

La Gaceta TAXI

del

La primera revista del sector

AÑO XXIV
NÚMERO 260
ABRIL 2018

A la espera de justicia 'suprema'

THEMIS, DIOSA DE LA JUSTICIA

- Ignacio Picó, pte. RadioTele Taxi Alicante
- El taxi de Barcelona vuelve a las calles



A golpe de tribunal

Los que vienen a quedarse con el mercado del transporte de pasajeros de menos de nueve plazas están dispuestos a llevárselo todo por delante. Hasta las leyes y reglamentos que, ahora mismo, sirven de barrera para evitar la entrada masiva de vehículos de alquiler con conductor. A golpe de dinero o a golpe de tribunal.

Por eso la cita del 17 de abril ante el Tribunal Supremo es fundamental para la supervivencia del taxi. Allí se verán las caras las asociaciones de taxis, las VTCs y la CNMC, estos dos últimos para pedir la derogación del ROTT, el reglamento que ha paralizado, desde 2015, la concesión de nuevas autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor.

Sin embargo, una hipotética revocación del ROTT, que eliminaría entre otras cuestiones el 1/30, comienza a preocupar también a pequeños y medianos empresarios de VTCs que ven cómo se les viene encima el gran depredador en forma de grupos de inversión. Grandes corporaciones que, con miles de millones de euros también pueden poner en riesgo a las empresas españolas que han invertido en VTCs.

Estamos ante una nueva versión de la lucha de David contra Goliat y aunque sabemos como termina la historia original, desconocemos cómo se resolverá esta cuestión cuando ha quedado más que demostrado que estamos ante muchos "Davides" y un único gigante a batir. Alcanzar la unión en el taxi, todavía una quimera a día de hoy, debe seguir siendo una prioridad mientras la vigencia del ROTT se dirime en los tribunales. Ya sea a través de las asociaciones o a través de las entidades mercantiles, porque si finalmente queda suspendido, el escenario en el que se mueve el taxi y su principal competidor cambiará radicalmente. Confiamos en que el entendimiento entre asociaciones llegue sin necesidad de un fallo judicial que ponga en peligro el futuro del sector.

5. Taxómetro

• *Con opinión propia*

6. Primera carrera

• *El 17 de abril se celebra la vista del juicio que enfrenta al taxi a las VTCs y la CNMC, que piden la derogación del ROTT.*



12. ESPECIAL TECNO TAXI

• *Las últimas novedades tecnológicas al servicio del sector*



24. A fondo

• *Hablamos con el presidente de RadioTele Taxi Alicante, Ignacio Picó.*



28. Entrevista

• *Pablo Romay y Enrique Nager, responsables de Foro Gremial*



32. Actualidad

• *La vuelta de Uber a Barcelona enciende al taxi*



35 Última hora

• *Fondo millonario King Street para apoderarse del transporte*



36. Homologados

• *Los taxis autorizados en Madrid y Barcelona*

38. gacetadeltaxi.com

• *Tablón online*



Año XXIV - Número 260 - Abril 2018

Edita: GUSPIADA, S.L.

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

Página web: www.gacetadeltaxi.com

Directora: Pilar Glez. Matorra
pgmatorra@gacetadeltaxi.com

Redactora Jefe: Olga Lobo,

Redacción: Javier Izquierdo,

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.

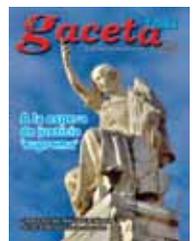


Imagen portada. Themis, diosa de la Justicia, detalle fachada del Tribunal Supremo. Cberbell.

Los socios de FPT eligen el futuro de su asociación



ELECCIONES
Federación Profesional del Taxi
12/4/2018

Candidatos

- Julio Sanz García M-480
- Azucena Cabezas Dóniz M-464
- Joaquín Alonso Martínez M-026
- Jesús Fernández Matellanes M-792
- Manuel Herráiz Herráiz M-212
- Santiago Simón Vicente M-064
- Óscar Manuel Santos Delfin M-618
- José Miguel Funez Chacón M-310
- Marcos Rodríguez Guerrero M-818

Candidatura + Compromiso + Experiencia

Aunque nuestros lectores pueden seguir toda la actualidad en nuestra edición digital, www.gacetadeltaxi.com, aún a riesgo de no llegar a tiempo en la edición papel, también queremos recoger, al cierre de esta edición, las últimas novedades sobre las elecciones en Federación Profesional del Taxi de Madrid previstas para el 12 de abril.

Serán 18 personas las que opten a ocupar los cargos electos, divididas en dos candidaturas. Una de ellas estará formada por la práctica totalidad de la actual junta directiva presidida durante estos últimos cuatro años por Julio Sanz. Una candidatura que llama a "consolidar todo el trabajo que se ha realizado en esta anterior legislatura".

Julio Sanz explica que "por primera vez el taxi tiene una representación importante a todos los niveles", dando importancia a los colaboradores que ha ido sumando la junta directiva de FPT en el ámbito mediático, institucional y, sobre todo, en el jurídico.

El actual presidente reivindica el trabajo de su junta durante esta legislatura, recalcando que por primera vez la FPT es la asociación mayoritaria en el Comité Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid, e incidiendo en que a través de la Asociación Nacional del

Taxi, entidad presidida por la propia FPT, "hemos conseguido representar al 40% de los taxistas en toda España, defendiendo el modelo de taxista autónomo "frente a otras opciones empresariales".

"El hecho de haber recuperado la FPT para los socios, convirtiéndolos en el centro de la misma y que sean sus decisiones las que promuevan las líneas de actuación, ha hecho que la asociación crezca y esté en primera línea de todas las asociaciones a nivel nacional", explica Julio Sanz.

En oposición a la gestión desarrollada por la junta directiva que ha gobernado FPT en los últimos cuatro años se presenta la candidatura Unidos por el Taxi, con Antonio Olmo y Alberto Pérez entre los candidatos. Con un programa de ocho puntos, esta candidatura apela a los socios que no quieren que "todo siga igual" que voten por "el cambio".

En su programa, exigen la aplicación de la norma para el control de cómo prestan servicio las VTCs y que sea lo más claro posible, controlándolas a través de la web del Ministerio de Fomento y mediante geolocalización.

Recuperar el segmento de vehículos perdidos, crear una aplicación abierta al sector, controlar el cumplimiento del convenio de los trabajadores y elaborar un calendario laboral ajustando la oferta y la demanda para todo el año, son otros puntos del programa electoral. También creen necesaria la realización de un estudio que aporte claridad sobre el servicio de eurotaxi. Denuncian que con tantas radioemisoras diferentes "no se esté prestando un buen servicio". A nivel interno, pretenden suprimir las derramas de Federación y Tele-Taxi y elaborarán un plan de viabilidad de la Sección Tele Taxi.



ELECCIONES FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI 12-4-18

 Carlos Morcillo	 Antonio Olmo	 José Luis Jimeno
 José María Gómez	 Alberto Pérez	 Luis Muñoz
 Juan Francisco González	 Mariano Zahonero	 Luis García

Candidatura Unidos por el Taxi

Un sector olvidado (VI)

Alberto Matas

Responsable del GETT



Los inicios del servicio del taxi (1909), como un servicio público de transporte de viajeros de competencia exclusiva y no excluyente de los Entes Locales, desligado de la norma sectorial de transporte, seguía produciendo toda una diversidad de criterios encontradas en la Sala Jurídica. Todo ello vendría motivado por la situación de confusión y provisionalidad de interpretación respecto a la indeterminada definición que dieron al concepto de "Servicio Público", al incorporar a todo el transporte público. Esta indecisión, seguía manteniéndose en las siguientes Leyes del sector de transporte de 1941 y de 1942 (Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los transportes por carretera de 24 de enero de 1941). En su capítulo III bajo I título de "Transportes mecánicos por carretera", en su base 8ª, expresaba que Servicio Público "comprendía a todos aquellos que tenían por objeto el transporte mecánico de viajeros o mercancías por cuenta ajena y por vías o caminos públicos extraordinarios del Estado, Provincia o Municipio, efectuados por automóviles sobre la superficie de dichas vías o utilizando carriles instalados en ellas o tomas aéreas de energía, como los tranvías y trolebuses". Aunque no fue tan solo ésta la única divergencia encontrada, pues excluye nuevamente la regulación a los transportes urbanos.

Respecto al autotaxi, es curioso haber encontrado una pequeña reseña, de igual manera, en la base 8ª de la Ley de 1941. Única disposición en este conjunto normativo de cuya descripción expresa que: "Los automóviles de alquiler con o sin taxímetro, no podrán contratarse para el transporte extraurbano mediante pago por fracciones de la carga máxima de aquellos, ni establecer competencias con otras que sea objeto de concesión, prescripción que sería recordada por el art 6 de la Ley de 1942". (cita.....J.Botella). [Si nos damos cuenta más que regular el servicio de taxi, lo que venía a decir es que prohibía que el autotaxi hiciese competencia directa especialmente a los servicios regulares de transportes].

La constante ausencia de regulación de los transportes urbanos por parte de la legislación general de transportes, y la necesaria remisión de los mismos a la legislación de régimen local, conllevó dos vías de acción jurídica en las decisiones

Doctrinales en el reparto de competencias del transporte entre el Estado y los Entes Locales. Por un lado, la legislación sectorial de transportes de 1941 y 1942, que sumergidas en un total fracaso y confusión del régimen jurídico de los transportes, provocó la exigencia de establecer un nuevo régimen competencial en dicha materia. Lo que se hizo por las Leyes de 27 de diciembre de 1947 de ordenación de los transportes mecánicos por carretera (LOTMC) y de coordinación de los transportes mecánicos terrestres (LCT-MT), junto con sus respectivos reglamentos de desarrollo, Decretos de 9 y 16 de diciembre de 1949 que aprobaron el Reglamento de ordenación de los transportes por carretera (ROTC) y el Reglamento de coordinación de los transportes terrestres (RCTT), respectivamente. En dichas normativas y sus desarrollos reglamentarios, incorporaron principios y criterios rectores, donde destacamos los más importantes: a)-Reconocimiento de un amplio campo a la iniciativa privada; b)-Persistencia de un intenso intervencionismo público; c)-Mayor y mejor protección al ferrocarril; d)-Abandono definitivo del criterio demanial; e)-Publicatio de los servicios regulares. [Nuevamente la norma sectorial de transporte estatal omitió de su regulación los transportes urbanos].

Y por otro lado, se desarrolló la Ley de Régimen Local de 1955, -(que vino a sustituir la Ley de Administración Local de 1950)-, construida por tres textos legislativos en materia de régimen local, como fueron: La ley de Bases de Régimen Local de 17 de julio de 1945, el Decreto de 16 de diciembre de 1950, que aprobó el texto articulado de la Ley de Administración Local y la Ley de 3 de diciembre de 1953, que regula ciertos aspectos de las Haciendas Locales. Su importancia estuvo en rellenar el vacío creado por la norma sectorial sobre el transporte urbano. Por lo tanto, se desarrolló un capítulo denominado "Competencias de los Municipios" que establecía los fines de carácter municipal, incluyendo los transportes terrestres, y estableciendo la posibilidad de municipalizar los servicios de transporte urbano, así como la forma en que había de gestionarse. Por consiguiente, la legislación de régimen local, permitió a los municipios disponer de las herramientas jurídicas necesarias para regular los servicios de transporte. (...continuará).

"El futuro depende de lo que hagas hoy, pues no hay tiempo para el pasado cuando el futuro tiene mejores oportunidades". Gandhi

El taxi se la juega en el Supremo el 17A

El futuro de la ya famosa reivindicación del sector del taxi de respetar la proporcionalidad entre las VTC y los taxis, dependerá en gran medida de lo que suceda el próximo 17 de abril. Ese día, ante el Tribunal Supremo, se celebrará la vista previa de un recurso con dos bandos muy marcados: por un lado la CNMC y las plataformas de VTC que aspiran a la liberalización del mercado, y por el otro, el Gobierno y las asociaciones del taxi, a favor de la regulación del mismo.



El Supremo se ha convertido en parte decisiva del futuro del sector. Imagen: panoramio

Puede parecer exagerado, pero no son pocos los representantes del taxi que así lo aseguran: el futuro más inmediato del sector del transporte discrecional de personas, y entre ellos el del propio taxi, está en juego. Ese futuro depende en gran medida de lo que suceda en la Sala III del Tribunal Supremo el próximo 17 de abril. Tal día se celebrará la vista sobre un recurso contencioso administrativo que interpuso la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) contra la modificación del Reglamento de Ordenación de Transportes Terrestres (ROTT) de noviembre de 2015.

