

La **Gaceta** TAXI

La primera revista del sector del **TAXI**

AÑO XXIV
NÚMERO 268
DICIEMBRE 2018

Hacia un 2019 de nuevos retos

- **Mariano Morón**
Presidente Taxi Zaragoza
- **Madrid ordenará las VTCs**
- **Grecia profesionaliza el taxi**

1. **Introduction**
2. **Methodology**
3. **Results**
4. **Discussion**
5. **Conclusion**



1. Introduction

The purpose of this study is to investigate the impact of climate change on the global economy. This research is significant as it provides insights into the economic consequences of environmental changes, which are crucial for policy-making and business strategy.

- The study aims to analyze the economic impact of climate change.
- It focuses on the relationship between environmental factors and economic growth.
- The research is based on a comprehensive review of existing literature and data.

The methodology employed in this study involves a combination of quantitative and qualitative approaches. Data is collected from various sources, including government reports, academic journals, and industry analyses.



The results of the study indicate that climate change has a significant negative impact on the global economy. The most affected sectors are those that are highly dependent on natural resources and are vulnerable to extreme weather events.

2. Methodology

The methodology used in this study is a combination of quantitative and qualitative methods. The quantitative part involves the use of statistical analysis to measure the economic impact of climate change. The qualitative part involves the use of interviews and focus groups to gather insights from experts in the field. The data is analyzed using a range of statistical techniques, including regression analysis and time series analysis. The results are then compared with existing literature to identify trends and patterns. The study is limited by the availability of data and the complexity of the economic system. However, the findings provide a valuable contribution to the understanding of the economic impact of climate change.

Ordenanzas para las VTCs, SI o SI

El taxi cierra un 2018 muy activo en términos de reivindicación y de protesta. A diferencia de otras ocasiones durante este año ha habido casi plena unanimidad en las demandas. El enemigo a batir no ha estado dentro del taxi sino en la competencia de VTC que ha llegado por miles a ciudades grandes y pequeñas. Aceptando el hecho de que ya nadie discute que este tipo de transporte está dispuesto a competir con fuerza, la primera gran reivindicación era lograr un Real Decreto que salvaguardara los intereses del taxi. Después de reiteradas movilizaciones, especialmente los críticos días de finales de julio y principios de agosto, a la que además de Barcelona y Madrid se fueron sumando de forma espontánea varias ciudades, el Gobierno atendió las demandas del taxi y se comprometió regular las VTC. Compromiso que se convirtió en hecho con la publicación en el BOE del RDL 13/2018, no a gusto de todos porque no supuso una medida inmediata, ya que requiere desarrollar un proyecto de ley, pero en términos fue motivo de una gran alegría para los profesionales del taxi.

Conseguido el RDL, el próximo desafío es implicar a los ayuntamientos y comunidades para que desarrollen ordenanzas y reglamentos donde queden perfectamente establecidos los derechos y obligaciones los vehículos de transporte con conductor. El primer intento partió de la alcaldía de Barcelona pero su iniciativa se encuentra congelada en los tribunales. Por su parte, el Ayuntamiento de Madrid, tal y como publicamos en las páginas 18 y 19, acaba de anunciar que prepara una ordenanza para las VTCs. Varias organizaciones del taxi de otras ciudades están también moviendo ficha para que sus respectivos ayuntamientos regulen estos vehículos. Esta va a ser sin duda para 2019 una de las principales tareas pendientes de resolver, pero por suerte desde una posición menos preocupante que hace un tiempo. Se cierra un año 2018 más esperanzado que otros acorde con las fechas navideñas que se nos acercan. Felices Fiestas para todos.

4. Taxómetro

• Con opinión propia

6. Primera carrera

• 2019 rompe con la tendencia inmovilista y las principales ciudades españolas subirán las tarifas



10. Primera carrera

• Mariano Morón, presidente de APATZ, confirma en esta entrevista su apuesta por el precio cerrado y la modernización del sector



14. Rodar

• Informe sobre la influencia de la agresividad al volante



18. Última hora

• Madrid creará una ordenanza de VTCs



28. Entrevista

• Nikos Nikolaou, de Taxiplus Hellas, analiza en esta entrevista la situación del taxi en Atenas



32. A punto

• Inaugurado Madrid Central con la aprobación del sector del taxi



36. Homologados

• Los taxis autorizados en Madrid y Barcelona

38. gacetadeltaxi.com

• Tablón online



Año XXIV - Número 268 - Diciembre 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,
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

Dépósito 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

Un Sector Olvidado (XIII)

Manu Sánchez

Responsable Geet
Plataforma en defensa
del servicio público del taxi



Como todo en la vida, hasta que uno tiene uso de razón, cuesta teorizar sobre tantas cosas que somos incapaces de llegar a entenderlas para interpretarlas. De igual manera, como todo en la vida, se han ido forjando los razonamientos jurídicos, de interpretación sobre interpretación, construyéndose una excelente biblioteca jurídica en base a las tesis doctorales, y muchas veces generándose controversia entre varias ellas.

Por poner un ejemplo, la Doctrina tradicional incorporó el criterio demanial como título justificativo de la intervención de los Poderes Públicos en el transporte por carretera, basándose para ello en la conexión que existe entre las infraestructuras (es decir, las carreteras, las vías y las calles) y la actividad que se realiza sobre esas infraestructuras, (es decir, el transporte que circula sobre ellas). Este tipo de conexión entre el dominio público y las infraestructuras surge de la tesis doctoral del <<bien indivisible>>. Esto es, la vinculación indivisible entre la ocupación del dominio público y la actividad en él apoyada. El criterio de que la titularidad dominical de la carretera atribuye las competencias sobre las diferentes administraciones para ordenar los transportes que utilizan las vías o espacios públicos al desarrollar la actividad, se manifiesta desde nuestro Derecho a través de autorizaciones (tarjetas de transporte) que están a su vez conectadas con tasas fiscales que imponen las respectivas administraciones como requisitos para poder circular sobre sus vías. Con esta técnica, a su vez, se delimitaban las competencias sobre los poderes de intervención de las distintas administraciones públicas. Dependiendo de la titularidad del dominio público (suelo urbano o carretera), servía como base para poder regular la actividad, encontrándonos de esta manera ante competencias del Estado, Comunidad Autónoma, Provincia, o las correspondientes al municipio.

