC4 Picasso HDI Blue/man	1.560	100	18.250

IVA incluido.

AUTO ALMOGÀVERS. Tel. 637781581. Francisco
Passeig Maragall 365-369. Barcelona

 DACIA			
Lodgy DCi laureate	1.461	110	11.890
Lodgy DCi GLP	1.461	110	11.024

 FIAT			
Dobló Gas Natural	-	-	16.200
Tipo Sedán 1.3 diesel	1.300	95	12.950
Tipo Sedán 1.4 GLP/	1.400	120	14.350
Tipo Sedán 1.6 diesel	1.600	120	14.750
Tipo Station Wagon /GLP	1.400	120	14.950

 FORD			
Tourneo Custom/ man	1.300	100	-
Tourneo Custom/ man	1.600	125	-

 NISSAN			
Leaf 24 (eléctrico)	109/80kw	-	12.990
e-NV200 (eléctrico)	109/80kw	-	19.250

 PEUGEOT			
508 SW Active Blue HDI	1.600	120	16.850
508 SW Blue HDI	1.600	120	17.600
5008 Active Blue Hdi	1.600	120	18.200

Iva incluido.

AUTO ALMOGÀVERS. Tel. 93 274 48 10
c/ Ciutat d'Asunción, 39

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
 RENAULT			
Grand Kangoo TPMR dCI 5P Eurotaxi	1.461	110	16.090
 SEAT			
Alhambra TDI CR Ecomotive Ref	1.968	150	25.450
Alhambra TDI CR Ecomotive Style	1.968	150	29.580
Alhambra TDI CR 4WD Ecomotive Style	1.968	150	31.150
Alhambra TDI CR DSG /man	1.968	150	-
León ST TDI CR	1.968	115	17.900
León Gas Natural	-	-	-
Toledo TDI CR Style	1.968	115	14.750
Toledo TDI CR Reference	1.968	115	15.950

AUTOFUBER. Tel. 93 485 00 49
c) Badajoz 52. Barcelona.

 SKODA			
Rapid 1.6 TDi Active /man	1.598	115	16.368
Rapid 1.6 TDi Ambition /man	1.598	115	17.160
Rapid 1.6 TDi Style /man	1.598	115	17.870

*Incluido IVA y preparación taxi

MOGADEALER. Tels. 608926355 -932321000
c/ Aragó, 602. Barcelona.

 SSANGYONG			
Rodius D22T Premium/man	2.200	178	20.900
Rodius D22T Premium/automat	2.200	178	21.900

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

 TOYOTA			
Prius + Eco	1.800	136	24.300

 VOLKSWAGEN			
Caddy Maxi Tdi /manual	1.968	102	20.750
Caddy Maxi Tdi DSG	1.968	102	22.100
Caddy Maxi Tdi /manual	1.968	150	22.486
Caddy Maxi Tdi DSG	1.968	150	24.400
Kombi Caravelle	1.968	150	-

*Precios con iva 4%.

TABLÓN DE ANUNCIOS

VENDO licencia taxi con coche. Libra jueves par, modelo Seat Altea a GLP de 7 años Precio 155.000 €. Salvador. Tel. 619 97 21 42.

Busco taxi para trabajar solo a un fijo. Sobre 105€/d. Me encargo del combustible y de limpieza del coche. Mihai Miron. Tel. 617759872. Email: misusrcom1974@gmail.com

Se vende licencia de taxi por jubilación viernes par con emisora radioteléfono taxi y vehículo Dacia Lodgy. Precio: 155.000. Pedro Tomás Sánchez Miguel. Telf. 605332300. Email: teamgafas@gmail.com

Busco taxi para trabajar solo, garaje propio, zona las Rosas-San Blas, a porcentaje, trabajo solo de día, no noches. Pedro Bejarano. Tel. 609084563. Email: spain7070@gmail.com

BARCELONA. Se vende licencia, libra martes par. Seat Altea con 2 años. 165.000€ . Juan Arco Jiménez. Tel. 618436485. Email: juan.arco.jimenez@gmail.com.