En la modificación de ese reglamento aprobada por el Consejo de Ministros mediante el Real Decreto 1057/2015, entre otros asuntos, se volvía a dar validez y eficacia a la limitación de una autorización VTC

por cada 30 licencias de taxi. Es cierto que esa limitación hoy en día está ya sobrepasada con creces, dado que el número de VTC es muchísimo mayor al ratio de 1/30, pero la modificación del ROTT de 2015 ha provocado que al menos de momento, la situación no vaya a peor.

La importancia de este proceso judicial reside precisamente en que si el Tribunal Supremo accede a las pretensiones de la CNMC, todas las solicitudes para poner VTCs en la calle hechas con posterioridad a la modificación del ROTT, pueden verse satisfechas.

El ROTT restableció el 1/30

Duro golpe del Supremo

En los últimos meses el taxi ya se ha llevado un duro revés por parte del Tribunal Supremo, que desde el pasado mes de noviembre de 2017 está permitiendo la concesión mediante sentencias de cientos de autorizaciones VTC solicitadas a partir de julio de 2013. Pero en esas sentencias del Alto Tribunal, los magistrados dan un hilo de esperanza a que no se produzca un crecimiento sin freno de las mismas.

No dejan de reconocer desde el Supremo que la última actualización de Ley de Ordenación de Transportes Terrestres (LOTT) de julio de 2013 no sirvió para restablecer la proporcionalidad entre taxis y VTC. Y no sirvió porque en la misma ley se reconocía la necesidad de desarrollar esa limitación 1/30 mediante un reglamento.

Ese reglamento tardó en llegar más de dos años y ese periodo de tiempo es considerado por el TS válido para conceder VTCs a todas aquellas empresas que durante esa época las solicitaron. Sin embargo, sí que en esas últimas sentencias del Supremo se hace referencia al recurrido RD 1057/2015, al considerar que vuelve a restablecer ese ratio de 1/30 entre VTC y taxis. Es decir, ateniéndonos a lo dictado por los magistrados, el ROTT actuaría como un parche que impediría que las autorizaciones VTC solicitadas después de su aprobación fueran concedidas.

Lucha incesante CNMC

Quizás por ese motivo la CNMC entendió desde un primer momento que esa modificación del ROTT suponía una limitación a la entrada al mercado de nuevos operadores.

Una vez que se conoció el anuncio del Consejo de Ministros de que se había modificado el ROTT, la Comisión Nacional del Mercado y la Competencia reaccionó con firmeza. No habían pasado ni dos meses de su aprobación cuando la entidad presidida por José María Marín Quemada envió un requerimiento previo al Gobierno para que eliminase algunas de las modificaciones contenidas en el reglamento.

Visto que desde el Gobierno no se aceptó el requerimiento de la CNMC, el organismo regulador presentó en abril de 2016 un recurso contencioso administrativo contra el RD 1057/2015 ante la Audiencia Nacional.



La derogación del ROTT puede suponer la liberalización del sector

Uber, Cabify y Unauto, unidos contra el ROTT

Sin embargo, dicho órgano decidió consultar al Supremo para saber qué órgano judicial era la competente para conocer del recurso. Finalmente el Tribunal Supremo decidió que resolvería el recurso contra el ROTT al entender que era el órgano adecuado para resolver conflictos nacidos tras una decisión del Consejo de Ministros.

En el escrito de su recurso, la comisión reguladora de la competencia defendía la conveniencia de desregular el transporte de viajeros para facilitar la entrada en el mercado de nuevas plataformas digitales en beneficio "del interés general". Sin embargo, desde el taxi siempre se vio esto como un intento de desregularizar el sector a favor de las grandes multinacionales.

Además de no introducir límites cuantitativos al número de autorizaciones VTC, la CNMC estaba en contra de obligar a que estos servicios se prestasen únicamente con contratación previa dado que de esta forma, se les estaría prohibiendo competir de forma directa en las calles. Tampoco aprobaba la entidad presidida por Marín Quemada las restricciones geográficas en la prestación del servicio, ni el establecimiento de un número mínimo de vehículos para operar.

Por todos estos motivos interpusieron la

demanda, basándose fundamentalmente en la Ley de Garantía de Unidad de Mercado (LGUM) que entendían vulnerada con la aprobación del ROTT, incidiendo en que tanto los precios como la calidad del servicio estaban siendo amenazados.

Meses convulsos hasta el juicio

De este modo se iniciaba un proceso judicial con dos bandos ampliamente diferenciados. En defensa del ROTT se encontraba el propio Ministerio de Fomento y diferentes asociaciones del sector del taxi. También se personaron la Generalitat de Catalunya y la Comunidad y el Ayuntamiento de Madrid.

Del lado de la CNMC y en contra de la redacción del ROTT se encontraban Uber, Cabify, y Unauto, la patronal de los vehículos de alquiler con conductor.

Una vez se supo en mayo de 2017 que el Supremo iba a ser el órgano judicial encargado de conocer sobre el recurso, ambas partes iniciaron una fase intensa de tiras y aflojas. No fueron pocas las alegaciones y pruebas presentadas por ambos bandos para intentar obtener una mejor posición previa en el proceso.

Fedetaxi, por ejemplo, exigió mediante un recurso el pasado mes de octubre de 2017 que Uber y Cabify presentasen una certificación comprensiva de las cifras de facturación de los servicios que realizaron en España en los últimos ejercicios. Además, la organización de taxistas también reclamó el desglose de su número de servicios y clien-



Detalle fachada Supremo. Imagen panorámico

tes, así como el método de cálculo del precio de los mismos.

Ambas empresas se negaron y el Supremo estimó en parte el recurso presentado por Fedetaxi y obligó a Uber BV y Maxi Mobility (las sociedades de Uber y Cabify respectivamente) a que aportasen las cifras globales de los servicios realizados y el número de clientes. Sin embargo, el Alto Tribunal rechazó la solicitud de las cifras de facturación al entender que esos datos no eran necesarios para la resolución del pleito.

Pero la CNMC tampoco se ha quedado de brazos cruzados estos meses y en reiteradas ocasiones ha hecho hincapié en la necesidad de eliminar las restricciones que introducía el reglamento de transportes.

Recientemente en un informe emitido por la entidad reguladora de la competencia, tras estudiar una denuncia presentada por un operador de VTC, la CNMC concluyó que en determinadas localidades de España (Córdoba, Granada, Madrid, Valencia, Palma y Barcelona), los taxistas contaban con ventajas competitivas que no tienen las VTC.

Entre esas ventajas a favor del taxi, la comisión reguladora de la competencia señalaba algunas como el acceso y la utilización del carril bus y la entrada a zonas de circulación restringida, o la falta de limitaciones que tienen los taxistas en lugares de estacionamiento regulado. Según estos informes, y a modo de presión, la CNMC resaltaba la

necesidad de entender que el taxi y las VTC son competidores y los primeros no deben de disfrutar de ventajas sobre los segundos.

La posición del taxi

Pero el posicionamiento de la CNMC en favor de la liberalización del mercado de transportes de personas ya había sido manifestado por la entidad antes incluso de la presentación del recurso del ROTT. Esto permitió a los taxistas estar alerta y las asociaciones no tardaron en reaccionar a sus movimientos. Tras conocerse la noticia de que la CNMC recurrió el Real Decreto que modificaba el ROTT, las asociaciones del taxi a nivel nacional no dudaron en personarse en el proceso como parte afectada.

La Federación Española del taxi, por ejemplo, desde un primer momento advirtió de la peligrosidad de que las ambiciones de la CNMC llegaran a buen puerto, y reiteradamente ha pedido la dimisión de su presidente, un Marín Quemada que en los últimos meses ha ido erigiéndose en una especie de azote de los taxistas.

La entidad presidida por Miguel Ángel leal manifestó que si el fallo de la Sentencia del Supremo contradecía el ROTT, podría suponer “permitir la liberalización de estos vehículos y de las plataformas digitales que comercializan sus servicios”.

La Federación Profesional del Taxi, otra de las asociaciones personadas en el proceso y perteneciente a la Asociación Nacional del Taxi, siempre quiso recalcar, a través de su presidente Julio Sanz, lo llamativo que era el hecho de que “una institución española como la CNMC caminase de forma paralela con una empresa como Uber”. El bufete de José María Baño León será el encargado de defender a FPT en este juicio y uno de sus integrantes, Alvaro Pascual, ya advirtió en una entrevista concedida a La Gaceta del Taxi que “la competencia no es lo único en juego en la regulación entre el taxi y las VTC”.

De este modo, y acabados ya los fuegos de artificio, el próximo 17 de abril empieza una dura batalla de fuego real en la vista ante el Supremo entre quienes aspiran a la liberalización total del mercado de transporte y quienes quieren hacer valer la posición del taxi en la sociedad. Las asociaciones tienen, por medio de sus abogados, una difícil misión de defender a más de 70.000 familias contra las pretensiones liberalizadoras de la CNMC y las nuevas plataformas tecnológicas.

Javier Izquierdo

Elite Taxi se reunirá con Marín Quemada

Previo a la celebración de la vista el 17A, la asociación Élite Taxi ha solicitado reunirse con el presidente de la CNMC, José María Marín Quemada, para conocer su postura sobre el taxi.

Tal y como confirmaron a este medio representantes de la asociación, el encuentro tendrá lugar un día antes de la vista, el 16 de abril, y en ella los taxistas quieren conocer de primera mano las razones por las que desde la CNMC quieren equiparar el sector de las VTC y el del taxi.

En la carta en la que se solicita la reunión, los taxistas recuerdan que durante años han convivido con las VTC y acusan a las nuevas plataformas como Uber y Cabify de querer “cambiar las leyes para favorecer la competencia desleal”.

La entidad presidida por Marín Quemada se limitó a confirmar la existencia de la reunión, a la que acudirán con la intención de escuchar como hacen con los sectores que solicitan reunirse con ellos.

TRANSFORMERS: THE MOVIE

THE FIRST OF A SERIES OF FILMS BASED ON THE TRANSFORMERS TOY LINE

CASTING BY JAMES NEASE



TRANSFORMERS



TRANSFORMERS: THE MOVIE

Motor Village Filial Fiat, especialista en el sector del taxi



Concesionario Motor Village en Madrid

Desde el pasado mes de enero los taxistas madrileños que quieren renovar su vehículo tienen que hacerlo adquiriendo modelos ECO o eléctricos, una tendencia que poco a poco se va a extender al resto de las provincias. El grupo Fiat se ha anticipado a esta circunstancia logrando la máxima puntuación en las áreas de conciencia medioambiental reduciendo un 96% las emisiones de NOX.

Disponer de vehículos con sistemas híbridos GLP diseñados, fabricados y garantizados por el mismo fabricante es para Paloma Hernández, Jefa de ventas de Motor Village Madrid, el elemento diferenciador de Fiat con respecto a otras marcas.

Dentro y fuera de nuestras fronteras la especialización y profesionalización determinan las pautas a seguir de la Marca Fiat. En Madrid el ejemplo más claro de esta alta exigencia es el Concesionario filial Fiat Motor Village preparado para ser el referente para el sector del Taxi. "Conocemos perfectamente las necesidades de los profesionales del sector y nos adaptamos a ellas. Actuamos con agilidad ofreciendo asesoramiento y experiencia en todos los trámites, gracias al equipo profesional del que disponemos" asegura la Jefa de Ventas Paloma Hernández.



Paloma Hernández, jefa de ventas

Ofrecen financiación personalizada y a la medida de cada cliente descontando importantes cantidades al financiar. Se adaptan al tipo de financiación que necesita cada tipo de cliente pudiendo llegar a financiar el vehículo íntegramente. En Motor Village también se retoma el vehículo actual del comprador como parte de pago del nuevo, ofreciendo una tasa ajustada a las condiciones del mercado.

La condición de filial de Fiat les permite además contar con un amplio stock en los

modelos Tipo Sedan y Tipo Station Wagon, que son los vehículos GLP autorizados para taxi en Madrid, hecho que les permite hacer frente a un gran número de peticiones sin esperas.

"Tenemos un producto que merece la pena que los taxistas disfruten"

El taxista que decida adquirir estos vehículos disfrutará de un importante ahorro de combustible y de una autonomía que puede alcanzar los 1.300 kilómetros gracias a los dos sistemas de combustión. En el caso del Fiat Tipo, sus modernos sistemas de transformación hacen que el depósito vaya debajo del maletero sin robarle capacidad de carga, algo muy importante para los profesionales. Junto a los modelos GLP, desde Fiat también miran por las personas con movilidad reducida con dos modelos adaptados para Euro-taxi: Fiat Dobló y Fiat Talento.

"Preparamos los vehículos con dedicación y esmero instalando la toma taquigráfica, pintando franjas y números para poder pasar la revista. Asimismo invitamos a todos los profesionales a probar el vehículo antes de la compra", explica Paloma.