Otros de los asuntos conflictivos que generó una de las

mayores confusiones terminológicas en la legislación de transporte fue afirmar incorrecta e impropia, que todos los transportes en general eran un servicio público, o que un servicio público era un transporte público. Una confusión que a día de hoy aún perdura en la sociedad. Quién no ha oído decir alguna vez eso de que “el transporte público colectivo es excelente”, cuando verdaderamente lo que se ha querido decir es, “qué bien funciona el servicio público de transporte colectivo que tiene la ciudad de Madrid”. Por consiguiente, el concepto que se dio a la noción de servicio público de transporte se identificó con el transporte público realizado por cuenta ajena, y esto generó una enorme confusión, pues se calificaba a todo el transporte como un servicio público cuando en realidad no lo era.

Otra situación confusa donde pongo un acento especial se encuentra en la denominación que se proporcionó a los vehículos de arrendamiento con y sin conductor, que incluía a todo los vehículos automóviles de turismo de hasta nueve plazas incluido el taxi, con o sin aparato taxímetro. Un concepto distorsionado que ha convivido hasta 2012 en la Ordenanza Reguladora del Servicio, reflejándose como título de Vehículos de Alquiler con Aparato Taxímetro.



Bien es verdad que el arrendamiento de automóviles encaja en el concepto de arrendamiento de cosas, definido en el Código Civil como aquel contrato por el que “una de las partes se obliga a dar a la otra el goce o uso de una cosa por tiempo determinado y precio cierto” (art. 1.543). El ser el objeto arrendado un medio de transporte provoca una intervención administrativa, cuya finalidad es la regulación de los aspectos jurídico-públicos del arrendamiento de automóviles cuando el mismo constituya una

actividad empresarial, sin que tal intervención provoque que el contrato pierda su carácter esencial de institución de Derecho Civil.

Como podremos comprobar, este concepto de arrendamiento o de alquiler, desde que nació esta modalidad en los años 20, es más identificable para las VTCs, y no lo era para el taxi, que verdaderamente es un servicio público de transporte de viajeros realizado en vehículos automóviles de turismo con aparato taxímetro. A la sazón, TAXI con mayúsculas.

“Yo sólo sé que no sé nada” Sócrates



Daniel Díaz

Taxista y escritor

Cuesta mucho entender que los taxistas de Guipuzkoa hayan conseguido suspender vía judicial la adjudicación de 60 VTCs de Ares Capital gracias a su vigilancia continua de todo el proceso judicial, buscando errores de forma, presentando recursos al más mínimo resquicio, es decir, defendiendo lo suyo desde el principio, y sin embargo en Madrid estén entrando todas las VTCs solicitadas (y seguirán entrando, también de Ares Capital) sin problema alguno ni traba de ningún tipo. Sería esclarecedor que algún representante de las asociaciones mayoritarias de Madrid fuera capaz de explicarnos qué se ha hecho para evitar la entrada masiva de VTCs en Madrid (si hubo recursos, si buscaron errores de forma, resquicios legales, etc.). Y si su respuesta es negativa, por supuesto, que al menos tenga el coraje de dimitir.



Enred@dados



@alexcomansa De momento sería muy fácil regularles de forma inmediata y se quitarían 3000 VTC diarias de la calle, días impares matrícula VTCs trabaja, y la matrículas pares PARAN, y los días pares que trabajen las VTCs con matrícula par, y las matrículas impares PARAN.

@PIRESEMILIO Obligación para las VTC de un seguro de responsabilidad civil de 50 millones.

@Pay36M Sólo la unión nos hará llegar a buen puerto, nuestros dirigentes tienen que tener como primer objetivo la unidad

@jose_miguel66 Está bien las tarifas básicas, conceptos, suplementos, aeropuerto, etc. para taxis y autobuses, ¿para los demás vehículos de transporte de personas esa tendencia no existe?

@TAXIDEMADRID Si, sobre todo estás informado de las tarifas que te van a aplicar en los días de alta demanda. Luego no te quejes. Hay muchos que empezaron como tú pero que les han timado y no saben dónde poner una reclamación.

Julián Rodríguez Serrano Esto es a diario y nadie hace nada esta guerra si alguien no la para acabara un día en tragedia que todos lamentaremos.

Paco Ruiz Al cliente hay que simplificarle las tarifas y hacer más entendibles los "suplementos" cuando suben a un avión, al tren o al bus, Nadie les complica tanto con los precios.

Andrés Sanchez del Pino En teoría sí. Alguien más irá a las zonas delimitadas. Pero ahora tardas mucho en hacer una carrera corta y el taxímetro no sube demasiado. Es relativo. Lo que si necesitamos es que el carril bus taxi no sea

utilizado por quienes ya sabemos.

Concepción Gallo Rincón Ánimo a ver si de una vez las regulan, parar otra vez como este verano a nivel nacional que mucho prometer pero poco cumplir

Angel González Muñoz Consideras adecuado que se someta a licencia administrativa municipal el ejercicio de la actividad de los VTC

Manuel Bueno Prieto Están con el rollo del Taxi compartido si eso es imposible hacerlo es que no se dan cuenta. El precio cerrado es una posibilidad más factible y siempre y cuando no sea obligatoria. Pero vamos que esto el que lo tiene que llevar a cabo es Comunidad y Ayuntamiento. Las Asociaciones lo que tienen que hacer es obligar a Fomento a que las Vtcs estén REGULADAS pero YA y una vez hecho esto que se controlen por las Policías Municipales pero con ganas y apoyo de la autoridad que les corresponda.

Manel Blanco Quero Las asociaciones tienen que partir del cese de actividades de los ilegales. O por la vía directa, Gobierno, o vía indirecta Comunidades y Ayuntamientos.

@deogarcia_ Atracar a un trabajador, no puede quedar impune, ahora a esperar que la justicia actúe de verdad.

Sonia Ortega Correcher respecto al 1/30 ya tenía que estar regulado no se que más hay que esperar

@CorralesRubn Eres libre de hacer tu elección, yo la tengo clara, @MADRID obliga a llevar al #taxi libro de reclamaciones y un seguro que responda en caso de accidente y puedes reclamar y denunciar en @MADRID, en los otros

Tarifas al alza en 2019



La subida media de las ciudades analizadas es de 2,14%

A partir del 1 de enero de 2019 realizar un trayecto en taxi en las principales ciudades españolas será algo más costoso. Prácticamente por primera vez desde la llegada de la crisis económica, el sector del taxi incrementa ligeramente el precio de sus tarifas para, entre otras cosas, adaptarlo al valor de los carburantes y a las previsiones del Banco de España sobre el Índice de Precio de Consumo (IPC), del que se espera una subida del 1,7% el próximo año.