Se vende licencia taxi Madrid, lunes. Coche Skoda con 270.000 km. Precio: 156.000€. Margarita. Tel. 608666846. Email: frambuesa2008@hotmail.com

Se vende licencia de taxi viernes Par con emisora amarilla por jubilación. 150.000 € Miriam Granada García. Tel. 628126337. Email: miriamgranado@yahoo.es

Se busca conductor para taxi, zona norte. Arancha Salazar Caballero. Tel. 606083256. Email: aranchasalazar@gmail.com

Busco conductor para martes par. Solo a fijo, sin emisora. Toma y deje en Alcorcón Mandar CV por mail. Ruth Caceres. Tel. 622 000000. Email: Ruthpi@hotmail.com

Vendo licencia, martes e impar, coche Toyota prius con GLP. Precio 160.000 Contacto: Rafael López Martín. Tel. 696951035. Email: verymarco@yahoo.es

BARCELONA. Se ofrece conductor para turno de mañana con años de experiencia. Francisco Bravo. Tel. 616042075 / 616042075. Email: ranciscobravodomin@hotmail.com

Compro coche retirado de taxi, autoescuela y/o SP.VALORACIÓN SIN COMPETENCIA. Señor González. Telf. 670 91 43 91

Se vende emisora Kenwood TK 83021 nueva, sin uso, para profesionales del taxi. Gabriel Rianza Pérez. Tel. 692696473. Email: gabi.riaza@hotmail.com

Vendo licencia Madrid, par y libra jueves. Con o sin coche. 153.000 € Angel Martínez. Tel. 609813985. Email: angel.taxi2@gmail.com

Se necesita conductor de taxi para llevarlo solo y a porcentaje. Miércoles e impar Preferible zona Corredor del Henares. Francisco Javier Guerra Sanchez. Tel. 607685834. Email: evapg2008@hotmail.com

Se vende licencia taxi Madrid por jubilación. Impar y viernes. Renault Laguna de 5 años en perfecto estado con Gobox y radioteléfono. Vicente Pérez. Tel. 630154454. Email: toni.dominguezf@gmail.com

Se busca conductor para licencia viernes y par. Para llevar solo a fijo. Sin emisora. Manuel Pereira Escudero. Tel. 627745619. Email: mpereiraesc92@hotmail.com

Conductor responsable busco taxi para llevarlo solo a un fijo diario, tengo 45 años, experiencia 3 años y todos los puntos de carné. Mihai Kutukis. Tel. 608270331. Email: Kutukismihai@yahoo.es

Busco conductor de taxi con experiencia para trabajar turno de día. Llamar tardes. Carlos Luis Jaldo Tel. 645031282. Email: cacutax@icloud.com

Vendo licencia con coche, modelo skoda del 2010. Martes e impar. Jose Carbonell Tel. 674707491. Email: megusta910@yahoo.es

BARCELONA. Busco conductor asalariado para turno indiferente con experiencia mínima de 6 meses. Jorge Luque Carretero. Tel. 618456450. Email: jordi.luque@jucmatic.com

Busco coche para 10-12 hrs, experiencia en el sector, preferible con emisora Carlos Almeida Garrido. Tel. 656437591. Email: nanoone32@hotmail.com

Se ofrece conductor para taxi jornada (10-12 h) o para llevarlo solo con emisora.

Ricardo Llanos Martín. Tel. 693003112. Email: ricardo.llanos@hotmail.es

Se vende licencia Lunes par con Superb Combi del 2014 y 50.000 kms. Mampara, emisora app. Precio 170.000. Dejar tel. por whatsapp o sms, yo llamo. David Molina. Tel. 629184051. Email: giovane2323@yahoo.es

Se vende licencia de taxi por jubilación, viernes par. Emisora amarilla (Radioteléfono). Miriam Granada García. Tel. 628126337. Email: miriamgranado@yahoo.es

Por jubilación se vende licencia de taxi, viernes impar. con o sin coche. Precio 159.000 con coche y 150.000 sin coche. Husni Jisri jisri. Tel. 657224200. Email: husnijisri@yahoo.es

Si te jubilas y no quieres vender. LLÁMAME. Telf. 609 02 86 67. OFREZCO LA MEJOR RENTABILIDAD.

Se vende para finales de abril por jubilación, licencia de taxi por jubilación. Viernes par. Con o sin coche (210.000kms). Jesús Pérez. Tel. 685205582. Email: amaia.perez@gmail.com

BARCELONA Busco trabajo como asalariado para turno de mañana, tarde o noche. Tengo 9 años de experiencia. Iván Fernández. Tel. 676155017. Email: attackrs4@gmail.com



SI QUIERE VER SU ANUNCIO DESTACADO EN ESTA SECCIÓN, PUEDE CONTRATARLO EN EL TELÉFONO 91 506 24 09 o EN EL EMAIL: INFO@GACETADELTAI.COM



Redacted text block containing several lines of illegible information.



Redacted text block consisting of multiple lines of illegible text.