Además de la propia venta del coche también se ofrece al profesional del taxi un servicio postventa eficaz. El taxi es la herramienta de trabajo del taxista y resolver rápidamente cualquier inconveniente es fundamental para ellos. Es algo que tiene claro la Jefa de ventas del Concesionario, por ese motivo "ofrecemos un excelente servicio postventa al taxista". Esta labor se realiza en el taller de Motor Village de Majadahonda donde el calendario de trabajo técnico se adapta al día de libranza de los taxistas.

Dónde estamos

Avda. de Aragón, 330. Madrid.
c/ Ciruela, 10 El Carralero.
Majadahonda. Madrid



Red horizontal bar with text

Horizontal line of text

Horizontal line of text



Horizontal line of text

Horizontal line of text

Horizontal line of text

Horizontal line of text

Horizontal line of text at the bottom of the page



Soluciones innovadoras para el profesional del taxi

Ubicada cerca de Aix-en-Provence, al sur de Francia, la empresa **ATA** está especializada en exclusiva a la concepción y fabricación de equipos electrónicos y metrológicos destinados al sector del taxi.

Desde su creación en 1977, ATA evoluciona continuamente gracias a su desarrollo tecnológico, a la calidad de sus distintos productos, a la fiabilidad en los procesos de fabricación y a los servicios post venta.

ATA ha llegado a España hace ahora tres años y en este tiempo está logrando con su gama de taxímetros ofrecer a los taxistas calidad, fiabilidad, diseño y tecnología a precios atractivos y competitivos.

Sus más de 40 años de experiencia, sus esfuerzos en innovación, así como su proximidad y conocimiento del sector hacen de la compañía un actor ineludible de la actividad del taxi en Francia, en España y en gran parte del mundo.



ATA en la Feria del Taxi



Taxímetro AIR W



Taxímetro AIR S



Taxímetro POWER HD



Taxímetro POWER UP

Productos fiables y de calidad

Es el único fabricante con una gama completa de productos para responder a todas las necesidades profesionales de los taxistas: taxímetros, impresoras, gestión de flotas, luminosos, terminal de pago, aplicaciones móviles, accesorios...

Expertos en Metrología Legal, ofrece productos fiables e inteligentes destinados al desarrollo de la actividad del taxi en los que prima tanto la calidad como la innovación, sin descuidar la estética.

Su línea de taxímetros, tres de retrovisor y tres de salpicadero convencer por su tecnología y atraen por su cuidada estética. Los precintos de seguridad no se ven por ningún sitio porque son electrónicos y van embutidos. Todo queda oculto para realzar el diseño y la estética de cada modelo.

Los taxímetros ATA disponen de un núcleo metrológico evolutivo pensado y desarrollado para el futuro, que hoy por hoy no tiene ninguna limitación. Son muy intuitivos y fáciles de usar. El menú nos permite navegar con el lead de la pantalla que es muy visual.

Certificaciones

Homologaciones europeas: MID- CE -EN50148
Homologaciones mundiales: OIML R21- Regulación R10
Homologación americana: FCC
Tel. 911281626 / www.ata-electronics.com

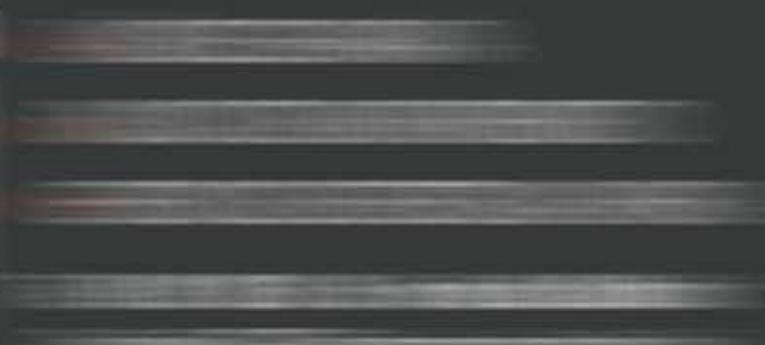


RESEARCH

RESEARCH



RESEARCH



Más en el mínimo espacio



Los grandes avances tecnológicos siempre han ido ligados al fenómeno de la miniaturización. Todos se hace más y más pequeño y lo que antes era un dispositivo en sí mismo, ahora es un circuito integrado que se sujeta con la punta de los dedos. La miniaturización de los dispositivos ha sido un buen parámetro para medir el avance y desarrollo del sector informático. Porque cuanto más pequeños son los dispositivos que se utilizan, mayor número de dispositivos caben en un mismo espacio, y por lo tanto, la potencia y eficiencia de nuestras computadoras mejora.

El punto de inflexión lo marcó la invención del microchip, que permitió reducir el tamaño de los ordenadores, primero lo suficiente para colocarlos encima de la mesa, y más tarde para llevarlos en la mano. De las grandes radios a los transistores o de los aparatosos ordenadores que pesaban toneladas a nuestros teléfo-

nos móviles inteligentes, son muchos los productos que se han beneficiado de esta nanotecnología.

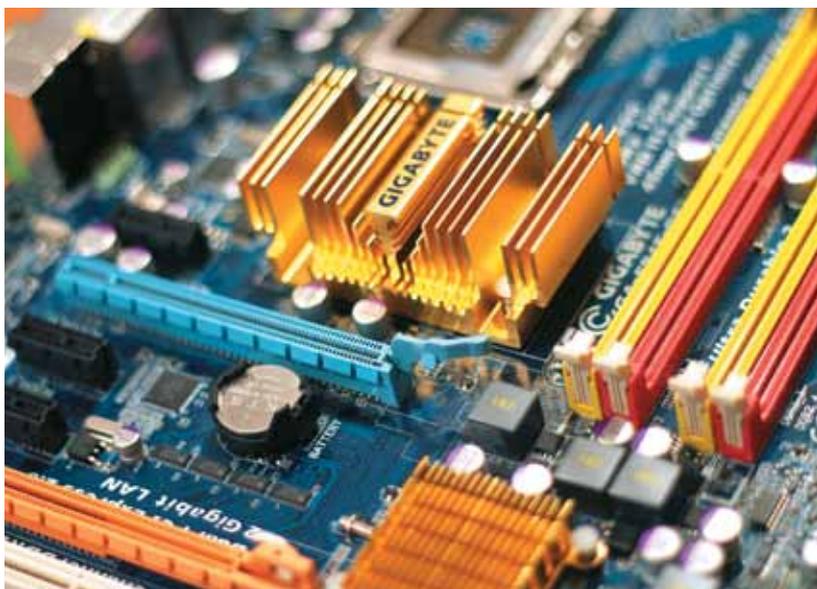
Pero también estos avances en tecnología y en la miniaturización de los componentes ha permitido pasar de aparatosos taxímetros, situados principalmente en el salpicadero, a modelos muchos más ligeros, sofisticados y compactos que, además, se integran dentro del propio habitáculo del vehículo. Nos referimos a los taxímetros de espejo que combinan, en el menor espacio posible, un diseño avanzado con las últimas novedades tecnológicas.

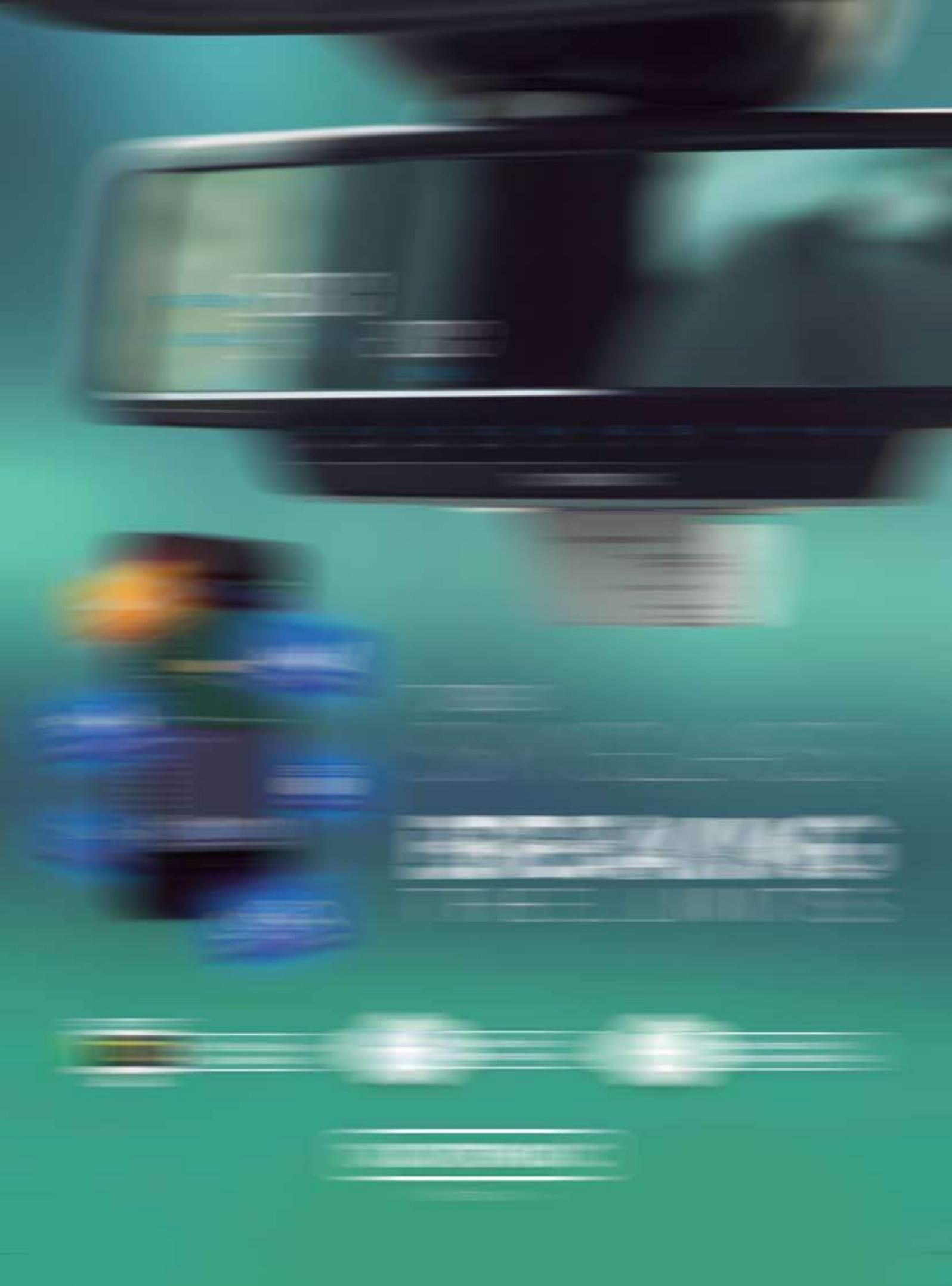
Carrera sin límites

El sector lleva más de dos décadas apostando por las última tecnologías, incorporándolas a sus sistemas de flotas. Una cuestión que no siempre trasciende al público general pero que es más que evidente con solo echar un vistazo al pasado más reciente. En apenas 5 años, la práctica totalidad de la flota española, principalmente en las grandes ciudades, se han reconvertido, modernizando sus taxímetros, luminosos y sus sistemas de gestión de flota. En pocos lados se mantiene la voz como principal sistema para el despacho de servicios y cada vez son más los profesionales que apuestan por juntarse en torno a call centers para ofrecer un mejor servicio a los usuarios.

También destaca en esta carrera tecnológica sin límites, y sin final a la vista, la aparición y multiplicación de las aplicaciones. Recibir servicios a través del móvil, sin necesidad de estar asociado a un radiotaxi, o combinando ambas fórmulas, ha supuesto una clara ventaja competitiva para los profesionales.

Si en estos primeros compases del siglo XXI el taxi, de la mano de la tecnología, ha avanzado tanto, ¿qué novedades nos estarán esperando los próximos años?





Tecnología y tradición para un servicio siempre eficiente



Organizar las vacaciones desde el móvil es tan habitual que seis de cada diez españoles lo han hecho para organizar las vacaciones de Semana Santa. Desde elegir la habitación del hotel hasta reservar el taxi, utilizar el smartphone se ha convertido en algo cotidiano gracias a las aplicaciones. Unas herramientas que se han convertido en imprescindibles y

que nos permiten realizar de forma sencilla numerosas actividades.

27,7 millones de españoles usan las aplicaciones cada día y tienen instaladas una media de 17,8 millones aplicaciones en su smartphone. Más del doble que en septiembre de 2012, cuando eran 12 los millones de españoles de usuarios de apps.

Estas son algunas de las cifras del último informe Dintrendia de 2017, que confirma que España es el país europeo con mayor penetración de smartphones, con un 88% de usuarios únicos. Además, confirma el liderazgo del móvil como dispositivo más utilizado para acceder a internet. Más del 94% de los españoles utilizan un teléfono con conexión a la red.