Al cierre de esta edición, y faltando por conocer las tarifas oficiales de todas las principales capitales de provincia, se puede afirmar que existe una tendencia al alza en los precios de los servicios de taxi. De las nueve ciudades analizadas (ocho de ellas capitales de provincia), todas menos una suben ligeramente sus tarifas (un 2,14% de media), incluyendo grandes municipios como Madrid, Barcelona, Sevilla y Málaga, que tienen una

importante demanda del servicio.

En Madrid, la Comisión de Precios de la Comunidad por fin ha aceptado modificar el precio de las tarifas tras varios años donde se había optado por la congelación de las mismas. El Ayuntamiento presentó una propuesta refrendada por la Comisión que incluye una subida considerable en el precio del servicio.

Madrid sube tarifas, crea una nueva y elimina suplementos

En concreto la tarifa 1, diurna de lunes a viernes, sube de media un 5,4% tomando

La tarifa 1 y 2 en Madrid suben más de un 5%

como referencia la bajada de bandera, que pasa de 2,40 a 2,50 euros; el precio por kilómetro, que asciende de 1,05 a 1,10 euros; y la hora de espera, que asciende a 22 euros.

La tarifa 2, aplicable durante la noche y los fines de semana, sube un 7,2%. La bajada de bandera se incrementa 20 céntimos hasta situarse en 3,10 euros, el precio por kilómetro pasa de 1,20 a 1,30 y la hora de espera pasa a costar 25 euros.

Junto a estas tarifas, para los viajes con origen en las estaciones de tren de Atocha y Chamartín y en las de autobuses de Méndez Alvaro y Avenida de América, así como los viajes con origen o destino en el recinto del Parque Ferial Juan Carlos I (IFEMA), se crea una nueva tarifa, la tarifa 7, que cuenta con una bajada de bandera especial de 7,50€ que permanecerá inmóvil hasta haber recorrido 1.450 metros. Una vez cubierta dicha distancia, el taxímetro contabilizará la tarifa aplicable en cada momento

El nuevo régimen tarifario incluye la eliminación de casi la totalidad de los suplementos adicionales permaneciendo únicamente como suplemento autorizado el aplicable de 6,70€ a los viajes de los días 24 y 31 de diciembre que finalicen entre las 21.00 horas y las 7.00 del día siguiente.

Por tanto, y sin cuantificar cuánto suponía al sector la eliminación de suplementos y la introducción de la tarifa 7, se puede decir, tomando como referencia la 1 y la 2, que el sector del taxi del Área de Prestación Conjunta de Madrid sube en algo más de un 5% el precio de sus servicios.

Barcelona no cambia su régimen y sube el precio

Sin presentar grandes cambios en cuanto al sistema tarifario, el precio del servicio de taxi de Barcelona se incrementará a partir del 1 de enero aproximadamente un 2,6%. Esta subida se llevará a cabo conforme a los cálculos del IPC establecidos tras las reuniones previas del taxi con la administración.

Algunas asociaciones como Élite Barcelona presentaron nuevas propuestas en cuanto a la estructura tarifaria que finalmente no fueron aceptadas. Entre las propuestas, dicha organización era partidaria de eliminar los suplementos para unirlos en la bajada de bandera y el kilometraje. En este punto parece haber cierta unanimidad en las asociaciones. El Sindicato del Taxi de Catalunya también realizó una encuesta al respecto entre sus afiliados y una amplia mayoría (70%) se posicionó a favor de la eliminación de los suplementos.

El precio de taxi de Barcelona se incrementa un 2,6%

Finalmente, y tras varios meses de trabajo, no se va a llevar a cabo un cambio brusco en el régimen tarifario como así pretendía entre otras la asociación Élite, que entiende que con su idea los taxistas "no perdían poder adquisitivo y el cliente salía favorecido porque se eliminaban los suplementos".

De este modo, la bajada de bandera de la tarifa 1 (precios diurnos de los días laborales) y la tarifa 2 (importes nocturnos y de fines de semana) pasará de 2,15 a 2,20 euros, mientras que el kilómetro recorrido de lunes a viernes durante el día se sitúa en 1,17 euros (este 2018 ha sido de 1,13) y los festivos y las noches se encarecen seis céntimos, hasta los 1,40 euros. Además se mantendrá de cara a 2019 la tarifa mínima de siete euros para los servicios concertados por radioemisora.

Ligera subida en Málaga y Sevilla

Otro lugar que soporta una gran cantidad de demanda de servicios en nuestro país es la Costa del Sol. En su capital, los taxis-

malagueños también verán aumentado el precio de sus servicios. En concreto y haciendo una media de sus distintas tarifas aplicables, el precio subirá un 1,46% a partir del 1 de enero de 2019.

La tarifa que se cobrará de lunes a viernes tendrá un servicio mínimo de 3,80 euros (+4,11%), una bajada de bandera de 1,55 euros (+4,03%), el precio por kilómetro se mantiene igual en 0,86 céntimos y el precio por hora costará 19,67 euros (+1,55%)

Para la tarifa que se aplica en días laborales de 22.00 a 6.00 horas los sábados, domingos y festivos los precios también suben, con un servicio mínimo que costará 4,65 euros (+2,20%), una bajada de bandera de 1,89 euros (+ 2,16%), un precio por kilómetro que se mantiene en 1,06 euros y una hora de servicio que tendrá un coste de 24,34 (+1,16%).

Por otro lado en Sevilla, el Ayuntamiento aprobó una subida del 2,06% de las tarifas de taxi. La bajada de bandera de los días laborales subía de 1,34 a 1,37 euros y la carrera mínima pasaba de 3,65 a 3,72 euros.

Para los servicios nocturnos de días laborales, así como los sábados, domingos y festivos diurnos y aquellos que se realizan en fiestas especiales, la bajada de bandera pasará de 1,63 a 1,66 euros, el precio por kilómetro subirá 2 céntimos y la carrera mínima de 4,56 a 4,65 euros.

San Sebastián "pasa" de los rankings

Ya en el norte y pese a que según los informes anuales que presentan las asociacio-

Murcia mantiene congeladas las tarifas





nes de consumidores San Sebastián siempre se encuentra entre las capitales con los precios de taxi más caros, el servicio también se encarecerá en 2019.