Con estas cifras, no es de extrañar que buena parte de nuestro día lo vivamos a través de nuestros teléfonos móviles y también de las aplicaciones. Así, los usuarios prefieren utilizar las mañanas para leer emails, el mediodía para chatear, la tarde para utilizar apps de movilidad, viajes, etc. y compras (además de chatear) y la noche para las redes sociales y navegar en internet.

Del taxi para el taxi

La fuerte penetración de las apps en nuestro país está acompañada, además, de un creciente sector profesional. Con cientos de empresas españolas de desarrollo de aplicaciones, el taxi ha sido uno de los sectores que ha decidido apostar por este tipo de herramientas para ampliar su mercado, captando al público más joven, y reenganchando a usuarios reconvertidos en tecnófilos. Es el caso de **Pidetaxi**, que ofrece como principal valor añadido un amplio equipo humano que siempre está disponible para el usuario.

Además de presentar una app dinámica y funcional, también es fundamental contar con una flota lo suficientemente amplia para dar el mejor servicio a cualquier hora del día. Con este objetivo en mente, Alicante ha sido la última ciudad en sumarse a esta app. Su incorporación amplía a más de 18.000 una flota que opera en más de 50 ciudades en todo el país, lo que permite a los usuarios tener la mayor flota de taxis en la palma de su mano con un solo click, sin necesidad de recordar todos los teléfonos.



THE UNIVERSITY OF SOUTH ALABAMA



THE UNIVERSITY OF
SOUTH ALABAMA

THE UNIVERSITY OF
SOUTH ALABAMA

Una oportunidad de futuro en femenino



La llamada cuarta revolución industrial que vivimos actualmente, la tecnológica, puede ser una oportunidad para mejorar la situación de las mujeres en el trabajo. Aunque la mujer se ha ido incorporando de forma progresiva al mercado laboral alcanzado la práctica paridad, todavía hay mucho camino que recorrer para alcanzar una situación totalmente igualitaria en todos los sectores.

Es el caso del taxi, todavía eminentemente masculino. Es cierto que todo ha cambiado mucho desde que en el año 1932, la leonesa Piedad Álvarez se convertía en la primera y única taxista de España. Sin embargo, solo el 5% de los taxis están conducidos por mujeres, si bien este porcentaje revela que el número de mujeres al volante de un taxi se ha duplicado en tan solo una década. La flexibilidad y libertad horaria, que les permite una más fácil conciliación familiar ha animado a mujeres de todas las edades, valientes, fuertes y tenaces, a convertirse en taxistas.

En este sentido, contar con nuevas herramientas tecnológicas ha supuesto también un importante incentivo para las mujeres, que han visto cómo su trabajo se simplificaba gracias a la aparición de las aplicaciones para pedir taxi. Ya no se trata solo de dar vueltas en las calles o de esperar en las paradas. Tener un servicio es tan sencillo como coger una llamada o responder a un mensaje, rentabilizando más sus horas de trabajo.

Un extra de confianza

El desarrollo de la tecnología ha supuesto un cambio importante en la sociedad moderna. Los avances tecnológicos permiten más calidad de vida y confort, también en el taxi, gracias a herramientas como **mytaxi**. La opción de tener una conexión casi directa con el usuario les ha permitido aumentar el número de carreras de una forma más segura y sencilla. Además, la app se convierte en una aliada con la que labrarse una reputación, ya que los usuarios pueden puntuar el servicio prestado.

En este sentido, los dos factores más importantes para las mujeres taxistas a la hora de ofrecer su servicio es la confianza y la seguridad que ofrecen a sus clientes. El trato personal, la comodidad, el estado del vehículo y la rapidez son factores a tener en cuenta también por las profesionales.

La aparición de las apps supone además una segunda lectura, y es que las usuarias también reconocen sentirse más cómodas solicitando un taxi a través de la app. Gracias a estas plataformas saber quién será su taxista, conocer su valoraciones previas y puntuar al final de la carrera es posible. Además, pueden guardar a sus taxistas favoritos para futuros desplazamientos.



ASSOCIATI

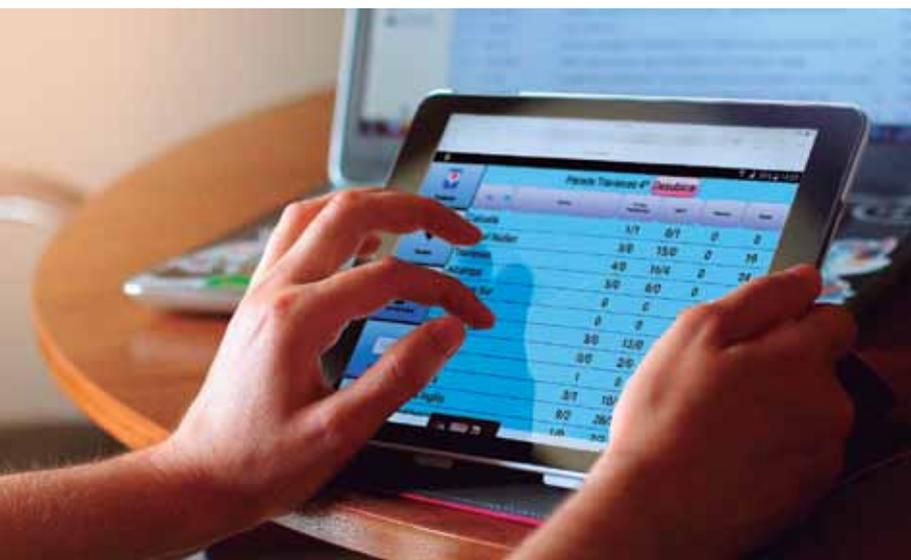
MEMBRI



ASSOCIATI
MEMBRI



Flexibilidad y alta especialización



Con sede en Vigo, la empresa gallega **Demesix** especializada en el diseño, desarrollo, implantación y soporte de sistemas de gestión de flotas, cuenta con una fuerte presencia por toda la geografía española y tiene proyectos en Europa y Latinoamérica. Perteneció al Grupo Alvariano Inversiones, conjunto empresarial formado por más de quince sociedades diversificadas en distintos sectores, ligados la mayoría de ellos a las nuevas tecnologías.

Haber "desarrollado a medida para cada central de taxi el sistema de gestión de flotas **dTaxis**, utilizando la última tecnología y hacerlo a un precio asequible para todos los bolsillos, es para la ingeniera y directora del proyecto Beatriz Baamonde, uno de los mayores atractivos del producto.

Como no todos los radio taxis son iguales en el tamaño ni en la forma de trabajar, Demesix ha logrado con dTaxis un sistema altamente flexible con capacidad para "adaptarse y evolucionar con las necesidades del sector, sin perder de vista los avances tecnológicos que podamos incorporar" explica Baamonde.

El alto grado de especialización en sistemas de localización y tratamiento de datos, permite además a la compañía gallega ofrecer la más avanzada tecnología con total seguridad y en unas interesantes condiciones económicas para los profesionales del sector.

Han sido pioneros también en incorporar los dispositivos smartphone o tablet pc, con sistema operativo Android, como terminal de gestión de flotas para el taxista. Asociaciones y radio taxis de ciudades como Vigo, Santiago, Ferrol, Ávila, Palencia, Badajoz, Bilbao, Ponferrada, Illescas, Vilanova i la Geltrú, Salou, Sant Pere de Ribes, La Pineda o Ceuta entre otras, confían hace tiempo en esta solución tecnológica.

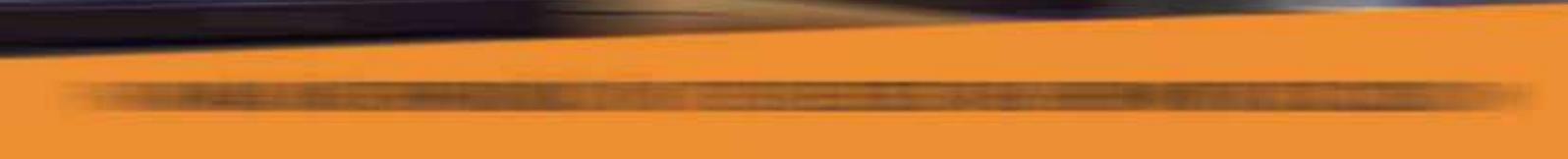
Call center a medida

Basados en los cánones de flexibilidad y adaptación que rigen en la empresa, y sabiendo las dificultades a las que se se deben enfrentar las pequeñas flotas, los taxistas pueden disponer de un call center a medida. Con este sistema, más versátil y personalizado, cada asociación puede contratar el servicio de radio taxi las 24 horas del día, o si lo prefiere, sólo reforzar algún turno, como suele ocurrir con el de noche, que es el que más demandado".

El servidor encargado de la gestión y almacenamiento está alojado en la "nube" (datacenters). Esto permite a las centrales de taxis reducir el coste al no tener que hacer un desembolso inicial por alojamiento, ubicación o mantenimiento.

Todos los servicios y la flota al completo pueden ser controlados desde cualquier lugar. La plataforma web proporciona de forma permanente acceso a la app de la central para el envío de servicios. Una operación que se puede realizar desde cualquier ordenador y desde cualquier lugar.

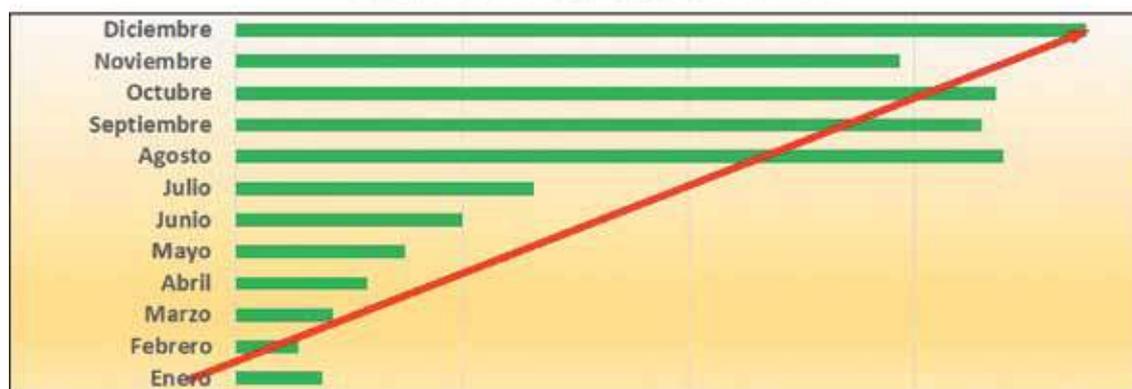






La app del mercado con mejor progresión en 2017

SERVICIOS REALIZADOS 2017



La aplicación **1Taxi!** cerró el año 2017 con las mejores cifras de su historia reciente, no sólo en cuanto al número de descargas realizadas en las principales plataformas, al número de servicios finalizados en toda nuestra geografía, sino también al grado de satisfacción de nuestros clientes.

El número de descargas realizadas fue en aumento desde el primer semestre del año, hasta lograr picos de subida en torno a las 2000 descargas al mes, especialmente en los meses de septiembre y diciembre respectivamente.

En la misma línea, y gracias a una flota de más de 60.000 vehículos disponibles en las principales ciudades, el número total de servicios finalizados superó en un 27% más con respecto al 2016. Los meses de mayor impacto de la aplicación fueron los meses de verano y especialmente significativo el último trimestre con un aumento del 30%. Las zonas con mayor concentración de servicios realizados, en torno al 58% del total, fueron Sevilla, Mallorca, Rota y Menorca.

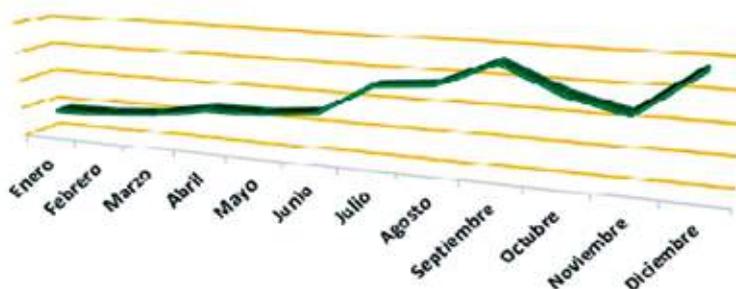
El grado de satisfacción de nuestros clientes, en factores como sencillez en el uso de la app, agilidad en rea-

lizar el pedido, rapidez en asignarlo, e incluso calidad global del servicio y/o conductor, son los índices mejor valorados con una media de puntuación del 4,2 en una escala ascendente del 1 al 5.

Siguiendo el espíritu de su nacimiento, en este 2018 **1Taxi!** continuará pensando en el radiotaxi y sus usuarios a través de nuevas mejoras y actualizaciones que hagan la app más atractiva y funcional.



EVOLUCIÓN REGISTROS 2017



TAKE

THE



THE

THE

“El sector no está para competir contra sí mismo”



Ignacio Picó, presidente de RadioTele Taxi Alicante

Hace cuatro años Ignacio Picó y su equipo decidieron unificar las dos radioemisoras de Alicante bajo una única marca y número RadioTele Taxi, y el próximo mes de junio comenzarán a ofrecer sus servicios a través de Pidetaxi. Esta emisora, que engloba a más del 90% de la flota, lleva desde entonces trabajando de forma conjunta para mejorar el servicio porque, tal y como señala en esta entrevista su presidente Picó, “el sector no está para competir contra sí mismo”.

Trabajar bajo una misma denominación, explica el presidente, llevó muchos años de “terapia” porque, como señala, el taxista es una persona “muy conservadora”. Trasladarlo al ámbito nacional, compuesto por más de 70.000 profesionales, puede ser una misión complicada, pero no imposible. Eso sí, es necesario ser “más corporativistas” ante un “problemón” como es el de los vehículos de alquiler con conductor.

De momento, y ante lo que Picó califica de inoperancia por parte de Fomento ante la

competencia desleal, RadioTele Taxi Alicante ha decidido sumarse a la app Pidetaxi para ofrecer un mejor servicio a sus usuarios y, al mismo tiempo, hacer frente a las nuevas plataformas que, en su opinión, “suplantan la identidad del taxi de forma ilegal”.

Gaceta del Taxi.- Son muchas las aplicaciones que existen para dar servicio de taxi, ¿por qué decidieron trabajar con Pidetaxi?

Ignacio Picó.- La aplicación de Pidetaxi reunía todas las características que, desde la asociación, consideramos que el taxi necesita para hacer frente a la situación en la que se encuentra. Es una aplicación que no busca interferir entre ninguna de las pla-

taformas o sistemas de gestiones de flota que se están utilizando en toda España, algo que condicionaría mucho, tanto económica como logísticamente, la unificación. Por otro lado, es una aplicación del taxista para los taxistas.

No tiene más fines que dar el servicio a nivel nacional a través de una misma aplicación, lo que nos ayuda a hacer frente a plataformas que, suplantando la identidad del taxi de forma ilegal, intentan hacerse con nuestros servicios, como son Uber y Cabify.

G.T.- Habla de dar servicio a través de una única aplicación y hace cuatro años dieron un paso similar, fusionando las dos emisoras de la ciudad bajo una única nomenclatura. ¿Qué les movió a tomar esta decisión?

I.P.- Nos dimos cuenta de que el taxi no puede crecer por encima de lo que nos marca la norma y el taxímetro. Y en el momento en el que te haces competencia con otro radiotaxi, todo el mundo sale perdiendo. Cuando el usuario necesita un servicio, le da igual a dónde llamar y si llamaba a una emisora y no había taxis disponibles, aunque en la otra sí hubiera, esa emisora perdía un servicio y el usuario se quedaba sin taxi.

Al final el número de servicios es el que es, y hay que repartirlo entre todos, y unimos era la solución más sensata y coherente, porque el sector no está para competir contra sí mismo. Tenemos más frentes abiertos, como son el transporte colectivo, otras alternativas promovidas desde los propios ayuntamientos, y el taxi se podía quedar atrás si continuaba con esas guerras entre taxistas.

G.T.- Un cambio tan grande no sería fácil...

I.P.- Fue muy difícil hacerles ver que este cambio era necesario, porque el taxista es una persona muy conservadora, le dan mucho miedo los cambios. Nos costó unos 6 años convencer y hacer terapia para que apostaran por una unificación que al final, en asamblea, se aprobó por unanimidad.

G.T.- De acuerdo con su experiencia, ¿se podría unificar bajo un mismo nombre y aplicación o emisora a un sector de 76.000 taxistas?

I.P.- En el momento en el que nos damos cuenta de que necesitamos ser más corpo-

Las nuevas plataformas suplantan al taxi “de forma ilegal”

rativistas, tendremos una potencia imparable. El ejemplo está en la estiba. Los estibadores tienen un corporativismo con el que han conseguido movilizar la política, cambiar leyes.

Nosotros, con el problemón que nos han introducido desde el Ministerio de Fomento con estas plataformas digitales, y la permisividad a la hora de aplicar la norma, no hemos sido capaces de movilizarlos, no hemos movido ni una coma de las leyes.

Es verdad que se ha conseguido algo a nivel local, como en el Área Metropolitana de Barcelona, algo que nosotros en la Comunidad Valenciana también hemos pedido. Pero el cariz o el peso que tiene este problema debería obligar a Fomento a cambiar la aplicación de la ley, que se está incumpliendo.

Una ley necesaria

G.T.- Hablando de legislación, la Comunidad Valenciana estrenó el pasado mes de noviembre su nueva Ley del Taxi. ¿Cuál es su

Taxis a demanda

El Ayuntamiento de Alicante invertirá 1 millón de euros para financiar un proyecto de taxi a demanda. El objetivo es eliminar las rutas de transporte colectivo a zonas rurales de Alicante y sustituirlas por taxis cuando lo demande el usuario. "Estas líneas regulares solo funcionarán cuando lo soliciten a través de una plataforma digital", explica Picó, que añade que el usuario solo pagará el coste habitual del transporte público, 1,45€ o bien el del bono que le corresponda. "El importe del 99% de la carrera será asumido por la administración, y aún así le saldrá más económico que mantener las rutas con autobuses que, en muchas ocasiones, son deficitarias al ir vacíos". De esta manera, ganan los usuarios, los taxistas y el ayuntamiento.

valoración general?

I.P.- Quiero ser objetivo con esta ley porque, en resumidas cuentas, la ley era una herramienta necesaria para el sector y su supervivencia. Teníamos que tener una norma propia para poder protegernos, mejorando las condiciones en las que se desarrolla la prestación del servicio.

Como sector mayoritariamente autónomo, queríamos que la Ley estableciera este modelo de explotación, porque creemos que el modelo de explotación empresarial en el taxi es un modelo similar al de aquellos que quieren venir a invadir nuestro espacio. Nosotros consideramos que una forma de hacer frente a esta suplantación de identidad es continuar con un modelo tradicional de autónomo y eso queda plasmado en la ley.

G.T.- No obstante, hay un artículo, el 22.3, que no les ha gustado y llevan varias protestas para su modificación. ¿Por qué?

I.P.- Por eso quería dejar claro primero que es una ley necesaria y que apoyamos. Porque la mayoría de los artículos son beneficiosos,





Desde junio, 470 taxis se sumarán a la flota de Pidetaxi

pero desde nuestro punto de vista, desde Alicante y solo desde Alicante, ese artículo nos perjudica, al permitir a cualquier taxi de cualquier municipio, previa comunicación a la administración, recoger en las estaciones de alta velocidad de la comunidad valenciana.

Explico por qué nos perjudica. En esta ciudad el sector del taxi está regulado con dos descansos a la semana y 16 horas máxima de jornada laboral al día, esto es así porque hay sobreoferta de taxis. Y si hay un exceso de taxis no entendemos que haya necesidad de aumentarla con taxis de otros municipios. Es una medida innecesaria que atenta contra nuestra explotación y que podría suponer pérdidas del 30%.

G.T.- ¿Han servido las protestas para algo?

I.P.- Llevamos 10 semanas de movilizaciones que han servido para mantener una reunión con la diputada de transportes por Alicante, que se ha comprometido a estudiar una serie de propuestas que le hemos hecho. Entre ellas, recuperar la redacción original del artículo, que establecía el ámbito de aplicación de este artículo en municipios de menos de 200.000 habitantes o donde haya una clara diferenciación entre la alta velocidad de otro tipo de trenes. Aquí en Ali-

cante, por ejemplo, es imposible diferenciar qué pasajeros provienen de ese tipo de trenes ave o del resto, como pueden ser media distancia, regionales...

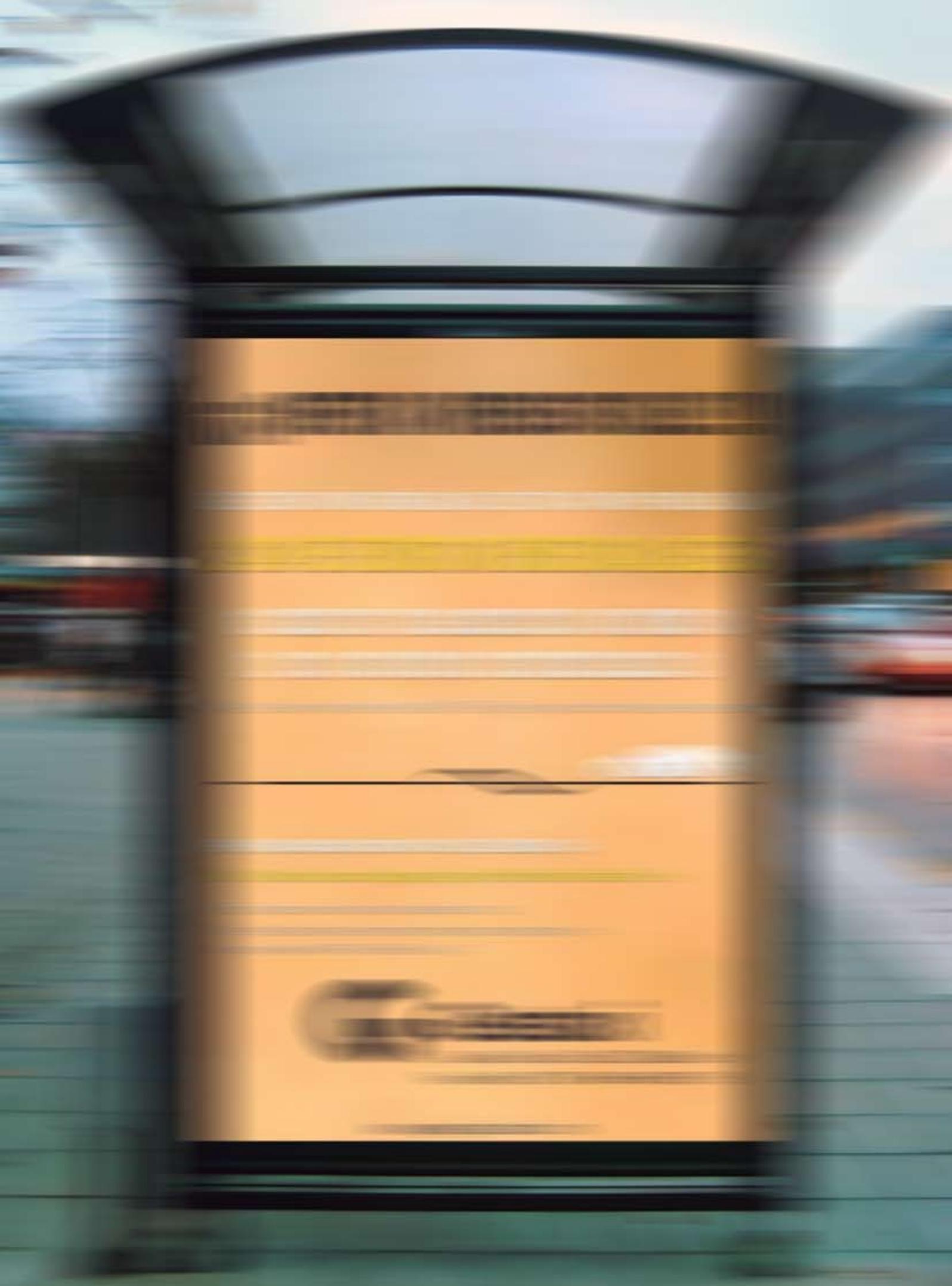
Tiene sentido que en las poblaciones más pequeñas, para evitar la concesión de nuevas licencias, se recurra a taxis de otros municipios, pero no en ciudades como Alicante. Y aunque intentamos que la ley no se aprobara así, pero no llegamos a tiempo. Esperamos que se corrija.

Olga Lobo

El taxi tiene que ser "más corporativista" para ser "imparable"

Más control contra los intrusos

El pasado año, RadioTele Taxi denunció ante la administración 200 matrículas de piratas, "entre ellas seguramente alguna de esas plataformas de Uber o Cabify". Un año después, nos asegura su presidente Ignacio Picó, sí que han visto un mayor control por parte de policías locales. "De no hacer nada y ver como la policía pasaba olímpicamente de este sector en temas de control de la normativa, ahora por lo menos hacen algo, aunque nunca es suficiente", asegura. Cree que el cambio de gobierno en la Comunidad Valenciana ha sido clave en esta mejora del control y la inspección, ya que se ha formado a los agentes en materia de transporte. Porque como señala Picó, "actualmente la provincia de Alicante solo cuenta con un inspector de transporte y el resto de fuerzas de seguridad del estado no tenían capacidad para atender estas cuestiones de transporte". Ahora, con la nueva formación que están recibiendo agentes locales, Alicante cuenta con un pequeño grupo de policías con conocimientos específicos de transporte y más concretamente del funcionamiento de la normativa y el ordenamiento jurídico que tienen que cumplir, tanto los taxis como las VTCs.