La Junta de Gobierno Local aprobó las tarifas de taxi para 2019, que introduce una subida de un 2% en el precio por kilómetro recorrido y en la hora de espera. Se mantiene intacto, por lo tanto, el precio de la tarifa mínima, que incluye la bajada de bandera y los primeros metros de trayecto.

De este modo, para los días laborables de 7.00 a 22.00 horas se mantiene el precio en 5,32 euros y 6,18 euros para los días laborables de 22.00 a 7.00 horas y para los sábados, domingos y festivos. También se mantiene intacto el precio mínimo en el margen horario de 22.00 a 7.00 horas para los viernes, sábados y víspera de festivo en 6,19 euros.

Castilla y León también experimenta subidas

Ya en Castilla y León, su capital también aumentará el precio del servicio de taxi. En concreto, Valladolid incrementará un 1,235% el precio, una subida con la que está de acuerdo la mayoría del sector pucelano.

La Concejalía de Seguridad y Movilidad, que dirige Luis Vélez, propuso esta subida teniendo en cuenta las previsiones del incremento del Índice de Precios al Consumo (PIC) que el Banco de España calcula que para 2018 se situará en el 1,7%.

La bajada de bandera para la tarifa 1, la que se realiza de 07.00 a 23.00 horas subirá cinco céntimos, pasando de costar 1,70 a 1,75. El precio mínimo por trayecto aumentará 10 céntimos, pasando de 3,40 a 3,50 euros. El precio por kilómetro y la hora de espera se mantienen para una tarifa que supone el 60% de la facturación de un taxista vallisoletano.

En la tarifa 2, aplicable en horario nocturno así como domingos y festivos, subirá la bajada de bandera cinco céntimos, pasando de 2,45 a 2,50 y el cobro mínimo subirá cinco céntimos para quedarse en 4,75 euros. También la subida afectará a los precios de los servicios que incluyan más de un término municipal.

Por otro lado, en Burgos también subirá ligeramente el precio del servicio de taxi. El consejo de administración del Servicio de Movilidad y Transportes aprobó subir las tarifas una vez que conocieron la propuesta enviada por la asociación mayoritaria, Abutaxi. Los taxistas plantearon una subida del 1% para todas las tarifas excepto para la 5, que lleva incluido un incremento algo mayor, pero lejos de las pretensiones de los profesionales.

Caso distinto es el de Murcia, donde al contrario que las otras capitales de provincia analizadas, los representantes y el Ayuntamiento acordaron mantener las mismas tarifas en 2019. Esto supone que, por quinto año consecutivo, no se produce un aumento en el precio del servicio para los usuarios en la capital murciana.

Por último, y al cierre de esta edición, en Galicia parece ser que los taxistas también optan por incrementar el precio del servicio. Los representantes del sector en Vigo plantearon subir un 1,33% sus tarifas para compensar el encarecimiento del combustible. Esto supondría que la bajada de bandera pasara de 3,65 a 3,70 euros. El cambio también afectará al precio por kilómetro, pero en este caso la subida será apenas de un céntimo.

Javier Izquierdo

Las ciudades con mayor demanda suben los precios

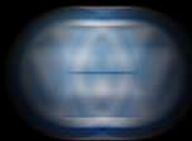
Hate For Hate
COURTESY OF TECHNOLOGY
FROM 2009 TO 2015



Category 1: 100% of the total population

Category 2: 100% of the total population

Category 3: 100% of the total population



Category 4: 100% of the total population

“El cliente debe conocer el

Conocer cuánto cuesta con antelación un servicio de taxi y mejorar la imagen de los profesionales son dos medidas que Mariano Morón, presidente de la Asociación Provincial de Autotaxi de Zaragoza (APATZ), considera fundamentales para la supervivencia del taxi. Un sector que en la capital aragonesa ha dado un paso importante para adaptarse a los tiempos con la obligatoriedad del cobro con tarjeta y paulatina renovación de su flota por una menos contaminante.



Mariano Morón, presidente de la Asociación Provincial de Autotaxi de Zaragoza (APATZ)

El taxi de Zaragoza, como el de la mayoría de ciudades de España, se está adaptando de la manera más rápida posible a los cambios que demanda la sociedad. Esas exigencias sociales van dirigidas sin duda a una mayor profesionalización de los servicios, una adaptación tecnológica y una flota más respetuosa con el medioambiente.

Mariano Morón, presidente de la Asociación Provincial de Autotaxi de Zaragoza (APATZ), es consciente de que el taxi “tiene que actualizarse” para sobrevivir, y a esa actualización está ayudando de algún modo la competencia masiva que está sufriendo el sector en los últimos años. Pese a que en Zaragoza la presencia de plataformas de VTC aún no es importante, Morón sí que considera que se trata de un “peligro” para el que el taxi debe estar preparado.

Gaceta del Taxi.- A partir del próximo 1 de enero de 2019 será obligatorio el pago por tarjeta en todos los taxis de Zaragoza. ¿Cómo se ha gestionado esta medida por parte del taxi con el Ayuntamiento?

Mariano Morón.- Esta medida surgió de una negociación que hicimos con el Ayuntamiento cuando solicitamos subvención para

poner en las calles taxis 100% eléctricos. Después de mucho negociar con ellos y conseguir una cifra importante en concepto de ayudas, la contrapartida que nos pidieron fue mejorar el servicio y que todos los taxis llevaran TPV a partir del 1 de enero de 2019. Nuestra asociación era partidaria de esta medida ya que creemos que tenemos que estar actualizados a los tiempos que corren y dar esa posibilidad de pago. No pusimos objeción alguna y se incluyó en el convenio.

G.T.- A falta de menos de un mes para que sea oficial esta medida, ¿faltan muchos taxistas por adaptarse a la obligación del TPV?

M.M.- No, no hemos hecho un análisis pero nos consta que prácticamente lo deben llevar casi todos porque desde que salió el convenio son muchos los taxistas que han pasado por la oficina a interesarse por las condiciones que ofrecen las diferentes entidades bancarias. No creo que falten muchos.

“Tenemos que estar actualizados a los tiempos que corren”

precio de antemano”

G.T.- ¿Han mantenido negociaciones con las diferentes entidades bancarias para obtener en cierto modo las mejores condiciones para los taxistas?

M.M.- Hemos podido apretar hasta cierto punto, pero la verdad es que las condiciones las consideramos bastante aceptables. Por el mantenimiento del TPV no nos cobra ninguna entidad, y las comisiones por operación están entre 0,20 y 0,35%. Sí que es cierto que piden algún movimiento en la cuenta bancaria.