“El taxi sobrevivirá si escucha



Enrique Nager (izquierda) y Pablo Romay (derecha) son los creadores de Foro Gremial

El Foro Gremial nació hace ahora unos meses con el objetivo de luchar contra la competencia ilegal y de impulsar la modernización del sector. Sus principales impulsores, Pablo Romay y Enrique Nager, provienen de las plataformas que se crearon hace unos años para presionar a las asociaciones a que actuaran con más contundencia. Ya fuera de ellas, continúan en el foro con su mensaje, el cual es afín al defendido por la actual junta directiva de la Asociación Gremial de Madrid.

El incremento de los sabotajes a los taxis en las calles de Madrid, la cada vez mayor actividad de los vehículos de alquiler con conductor (VTC) y la necesaria modernización del sector, son algunos de los asuntos en los que se centra el Foro Gremial. Tanto Pablo como Enrique tienen claro que el taxi necesita modernizarse y que las manifestaciones hoy por hoy no son el camino.

Gaceta del Taxi.- ¿Cuál es el motivo que les llevó a crear el Foro Gremial para impulsar sus ideas y reivindicaciones a través de las redes?

Enrique Nager.- Nosotros venimos de las plataformas que en su día se crearon para presionar a las asociaciones a que no se durmieran en los laureles y, en cierto modo, ponerles las pilas. Ése era el espíritu de las

plataformas, un espíritu que se fue perdiendo y empezaron a actuar como otras asociaciones más. A mí no me gustó y decidí marcharme.

Pablo Romay.- Yo también me marche de las plataformas y con Enrique comparto la forma de ver el taxi, que es la línea de Miguel Ángel Leal y de la Asociación Gremial. Estamos convencidos que el trabajo de Gremial va a dar sus frutos y eso nos ha causado varios problemas. No estamos solos en el foro, tenemos algunos colaboradores pero nosotros queremos ser la imagen porque nadie más se va a exponer a lo que nosotros estamos expuestos. Incluso hemos recibido amenazas de compañeros y nos han llamado vendidos. Nuestra principal herramienta es Facebook. Nos va muy bien y aunque aún no tenemos muchos seguidores no nos frena eso, lo que importa es que nuestro mensaje cale y que nos visiten.

G.T.- ¿Creen que les perjudica el hecho de defender el modo de ver del taxi que tiene la Asociación Gremial?

“Los precios fijos serán nuestra salvación”

E.R.- Gremial tiene muy mala imagen, provocada fundamentalmente por los representantes que ha tenido en el pasado más reciente. Por eso, mucha gente renuncia de nuestro foro.

P.R.- Estoy de acuerdo, todo viene derivado por culpa del pasado. Esta junta directiva está pagando lo hecho por los traidores del pasado, está recogiendo los frutos que sembró esa gente.

G.T.- Aún así, en las últimas manifestaciones el presidente de Gremial ha trasladado su mensaje y una parte del sector ha criticado ese mensaje y no tanto lo hecho en el pasado...

E.N.- Las manifestaciones eran convocadas por otras asociaciones. El hecho de que Gremial no se haya sumado a alguna manifestación ha calado en el taxista. Gremial no estaba de acuerdo con alguna de las manifestaciones porque consideraba que no conducían a nada.

P.R.- Creo que Miguel Ángel habrá fallado en algunas cosas pero como a mí siempre me ha dicho, él no quiere mentir a la gente.

G.T.- En el último año parece haber habido dos estrategias distintas bien marcadas: la de las manifestaciones en la calle o la defendida por Gremial o Fedetaxi. ¿Creen que las movilizaciones han cumplido los objetivos por los que se convocaron?

P.R.- Pienso que hoy en día donde tenemos que poner todos nuestros esfuerzos es en dejar a los Tribunales que hagan su labor porque todo el proceso está judicializado. Lo que tenemos que pensar ahora mismo es en mirar a nuestros clientes, escucharlos, y dejar a las asociaciones que trabajen con la administración. Hemos de enfocar un futuro para el taxi y pensar que las manifestaciones han servicio para dar publicidad gratuita a Uber y Cabify.

E.N.- Tampoco se pueden renunciar a ellas llegado el caso, porque las movilizaciones siempre han servido para algo. Pero este asunto en concreto está muy judicializado. Al final el año pasado se produjo mucho desgaste con las movilizaciones y le vino muy bien a la competencia que consiguió un récord de descargas. La gente que no conocía estas apps empezó a conocerlas.

lo que piden los usuarios”

Sabotajes en las calles

G.T.- Dada la situación actual y a la espera de las resoluciones judiciales, pudimos conocer por vuestro trabajo que los taxistas estaban sufriendo sabotajes en sus vehículos en las calles con bastante asiduidad. Con el crecimiento del número de VTC, ¿han percibido un aumento de la tensión en las calles?

P.R.- Los sabotajes a los taxis se están sucediendo diariamente. Creo que está habiendo una docena de coches que están llegando a la Cooperativa con las ruedas rajadas o con los cristales rotos. Que en muchas ocasiones no roban nada, simplemente rompen el cristal. En Barcelona también está pasando esto. Yo soy malpensado y pienso que el día 17 de abril hay un juicio muy importante, me dar por creer que supuestamente están alentando la calle para que aumente la



En su página de Facebook denuncian la competencia desleal de las VTCs





Tanto Nager como Romay apuestan por modernizar el taxi

tensión. Así de claro. No es normal que pase esto diariamente cuando antes no pasaba.

EN.- En todo este asunto de los sabotajes lo que más nos llama la atención es la diferencia que hay cuando se ataca a un Uber o un Cabify que cuando se ataca a un taxi. Cuando se ataca a un coche de Uber sale en la televisión y las propias televisiones deciden tratarlo de forma distinta. Hemos mandado notas de prensa y videos a las televisiones y si el taxista es el atacado eso no vende.

P.R.- Y hay que decir que se han ido incrementando no solo los ataques, también las provocaciones de los conductores de las VTC.

G.T.- ¿Qué tipo de provocaciones?

P.R.- Pues conductores de VTC pegándose a las paradas de taxi, metiéndose en ellas, insultando, eso lo vemos todos los días. Buscan que haya enfrentamientos con el taxi porque la mejor publicidad para ellos es esa. No nos gusta colgar todo el material que tenemos pero si lo debemos utilizar para defendernos, lo sacamos.

G.T.- Ante estos hechos que denuncian, ¿actúa verdaderamente el taxi como un grupo unido para defenderse de esos ataques o provocaciones?

P.R.- Los taxistas están cansados. Los taxistas quieren hacer su hoja y ya está.

EN.- Están cansados pero lo que tienen que hacer es apoyar al compañero en la calle. Yo ya no tengo 20 años y veo un taxista que tiene un problema con alguno de estos coches y yo paro y me bajo a echarle una mano. Pero los taxistas no lo hacen, lo hacemos cuatro. El taxista te ve y pasa. Imagina

“No basta con dar un buen servicio, hay que promocionarlo”

que esto lo hiciéramos el 10%, la historia sería distinta.

GT.- También se ha podido ver en el Foro Gremial cómo denuncian la cantidad de trabajo que hacen las VTC los fines de semana, recalando que ofrecen un servicio más caro que el propio taxi. ¿Creen que el taxista puede llegar a tener algo de responsabilidad en todo esto, más allá de la responsabilidad de quién cumple o no la ley?

P.R.- El problema del taxi es que en Madrid somos 15.730 empresas y cada uno mira por lo suyo. Los taxistas no ven lo que va a llegar en un futuro y también hablo en términos de tecnología. Cuando llegue el 5G, o el taxi espabila o estamos muertos. Tenemos que ver el futuro, lo que va a funcionar y lo

que no. Estamos funcionando ahora igual que en los años ochenta y noventa, salvo que ahora se cobra con una aplicación y con tarjeta. Hay que modernizar el sector y, sobre todo, llevarlo a donde lo queremos llevar para tener nuestro hueco de mercado en el futuro. No podemos permitir que en el futuro que se nos viene seamos meros espectadores de la movilidad urbana.

EN.- Estas plataformas también hay que decir que no han traído nada súper novedoso. Antes de que existieran las plataformas de Cabify o Uber existían en el taxi muchas apps. El problema que ha tenido el taxi es que no ha sabido venderlas y se ha conformado con los servicios que entraban a través de las llamadas telefónicas. Si hubiéramos vendido esas apps igual que lo han hecho ellos, no hubiera habido tal novedad para la gente. Nosotros lo que tiene Cabify y Uber lo tenemos, lo único que no podemos ofrecer nosotros es el precio aproximado fijado con anterioridad, y no podemos porque la administración de momento no lo permite. Estamos en ello y veremos en qué queda.

G.T.- Aprovechando que hace referencia a esto, ¿qué opinión tienen de los precios fijos en el taxi?

P.R.- Creo que es nuestra salvación, lo quiera ver la gente o no. Hemos contactado con usuarios de Cabify y coinciden en que el sector del taxi está anticuado. Pero cuando les preguntas si van a renunciar a utilizar el taxi te dicen que no. Nos dicen que lo que tenemos que hacer es copiar el sistema que permite saber al cliente cuánto le van a cobrar. Si al cliente le cobras por anticipado, le da igual por donde le lleves porque sabe que le van a cobrar eso. Pero acabas con la inseguridad que nace en algunos clientes de saber por dónde le va a llevar el taxista. Estoy convencido que el taxi solo sobrevivirá si escucha lo que piden los usuarios.

Javier Izquierdo

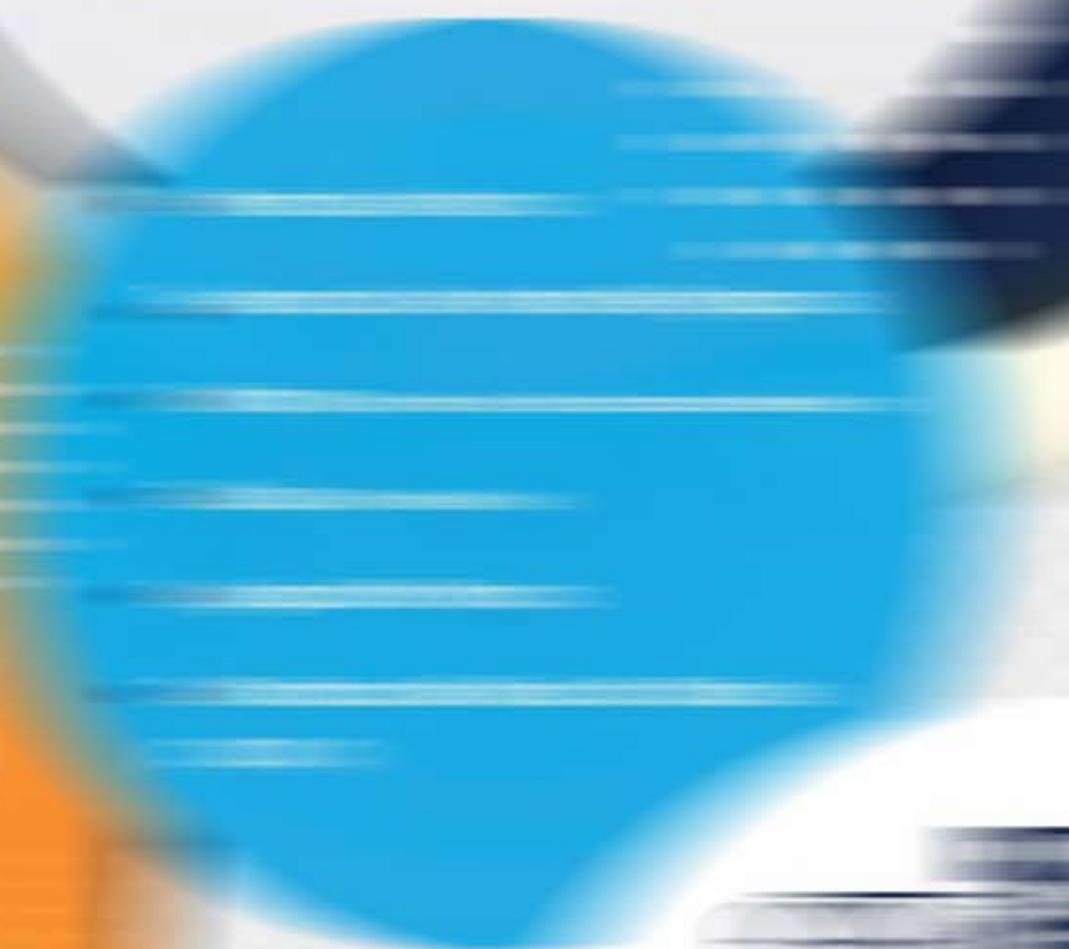
¿Una tasa para vender la marca taxi?