G.T.- Mencionaba anteriormente la negociación mantenida con el Ayuntamiento para la obtención de una subvención a quienes adquieran taxis 100% eléctricos. ¿En qué condiciones quedaron fijadas finalmente esas ayudas?

M.M.- Veníamos recibiendo subvenciones del Ayuntamiento pero iban dirigidas a los taxis adaptados a personas con movilidad reducida. Cada taxi recibía una ayuda de 4.000 euros. De inicio nos parecía que era insuficiente porque solo la adaptación cuesta casi 8.000 euros. Entonces empezamos a negociar y fruto de esa negociación conseguimos duplicar la subvención. Cada taxista que este año ha incorporado un taxi adaptado ha recibido 8.000 euros.

Pero paralelamente a estas negociaciones estuvimos abordando el tema de la renovación de la flota hacia una más ecológica. Hablamos con el departamento de Movilidad y les dijimos que esos vehículos son más caros de adquirir y les pedimos ayuda. Inicialmente aceptaron la idea pero partieron de una cantidad muy baja, en torno a 2.000-3.000 euros por vehículo. Nos pareció insuficiente y en esa negociación se consiguió que cada taxi eléctrico recibiera 10.000 euros. Pero es que si el taxista, además de adquirir un coche 100% eléctrico lo tiene adaptado a personas con movilidad reducida, puede haber recibido 20.000 euros. Es por tanto que hablamos de subvenciones importantes.

G.T.- ¿Cuántos taxis 100% eléctricos hay hoy en día en Zaragoza?

M.M.- Había tres taxis eléctricos que se adquirieron antes de estas partidas y este año con la subvención se han puesto a prestar servicio otros 15 eléctricos más, y otros seis adaptados; por lo que en total tenemos

A partir del 1 de enero es obligatorio tener pago con tarjeta

24 taxis totalmente eléctricos. El convenio se ha firmado bianual y para el año que viene hay partida presupuestaria para el mismo número de vehículos.

G.T.- Parece ser que mantienen una buena relación con el Ayuntamiento...

M.M.- Sí. En nuestra ciudad ahora está gobernando Zaragoza en Común y debo decir que con el taxi se ha portado bastante bien. Todos hubiéramos querido más, lógicamente. Teníamos un problema endémico cuando nos pusieron el tranvía hace seis o siete años y nos limitó mucho la movilidad porque este tranvía pasa por el centro de la ciudad. Los gobiernos locales anteriores se negaban en profundo a mejorarnos la movilidad en el sentido de permitirnos ciertos pasos y giros y con este gobierno que lleva cuatro años se nos ha abierto la movilidad. Si a esto le sumamos el tema de las subvenciones, sí, se puede decir que hay buena sintonía.

G.T.- Precisamente en una reunión que tuvieron los taxistas madrileños con el gobier-

no local, éste les trasladó que, entre otros, estaban negociando con el Ayuntamiento de Zaragoza para sacar una regulación conjunta de las VTC. ¿Tiene algún tipo de información sobre esa regulación que están desarrollando?

M.M.- Tengo conocimiento de ello y debo decir que con respecto a las VTC, tanto el Gobierno autónomo liderado por PSOE y Chunta Aragonesista como el Ayuntamiento, ambos están a favor de regular y de proteger al taxi. Lo que sucede es que no tenemos la prisa que si tienen en otros lugares como Madrid o Barcelona. No tenemos ese problema, está latente y en cualquier momento nos puede venir, pero habrá que esperar a que se desarrolle el Proyecto de Ley por el que se aprobó el Decreto de Fomento. En cualquier caso la administración local sí que ha mostrado su disponibilidad para que en el momento que tenga competencia, regular las VTC.

G.T.- Actualmente, y según datos de Fomento, en Aragón hay 164 VTC...

M.M.- Eso es, y de esas 164 unas 131 pertenecen a Zaragoza capital, pero en la capital solo están operando 42 licencias de VTC, las que han operado toda la vida y que siempre hemos respetado igual que ellos a nosotros. El resto están trabajando fuera de la Comunidad de manera ilegal, ya sea en Madrid, en Barcelona o en Andalucía. Cuan-



"No estoy a favor del taxi compartido"



Zaragoza dispone en la actualidad de 1.777 taxis

do se ponga en marcha la web de control de la que habla el Gobierno hay que pensar que esas licencias van a retornar a Zaragoza. Entonces habrá que estar atentos para ver en qué mercado se introducen. No hay mercado para todos, no sé donde se van a meter pero vamos a estar atentos para ver en qué ámbito de trabajo acceden.

G.T.- Aún con esa web de control, llegará un momento, según el RDL, en el que sólo puedan hacer servicios urbanos disponiendo de licencia municipal...

M.M.- Cuando llegue esa web de control que el Ministerio de Fomento anunció para finales de año, como tienen ese periodo de moratoria de cuatro años -que podría llegar a seis- las VTC pueden realizar el trabajo que venían realizando, pero no vamos a permitir que hagan trabajo de taxi, ni que utilicen nuestras paradas, ni tampoco que usen el carril bus, etc.

Manual de buenas prácticas

G.T.- Fruto de esta competencia que está sufriendo el taxi, desde el propio sector se están presentando una serie de medidas para mejorar el servicio. Entre ellas está el taxi compartido, ¿está a favor o en contra de esa iniciativa? ¿Cree que puede tener recorrido?

M.M.- No. Creo que en ciudades como Zaragoza el taxi compartido no tiene recorrido. El taxi compartido está bien en ciudades

“No vamos a permitir que las VTC hagan trabajo de taxi”

como Madrid o Barcelona que tienen un área metropolitana amplia, con servicios de largo recorrido o con un aeropuerto importante, pero aquí no se dan tales circunstancias.

G.T.- ¿Y qué piensa del precio cerrado con antelación?

M.M.- En eso sí estoy de acuerdo. Nos parece bien que el cliente conozca el precio de antemano, que a través de la aplicación o la emisora conozca qué taxi le viene, por donde va y a qué precio le va a salir el servicio. Esa es una medida que nos gusta a nosotros.

G.T.- En varias ciudades de España se está impulsando cada vez más el uso del uniforme para los taxistas, ¿qué opinión tiene usted al respecto?

M.M.- Creo que aún debemos mejorar en la imagen y en la amabilidad del servicio. Hemos editado un manual de buenas prácticas que durante el mes de diciembre pasarán los compañeros a recogerlo y ahí hay una serie de medidas de profesionalidad, de cortesía que creemos importante que sean cumplidas por los taxistas. La vestimenta es el único pero que le puedo poner a este Gobierno local, puesto que le pedimos que si no un uniforme, impusieran una uniformidad a los taxistas. Pero no eran partidarios de re-

gular la uniformidad. En el manual lo que hemos hecho es aconsejar que se erradiquen determinadas vestimentas. No soy partidario del uniforme, pero sí ciertos patrones que, sin ser uniforme, cuiden la imagen del taxi. Debemos acabar con las chanclas, el chándal, las camisetas sin mangas, etc.

Lo bueno que se puede sacar de la competencia es que nos ha servido para darnos cuenta de que si el taxi quiere tener futuro, tiene que mejorar, y un factor a mejorar es la imagen.

G.T.- Por último, y como medida que se ha introducido recientemente en Zaragoza, algunos profesionales están instalando cámaras de videovigilancia para mejorar la seguridad. ¿Sabe cuántos dispositivos se han instalado o si hay muchos taxistas interesados?

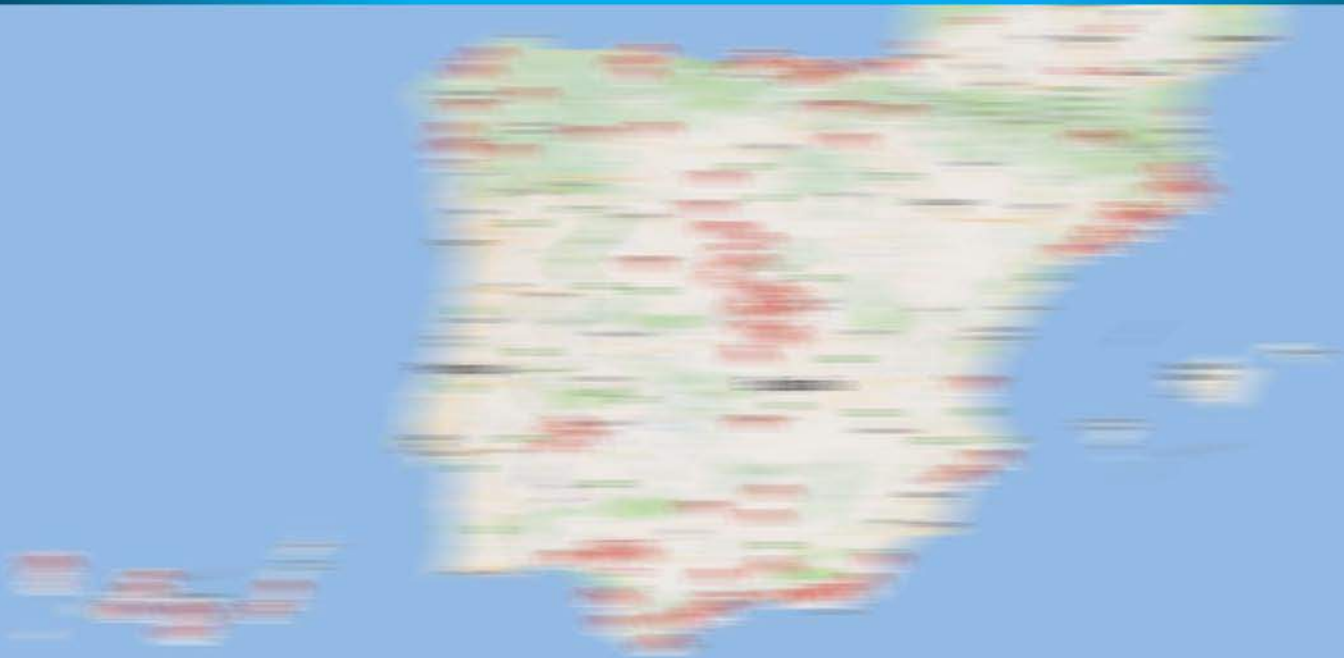
M.M.- El número en sí a día de hoy aún es pequeño. Hablamos de unos ocho taxis los que actualmente llevan cámara de seguridad, pero somos 1.777. Que se hayan interesado tendremos una decena. Pero a mí me parece bien, hemos buscado empresas que trabajen en esto para que puedan poner las cámaras de videovigilancia y hemos trabajado en informar a los compañeros que están interesados en cómo deben proceder para instalar estos dispositivos porque hay que tener en cuenta lo que dice la Ley de protección de datos.

Javier Izquierdo



gide taxi

www.gide.com.tr



gide taxi

gide taxi

91 547 82 00

www.gide.com.tr

La agresividad multiplica por

Pese a que influyen claramente en las posibilidades de tener un accidente al volante, los comportamientos agresivos se repiten día tras día en nuestras carreteras, tal y como refleja una encuesta elaborada por la Fundación Línea Directa en colaboración con la Universitat de Valencia. Dicho estudio ofrece datos tan alarmantes como el hecho de que en España unos 2,8 millones de conductores son agresivos, o que el 13% reconoce haber retado a otro conductor a salir del coche.



El taxista es testigo de los comportamientos agresivos de los conductores

Pasar muchas horas al volante puede influir en que, en determinadas ocasiones, los conductores adopten comportamientos agresivos. Por ese motivo es importante resaltar que la agresividad multiplica por diez el riesgo de sufrir un accidente con víctimas en las carreteras.

Definida como aquella conducta que trata de causar daño o intimidación sobre un tercero, la agresividad puede ser un comportamiento al que se enfrenten en muchas ocasiones profesionales como los taxistas, que a lo largo de sus largas jornadas de trabajo pueden encontrarse multitud de situaciones de estrés de otros conductores y deben saber cómo resolverlo.

Es importante recalcar que los comportamientos agresivos generan de manera involuntaria en el conductor unas sensaciones que dificultan una conducción responsable, aumentando su sensación de poder e invulnerabilidad, haciéndole perder concentración y asumiendo conductas irresponsables o arriesgadas.

Consciente de los problemas que trae consigo la agresividad al volante, la Dirección General de Tráfico, en su Plan Estratégico 2011-2020, convirtió este asunto en una prioridad a analizar, y por ese motivo,

2,8 millones de conductores son altamente agresivos

la Fundación Línea Directa ha elaborado, en colaboración con la Universitat de Valencia, un estudio sobre la influencia que tienen los comportamientos agresivos en los accidentes de tráfico.