Questionados sobre cómo se podría mejorar el marketing del sector en la actualidad, desde el Foro Gremial tienen claro que es necesario invertir en profesionales. Para ellos “las asociaciones difícilmente se van a poner de acuerdo en poner dinero porque no se juntan ni para comer”. Por este motivo defienden que sean los profesionales quienes inviertan en publicitarse a través de una tasa. “Pasamos una revista anual todos los años y aplicando un excedente, éste se podía cobrar y dedicar a marketing. Si al taxista le tienes que convencer de que hay que poner dinero, no lo pone; pero si se le quita directamente por medio de tasa es distinto”, explican.

Para ambos es importante disponer de dinero para potenciar la marca taxi. “El taxi puede modernizarse, pero hay que saber gestionarse”, aseguran.

THE NEW
UNIVERSITY
OF THE SOUTH
WESTERN
AUSTRALIA

UNIVERSITY
OF THE SOUTH
WESTERN
AUSTRALIA



UNIVERSITY
OF THE SOUTH
WESTERN
AUSTRALIA

Primavera caliente en Barcelona tras el retorno de Uber

El regreso de Uber a Barcelona el pasado mes de marzo con unos 150 coches, propiedad de Alsa, ha reavivado las protestas del taxi contra esta empresa. No es el único frente abierto para el sector en esta primavera, que ha visto a la Autoridad Catalana de la Competencia rechazar al reglamento con el que el Área Metropolitana pretende poner coto a los vehículos de alquiler con conductor. De momento, el pasado 21 de marzo unos 3.000 taxistas se manifestaron en la que ha sido la primera de una nueva oleada de protestas.



Protestas en Barcelona el pasado 21 de marzo

Uber regresó el pasado 3 de marzo a Barcelona después de abandonar la ciudad hace cuatro años. Lo ha hecho de forma más discreta que cuando comenzó a operar con su modalidad UberPOP, hoy suspendida cautelarmente por vía judicial, pero eso no ha impedido que el sector vuelva a mostrar su rechazo. Piden desde el taxi que la administración controle a los vehículos de alquiler con conductor porque consideran que están prestando un servicio propio del taxi incumpliendo de forma sistemática la normativa. Y recuerdan que en Madrid las empresas de VTC han recibido más de 4.000 sanciones, mientras que en el Área Metropolitana de Barcelona sólo han sancionado a 100 vehículos de este tipo.

Si Uber comenzaba a operar en las primeras semanas de marzo, el sector convocaba su primera protesta el 16 de marzo. Lo hacía frente a una estación de autobuses donde se encontraban estacionados varios autobuses de Alsa, empresa a la que pertenecen 120 de los vehículos de alquiler con conductor con los que opera la app estadounidense. La Estación del Norte se convertía así en el primer objetivo de los profesionales del taxi que, liderados por Élite Taxi Barcelona, anun-

ciaban una primavera caliente en las calles para manifestarse contra la vuelta de Uber y, de paso, seguir mostrando su malestar hacia otros operadores como Cabify.

Ahí ya advertían, en palabras de Alberto Álvarez, representante de la asociación, de que no pararían hasta que Alsa se llevara sus coches de Barcelona. Dicho y hecho. Cinco días después, unos 3.000 taxistas, según los organizadores, escenificaron el entierro de Uber y de su competidora, Cabify, que también opera en la Ciudad Condal desde hace unos años y que cuenta con unos 400 vehículos.

En esta ocasión, el escenario elegido fue la Estación de Sants de Barcelona, donde denunciaron la pasividad de la administración ante la actividad "ilegal" que, aseguran desde el sector, desarrollan las plataformas que operan con VTCs. La protesta estaba encabezada por dos ataúdes con los nombres de estas apps de transporte, y aunque el objetivo principal era pedir más control a las VTCs, que aseguran, incumplen de forma reiterada con la normativa, los taxistas hicieron extensible su enfado a otras fórmulas de negocio que, a su juicio, "entierran todos los derechos de las personas". Como explicó

La app opera con 150 VTCs

el propio Álvarez, "empresas como Uber, Deliveroo, Cabify o Airbnb vienen a llevarse todo".

Tras esta segunda protesta, el sector ha anunciado la presencia de "piquetes informativos" en la Estación del Norte y en Sants con los que informar a los usuarios de que empresas como Alsa suministran VTCs a plataformas como Uber. Desde el sector han recordado que el taxi sí mostró su solidaridad hacia las empresas de autobuses en su polémica con Blablacar. Una app que pone en contacto a particulares para compartir coche en trayectos principalmente interurbanos y que se han convertido en uno de los principales competidores para las líneas regulares de autobuses.

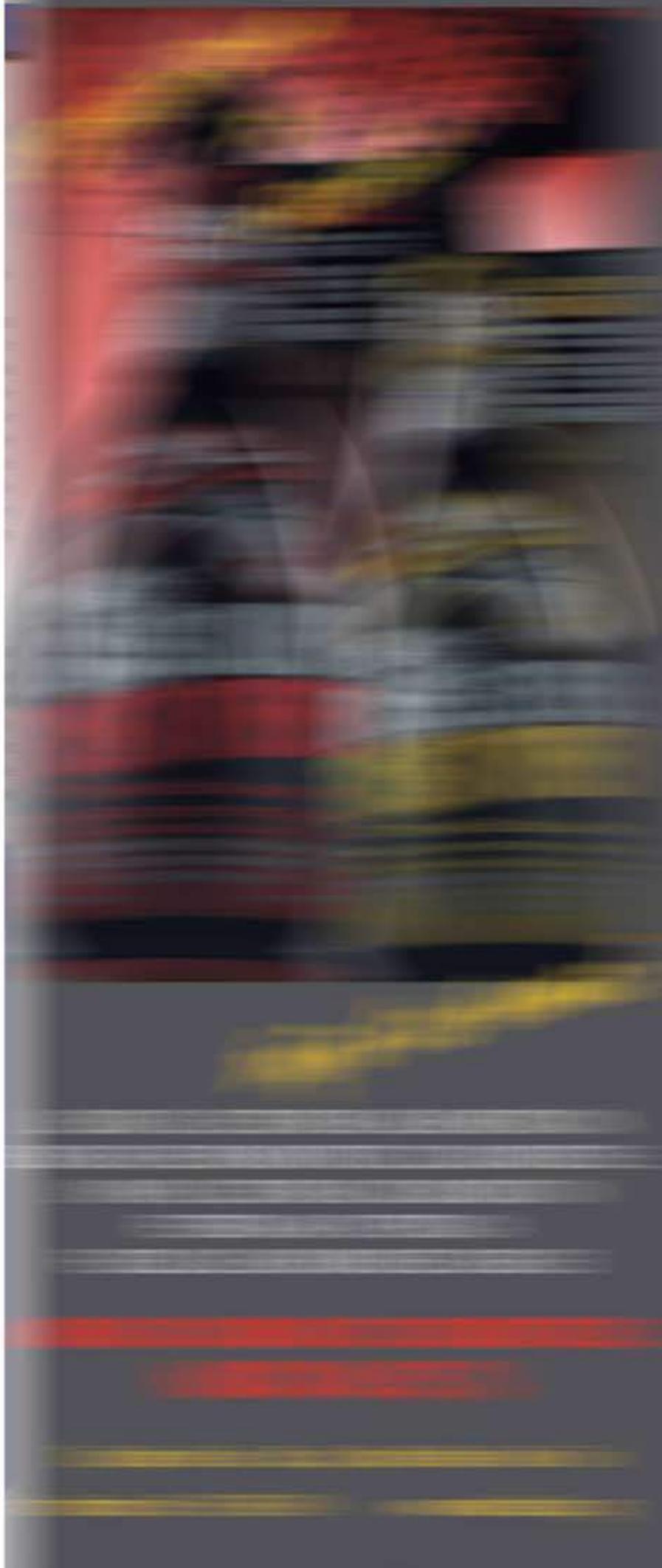
El reglamento de Colau en entredicho

Mientras en las calles se esperan más protestas, el taxi espera que la entrada en vigor del reglamento elaborado por el Área Metropolitana de Barcelona sirva frenar para las aspiraciones de Uber. Sin embargo, ha empezado a surgir los primeros problemas de la mano de la Autoridad Catalana de la Competencia (ACCCO), que considera que este proyecto es "restrictivo" y beneficia

Primera victoria del taxi

La vuelta de Uber a Barcelona ha supuesto, además de sus coches y su app funcionando a pleno rendimiento, la presencia de publicidad. Y una de las campañas que más ha molestado al taxi se podía ver en el hotel Avenida Palace, donde una gran lona cubría el edificio publicitando la app. Decimos cubría porque apenas unos días después de que Alberto Álvarez, de Élite Barcelona, se reuniera con Joan Gaspert, copropietario junto con Boutros El Khoury del hotel, la lona desaparecía.

En el encuentro con Gaspert, que es también presidente del Comité Ejecutivo de Turismo de Barcelona, se habló no solo de retirar dicha publicidad sino de la necesidad de que tanto los hoteles como los taxistas trabajen unidos contra la competencia desleal. Por ello ambas partes han acordado mantener una próxima reunión para abordar de qué manera los distintos actores implicados en el turismo de la ciudad pueden aunar fuerzas contra este tipo de plataformas. Al parecer, según has trasladado desde el propio sector, Gaspert se siente próximo a las reclamaciones que hacen los taxistas, ya que el sector hotelero también está luchando por limitar los efectos del alquiler de pisos turísticos.





Los taxistas escenificaron un entierro de los derechos sociales

Competencia amenaza con impugnar el reglamento Colau

“únicamente” el interés de los taxistas.

Recordamos que la nueva normativa, aprobada de forma inicial por el Pleno del Consell del AMB el pasado 27 de febrero, obligará a las VTCs a disponer de una licencia municipal para poder operar en dicho área metropolitana de la capital catalana. Además, esas licencias municipales estarán limitadas y, según se explica, “en ningún caso el número de autorizaciones vigentes en cada momento podrá superar el ratio de una VTC por cada 30 taxis”. Con estas cifras en la mano, y teniendo en cuenta que actualmente en el AMB operan 10.500 taxis, el número de licencias municipales de VTC no podrá superar las 350, un número bastante reducido ya que el volumen de autorizaciones VTC en Cataluña ronda ya el millar y se espera que se multiplique por dos o por tres en los próximos meses.

A pesar de que tanto el Ayuntamiento como el AMB, y también el sector del taxi, se han mostrado totalmente confiados en que el reglamento saldrá adelante, lo cierto es que una posible impugnación sobrevuela desde su aprobación inicial, y el informe elaborado por la ACCO refuerza esta posibilidad. La Agencia, como sucede con la propia Comisión Nacional del Mercado y la Competencia, CNMC, ha amenazado con impugnar por vía judicial el reglamento si no se tienen en cuenta sus consideraciones.

Y es que para la entidad catalana de la competencia el reglamento, tal y como está elaborado, supondrá la expulsión de operadores con licencia VTC “con la potencial afectación negativa a los intereses de los consumidores”.

Para evitarlo, recomienda la eliminación de este y otros requisitos porque, señala, supone una barrera insalvable de entrada al mercado de los nuevos operadores de VTC que están obteniendo la autorización por

sentencia judicial. Además, introducir un trámite de doble autorización, para la autoridad competencial catalana, “infringe el principio de necesidad”. Suprimir la creación del registro de ámbito metropolitano para que la actividad de las VTC se limite a la contratación previa, o la exigencia de disponer de un local para optar a la concesión de la licencia municipal son otras de las cuestiones que la Agencia Catalana cree que deben suprimirse en el reglamento final.

Multitudinaria protesta en Bruselas

Miles de taxistas de distintas partes de Europa protestaron en Bruselas el pasado 27 de marzo contra una norma que pretende combinar en una misma plataforma al taxi y a los vehículos de alquiler con conductor (VTC). Supervisada por la administración pública de la Región de Bruselas, ambos sectores tendrán los mismos derechos y obligaciones.

Algo que ha puesto en pie de guerra al taxi europeo y que en España ha tenido su voz en la Federación Élite España, FETE, que ha advertido de que Bruselas es “el laboratorio de la Unión Europea” y que “todo cambio legislativo afectará a las ciudades europeas”.

Por este motivo varias delegaciones de Élite Europa, incluidos los taxistas españoles, acudieron a Bruselas a mostrar su solidaridad con sus compañeros belgas. Además de la equiparación entre ambos tipos de transporte, los títulos habilitantes, según indica FETE, dejarán de tener valor y el rendimiento del trabajo y capital serán los criterios aplicables al valor real de la licencia o autorización. Por último, según la nueva normativa, el ministro de Movilidad en la región de Bruselas podría conceder 3.000 licencias de taxi a todos los asalariados que cumplan determinados requisitos.



El fondo King Street, serio factor de riesgo para VTCs tradicionales y taxis

La reciente noticia sobre el desembarco del fondo de inversión King Street Capital Management a nuestro país, que amenaza con adquirir 4.000 VTC en cuestión de meses, ha generado gran inquietud en las empresas nacionales de VTC, pero tampoco es bueno para el sector del taxi, que contará con una competencia aún más feroz en las calles.

El fondo King Street, uno de los más poderosos del mundo, está preparando una alianza con un importante grupo de inversores para contar con la mayor flota de VTCs en nuestro país. Una operación que se realizaría a través de la sociedad Moove Cars, según explica Expansión, y cuyo primer objetivo a corto plazo no es otro que hacerse con el 20% de los permisos de VTC que hay actualmente en España.

El proyecto de Moove, que arrancó en enero de 2016 con la compra de diez autorizaciones VTC, sufrió un importante impulso a finales del año pasado con la entrada de inversores de primer nivel que fueron adquiriendo empresas propietarias de VTC.

El fondo King Street mueve inversiones por valor de más de 20.000 millones de dólares en el mundo y ha llegado a España con

el propósito de acabar controlando una amplísima cuota de mercado de los vehículos de alquiler con conductor.

Todo un jarro de agua fría para las empresas españolas que ya operan con VTCs, en su mayoría medianas y pequeñas empresas, que se encontrarían con serias dificultades para competir con estos gigantes financieros. Un serio revés económico dadas las fuertes inversiones realizadas por estas compañías nacionales en los últimos dos años y medio.

La aparición de este macro inversor americano, junto con el rosario de causas judiciales abiertas, es, según ha podido saber La Gaceta del Taxi, uno de los factores que puede estar influyendo en un cambio de estrategia que propicie un acercamiento de la patronal Unauto hacia el sector del taxi. Evitar

la liberalización sin límites, sería el criterio común que une e interesa a ambos sectores. Unos y otros están de acuerdo, en mayor o menor medida, en que debe existir una regulación que proteja sus intereses. Dicho de otra manera, las empresas nacionales de VTC que están operando en este momento también son favorables a mantener un cierto nivel de regulación sobre su propio tipo de transporte. En palabras textuales de fuentes próximas a Unauto "es de cajón que muchos empresarios de VTCs tradicionales que trabajan de esto no quieran una liberalización del sector".

Todo lo contrario, en principio, de lo que defienden los empresarios asociados a Moove, la compañía que gestionaría, como hemos mencionado, las operaciones de este fondo de inversión.



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

MADRID

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



CITROËN

C-Elysee Feel GLP	1.587	115	11.515*
C-Elysee Shine GLP	1.587	115	11.900*

*PRECIOS DESDE

MOSANCAR. TEL. 91 428 10 60

C/ General Ricardos, 152. Madrid

T. CASTILLO. TEL. 91 358 02 03 - 91 323 49 89

C/ Lezama 6 - C/ Sinesio Delgado 40. Madrid



DACIA

Lodgy Laureate GLP	1.600	100	10.650
--------------------	-------	-----	--------

*No incluido gastos de preparación taxi.

RENAULT JURADO. Tel. 91 401 05 49

C/ Alcalá, 187 Madrid



FIAT

Tipo station Wagon GLP	1.400	120	14.540*
Tipo Sedán GLP	1.400	120	13.080
Talento diesel / Eurotaxi	1.600	125	25.630
Dobló diesel / Eurotaxi	1.600	120	23.520
Dobló GNC	1.400	120	15.700

*Precios desde.

MOTOR VILLAGE. Tel. 917 482 232- 675968406

Av. Aragón 330 - C/ Ciruela, 10. El Carralero
Madrid y Majadahonda



FORD

Mondeo Híbrido / automatic	2.000	187	27.600*
Tourneo Customs titanium / Eurotaxi	2.000	170	30.600*
Tourneo Connect trend / Eurotaxi	1.500	120	18.500*
Transit Connect / Eurotaxi	1.500	100	17.100*

*Precios desde. IVA y preinstalación para taxi incluidos.



MERCEDES

V220 / Eurotaxi	2.000	120	-
Vito Tourer / Eurotaxi	2.000	120	-

El precio no incluye equipamiento para taxi.



NISSAN

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

Estos precios incluyen los descuentos de las ayudas en vigor.



RENAULT

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

*No incluidos gastos de preparación taxi, ni IVA.



SEAT

León TGI Reference DSG	1.4	110	19.100
León TGI Style DSG	1.4	110	19.990



SSANGYONG

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



TESLA

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

Precios desde, restado el IVA y las ayudas institucionales.



TOYOTA

Prius + Eco	1.800	136	24.130
-------------	-------	-----	--------

COMAUTO SUR. Telf. 91 498 71 70

Avda. Carlos Sainz, 11 - Leganés



VOLKSWAGEN

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

Precios con IVA. No incluida preparación ni transformación Eurotaxi.

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

C/ Tauro 27. Madrid. ftome.com

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

BARCELONA

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



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.



DACIA

Lodgy DCi laureate	1.461	110	11.890
Lodgy DCi GLP	1.461	110	11.024
Logan GLP MVC	1.461	90	12.300



FIAT

Dobló Gas Natural	1.400	120	15.000*
Tipo Sedán 1.4 GLP	1.400	120	13.000*
Tipo Hatback GLP	1.400	120	13.500*
Tipo Station Wagon /GLP	1.400	120	14.500*

*Incluido: IVA, descuentos por vehículo Eco y pintura para BCN y AMB.

AUTO 88. Telf. 933 60 32 21. www.auto88.com

La Maquinista. C/ Ciutat d' Asunción 34. Barcelona



FORD

Tourneo Custom/ man	1.300	100	25.200
Tourneo Custom/ man	1.600	125	25.900



NISSAN

Leaf 24 (eléctrico)	109/80kw	-	32.120*
e-NV200 (eléctrico)	109/80kw	-	32.600*

*No incluido plan Movea ni otras ayudas oficiales.



PEUGEOT

508 SW Active Blue HDI	1.600	120	17.785
5008 Active Blue Hdi	1.600	120	19.925

Iva y matriculación incluidos.



RENAULT

Megane Scenic	1.461	105	—
Megane Scenic	1.461	110	—
Megane Scenic	1.461	130	—



SEAT

Alhambra TDI Ref	2.0	150	28.300
Alhambra TDI Style	2.0	150	29.700
Alhambra TDI Style DSG	2.0	150	31.200
León ST TDI Ref	2.0	110	18.000
León ST TDI Style	2.0	110	19.000
León ST GNC DGS Ref	1.4	110	18.900
León ST GNC DGS Style	1.4	110	20.400
Toledo TDI Ref	1.6	115	16.000
Toledo TDI Ref Plus	1.6	115	17.000
Toledo TDI Style	1.6	115	18.000



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



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%..

PREMIADOS METAL LUBE



Santiago Domínguez Pareja

Licencia 12472
36 años en el taxi



David Sánchez Gómez

Licencia 15673
12 años como taxista



Francisco Manuel Pérez López

Licencia 14994
23 años al volante

TABLÓN DE ANUNCIOS

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

Vendo licencia taxi Madrid, lunes impar, coche Toyota Prius 390.000km, garaje, un solo conductor. Precio 150.000 €. Esther Vicente T. 679675904. Email:esthervicente1971@gmail.com

Vendo licencia de taxi Madrid, martes impar, con o sin coche. Seat Altea XL 5 años, en perfecto estado y revisiones. Guillermo T. 652861207. Email: guillermonauta@hotmail.com

Español 50 años serio con cargas familiares busca taxi, fijo e impar. Con garaje. Incorporación inmediata y seriedad. Antonio Pérez Ramos T. 630762919. Email: aprtone@hotmail.com

Se vende taxímetro Hale de retrovisor, Mercedes clase E. Semi nuevo y en perfecto estado Adrián Jimenez García T. 667764851. Email: adriolax@hotmail.com

BARCELONA. Me ofrezco como asalariado. Turno tarde-noche. Con experiencia. Saqib Munir T. 632941671 Email: Saqibmun123@gmail.com

Me ofrezco como conductor de taxi para llevarlo solo. Zona Vallecas, tengo garaje. Preferiblemente a porcentaje. Angel Clemente González T. 610637271. Email: a.clemente_78@hotmail.com

Compro taxis retirados del servicio, ofrezco la mejor tasación por su vehículo, somos profesionales del sector. Daniel Jimenez. T. 633335464 - 913451246. Email: djimenezsalcedo99@gmail.com

Se necesita CONDUCTORA de taxi jornada de 8 horas, centro de Madrid, zona Arturo Soria. Jose Sánchez Díaz T. 619291852-606272177. Email: josanchezd49@gmail.com

Se ofrece conductor a fijo. Responsable y con cargas familiares. Garaje por zona estrecho. Cuidado de coche como si fuera mío. Victor Javier Hernández T. 630440958. Email: Viriti83@gmail.com

Busco conductor. A porcentaje. Que resida en Alcorcón o alrededores. Jesús T. 665143619. Email: jesushp52@gmail.com

BARCELONA. Vendo licencia y coche, modelo Caddy de 6 plazas, año 2013. Viernes y par. 156.000 €. Diego Pulido T. 651151964. Email: pulidocarballido.d@hotmail.com

Chico 31 años, muy responsable y fino profesional busco taxi automático a solo. Hablaríamos condiciones. Domicilio en Vallecas, buena zona. Antonio Salvador T. 657639124. Email: antonio_smm30@outlook.es

Necesito conductor para taxi, turno a elegir y condiciones a acordar. Ángel Fernández T. 619725020. Email: angel.paula@hotmail.com

BARCELONA. Me ofrezco como asalariado. Turno de noche y 2 años de experiencia. Muhammad Rizwan T. 631234240. Email: ismail631234240@gmail.com

Busco conductor taxi Madrid, a porcentaje, disponibilidad completa del coche. Necesario experiencia previa. David. T. 686889985 Email: amgsporti@hotmail.com

Se ofrece conducto turno de 10 horas para taxi Madrid. Lunes, martes miércoles tarde-noche y fines de semana completo, jueves impar, zona sur. Rafael Sánchez Fernández T. 651391588 Email: rafasanchez431@outlook.com

Busco conductor para jornada tarde-noche de 10 horas de lunes a jueves, libra viernes. Fines de semana trabajará solo, licencia par y coche, Toyota Prius nuevo. Se encargará de limpieza y trámites como taller, I.T.V, etc. Requisito: tener experiencia. Estela Guzmán T. 687656667. Email: pelusaguz@yahoo.es

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

BARCELONA. Busco taxi como asalariado. Turno indiferente. Años de experiencia. Francisco Bravo. T. 616042075. Email: frandbj@outlook.com

Chico español, muy responsable y trabajador busco taxi a fijo o comisión. Con cargas familiares. A jornada completa, zona norte. Rubén Corredera Muñoz T. 693670507. Email: corredera6999@gmail.com



THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS

50 East Huron Street, Chicago, IL 60610, USA
Tel: +1 773 847 7200, Fax: +1 773 847 8000
www.uchicago.edu

100 Brook Hill Drive, West Nyack, NY 10994, USA
Tel: +1 845 343 7500, Fax: +1 845 343 7501
www.woolco.com

100 Brook Hill Drive, West Nyack, NY 10994, USA
Tel: +1 845 343 7500, Fax: +1 845 343 7501
www.woolco.com

100 Brook Hill Drive, West Nyack, NY 10994, USA
Tel: +1 845 343 7500, Fax: +1 845 343 7501
www.woolco.com

100 Brook Hill Drive, West Nyack, NY 10994, USA
Tel: +1 845 343 7500, Fax: +1 845 343 7501
www.woolco.com

100 Brook Hill Drive, West Nyack, NY 10994, USA
Tel: +1 845 343 7500, Fax: +1 845 343 7501
www.woolco.com

100 Brook Hill Drive, West Nyack, NY 10994, USA
Tel: +1 845 343 7500, Fax: +1 845 343 7501
www.woolco.com

100 Brook Hill Drive, West Nyack, NY 10994, USA
Tel: +1 845 343 7500, Fax: +1 845 343 7501
www.woolco.com

100 Brook Hill Drive, West Nyack, NY 10994, USA
Tel: +1 845 343 7500, Fax: +1 845 343 7501
www.woolco.com

100 Brook Hill Drive, West Nyack, NY 10994, USA
Tel: +1 845 343 7500, Fax: +1 845 343 7501
www.woolco.com

COMPANIAL REVENUE

REPORT



COMPANIAL REVENUE REPORT

COMPANIAL REVENUE

COMPANIAL REVENUE REPORT