Nunca se había estimado la incidencia real de la agresividad en los accidentes de carretera, ni tampoco el número de víctimas causadas por este comportamiento, así como el número de conductores que, sin saberlo, están en riesgo porque adoptan actuaciones agresivas.

Por ese motivo, la mencionada fundación elaboró un estudio realizando 1.700 entrevistas a conductores de más de 18 años, ponderados por edad, sexo y territorio. Los principales datos del estudio muestran que el 10,9% de los encuestados son altamente agresivos al volante. Esta cifra, trasladado al total del censo de conductores que publica la Dirección General de Tráfico, significaría que

diez el riesgo de accidente

2,8 millones de conductores en España son agresivos en el coche.

Un tercio de los conductores se consideran agresivos

El resultado de la encuesta también refleja que los conductores agresivos incrementan por 10 el riesgo de sufrir un accidente con víctimas y por 30 el riesgo de sufrir un accidente con heridos graves. Lo que se traduce en una incidencia absoluta de la agresividad sobre las víctimas en carretera puesto que sólo el 1,1% de los conductores implicados en accidentes con víctimas tenía baja agresividad, mientras que el 11,8% tenía alta agresividad.

Junto al dato mencionado anteriormente de que un 10,9% de los encuestados entraban dentro de los parámetros de agresividad alta, se ha calculado que entre 2012 y 2016, nada menos que 294.174 conductores con alta agresividad se vieron implicados en accidentes con víctimas.

Otro resultado que llama la atención de la encuesta es que a la pregunta formulada a los conductores sobre si se sentían agresivos al volante, el 35% de los encuestados

13% de los conductores ha retado a otro a salir del coche

consideraba que sí. Por distribución geográfica, a nivel nacional, los murcianos y los riojanos admiten ser más agresivos, mientras que los gallegos y los extremeños se ven así mismos más pacientes.

La cosa cambia cuando la pregunta va dirigida al conjunto del país sobre en qué comunidad hay conductores que trasmitan mayor agresividad. En este punto, los encuestados tienen claro que los conductores madrileños son los más agresivos (52%), seguidos de lejos por los catalanes (12%). Esto tiene sentido si sumamos otro resultado de la encuesta que refleja que la conducción agresiva se da principalmente en la ciudad (52%), sobre todo yendo al trabajo o en situaciones de tráfico. Solo en un 8% de los casos se adoptan comportamientos agresivos por cuestiones de ocio.

Las mujeres y los noveles, los que más sufren la agresividad

En este punto lo que concluye el estudio es que el perfil de conductor agresivo se centra en un hombre -supera en 2,5 puntos al porcentaje de mujeres-, joven en torno a 32 años y con pareja, que tiene estudios medios y que conduce más por ciudad y menos por vías interurbanas. Es generalmente el tipo de conductor que pierde más puntos en el carnet, lo que vuelve a conectar la agresividad con la imprudencia al volante.

También los propios conductores reconocen, además de que llevan a cabo conductas agresivas, que han sido víctimas de alguna situación de riesgo derivada de este tipo de conducta. El 15% de los encuestados, que extrapolado al censo total publicado por la DGT serían 4 millones de conductores, asegura haber tenido una situación de riesgo o de accidente derivada de una conducción agresiva. El 5% afirma que, directamente, han sufrido accidentes por este tipo de conductas. Además, el 0,4% de los conductores reconocen haber sido "violentos viales" causando con esa actitud un accidente.

La agresividad, como hemos dicho an-



La mitad de los conductores grita cuando está al volante

El 26% admite haber adelantado bruscamente para intimidar

teriormente, se puede manifestar de muchas maneras al volante. Una de ellas es la agresión o el enfrentamiento físico con otro conductor. En este punto, un 10% de los encuestados reconoce haberse peleado con otro conductor o creó que podría hacerlo. Si trasladamos ese porcentaje al total de conductores, podríamos afirmar que 2,6 millones de conductores creen que podrían tener un enfrentamiento físico con otro.

Siguiendo con las manifestaciones de la agresividad, otra forma es la del reto e intimidación. Según la encuesta, 3,2 millones de conductores habría retado a otro a salir del coche, y ojo al dato, el 26% de los conductores reconoce haber adelantado bruscamente solo con la mera intención de intimidar.

En cuanto a los insultos, el 74% admite haber insultado a otro conductor, el 64% reconoce haber mirado a un tercero con desprecio, el 50% haber gritado a otro y el 46% de los conductores reconoce que alguna vez ha hecho a otro el famoso gesto despectivo consistente en "sacar el dedo" y conocido coloquialmente como peinetas.

¿Por qué hay conductores agresivos?

El estudio también muestra que hay dos grupos sociales que sufren por encima de todo la agresividad del resto de conductores. Dichos grupos son las mujeres y los conductores noveles.

A la hora de responder a la cuestión de por qué son agresivos al volante, muchos lo achacan a causas externas del propio conductor. En concreto, un 20% al estrés del día a día generado por el trabajo o las cargas familiares, un 15% a los demás conductores y un 12% a los atascos.

Sin embargo, otros encuestados lo achacan a causas propias del conductor: el 41% a la sensación del anonimato, el 27% a la sensación de velocidad y el 8% por egoísmo, manifestado por ejemplo en no dejar pasar a otro en una incorporación.

Sobre si viajar solo o con compañía influye a la hora de tener más o menos agresividad al volante de un coche, un 57% de los

encuestados considera que los comportamientos agresivos aumentan cuando viajas acompañado de amigos, mientras que un 42% piensa que aumentas cuando viajas solo. De entre los que piensan que la compañía disminuye el riesgo, un 62% de los encuestados piensa que los hijos disminuyen el riesgo y un 37% piensa que viajar con el cónyuge también lo disminuye.

Por último, y una vez analizado que, efectivamente, hay una buena parte importante del total de los conductores en España que lleva a cabo una conducción agresiva, falta por analizar qué medidas se pueden adoptar para disminuir esos comportamientos.

Más de la mitad de los encuestados ve

con buenos ojos la idea de quitar puntos a aquellos que conduzcan de forma agresiva, aunque no hayan cometido una infracción concreta. El 46% también apunta como idea fomentar aún más la formación en las autoescuelas sobre estos comportamientos y los peligros que atañan.

El 41% de los participantes en el estudio propone como idea inmovilizar temporalmente el vehículo a aquellos que se les identifique agresividad al volante. Las charlas son las víctimas ayudarían también a reducir los niveles de ira dentro de un coche para un 40% de los encuestados y solo el 38% considera útil multar por insultos o por abusar del claxon para reducir la agresividad.

Ideas para relajarse antes y durante la conducción

Para evitar entrar en episodios de ansiedad y agresividad al volante, los expertos dan una serie de pautas para llevarlas a cabo antes de la conducción y durante la misma. Antes de subirse al coche, es recomendable haber preparado el viaje, previendo los posibles atascos e incidencias. Si no se puede llegar a una cita, de cualquier índole, lo más recomendable es llamar y avisar por teléfono de lo que sucede.

Por otro lado, si se acaba de tener una discusión fuerte hay que evitar por todos los medios coger un vehículo y si nos vamos a enfrentar a un viaje largo, hay que descansar convenientemente respetando durante el trayecto las dos horas máximas de conducción continuada.

Una vez hayamos arrancado el viaje, hay que intentar lograr un ambiente llamado de confort. Esto se logra con una interior del vehículo en torno a 20º-21º, sin música estridente e con una hidratación constante y regular.

Durante la conducción, y aunque pueda parecer algo obvio, la respiración es fundamental. De ahí que los expertos recomienden que si un conductor está irritado por cualquier circunstancia, respire profundamente varias veces para intentar relajarse.

Por último, si se produce una discusión en el interior del vehículo, hay que intentar frenarla lo antes posible y aplazarla en su caso. Si se debe a los niños, es conveniente detenerse en un lugar seguro y tratar de calmarlos, y si se debe a un tercer conductor, lo mejor es ignorarlo. Debemos pensar que no hay mejor forma de hacer sentir en fuera de juego a un agresivo que no hacerle caso.



Hay que lograr un ambiente confortable durante la conducción

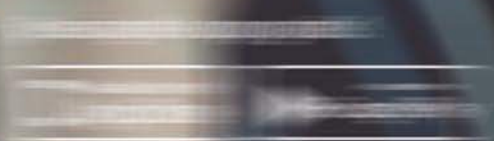
Tenaratus dientesa lapina del mundo.



Esencia.

Un mundo de posibilidades.
Un mundo de posibilidades.
Un mundo de posibilidades.
Un mundo de posibilidades.
Un mundo de posibilidades.
Un mundo de posibilidades.
Un mundo de posibilidades.

www.tenaratus.com



Madrid prepara una ordenanza



Rita Maestre e Inés Sabanés explican los planes de Madrid con las VTC

Tanto en reuniones como a través de protestas en las calles, el taxi de Madrid había dejado claro al Ayuntamiento de la capital que quería que iniciase los trámites para regular la actividad de los vehículos de alquiler con conductor (VTC).

Finalmente, el Consistorio aceptó las demandas del colectivo y el pasado 5 de diciembre anunció que había iniciado los trámites para regular las VTC a través de una ordenanza. El primer paso para abordar esta regulación será mediante una consulta ciudadana previa al borrador de la normativa con la que se pretende fijar las condiciones de estos servicios.

Tras la convalidación en el Congreso de los Diputados del Real Decreto 13/2018, y a pesar de que existe una moratoria de cuatro a seis años para poder aprobar una licencia municipal a las VTC que las obligue en cierto modo a realizar solo servicios interurbanos, el Ayuntamiento de Madrid sí que tiene competencia para regular otros aspectos relativos a su actividad y sus consecuencias para los ciudadanos.

En un comunicado, el Gobierno local recordó que los ayuntamientos ya tienen capacidad para regular la movilidad y la calidad del aire, pero es que además, a esa competencia se suma la otorgada por el RDL que establece que las VTC también pueden regularse por parte de las ciudades en cuanto “al uso del

dominio público viario, gestión del tráfico, protección del medioambiente y prevención de la contaminación”.

Especialmente, explica el Ayuntamiento, el RDL habilita a las administraciones locales a regular las VTC en materia de estacionamiento, horarios y calendario de servicios o restricciones a la circulación por razones de contaminación atmosférica.

Reducir los efectos negativos que ha producido sobre la ciudad el incremento de las VTC, especialmente en fluidez de tráfico, contaminación y uso armonioso del espacio público, así como evitar que se vulneren derechos de los usuarios, son los principales objetivos que persigue el Ayuntamiento con esta nueva ordenanza.

Consulta ciudadana

Antes del borrador, el equipo de Manuela Carmena preguntará a los ciudadanos para determinar cuáles son los aspectos positivos o negativos que pueden surgir de la regulación de las condiciones de las VTC. El Ayuntamiento pretende saber qué aspectos consi-

dera la ciudadanía que deberían regularse de manera prioritaria.

Además, el Consistorio quiere escuchar sugerencias de los ciudadanos sobre las características que se establecerán con las VTC respecto al estacionamiento y sobre los requisitos medioambientales.

El listado de cuestiones que conforman la consulta también incluye preguntar a la ciudadanía si considera que el Ayuntamiento de Madrid debe regular estas materias lo antes posible, como pide el taxi, o esperar a que sea el Estado o la Comunidad de Madrid le atribuyan más competencias.

Los días previos al anuncio del Ayuntamiento, el sector del taxi y la administración local habían mantenido diferentes reuniones sobre la necesidad de regular las VTC. Incluso el 26 de noviembre, cientos de taxistas –las organizaciones convocantes cifraban los asistentes en 5.000- se manifestaron para pedir acciones rápidas en la regulación de VTC.

La protesta fue convocada por la Asociación Élite Taxi Madrid y la Plataforma Caracol, e incluía un acto frente a la sede de la Comunidad de Madrid y otro frente a la sede del Ayuntamiento en la Plaza de Cibeles.

Alfonso García, presidente de la Plataforma Caracol, explicó a La Gaceta del Taxi que el Ayuntamiento “ya tenía competencias para regular” aunque ahora el RDL se lo haya “recordado”. “Queremos recordarles que, aunque nos hayan dicho que quieren regular, tienen que hacerlo”, afirmó ante la cuestión de por qué se manifestaban también contra la administración local.

Por su parte, desde Élite Taxi Madrid, su presidente Sergio Vega justificó la protesta ante el Ayuntamiento en la necesidad de acortar plazos. “Confiamos en su buen camino y pretendemos que los plazos se acorten y que no se olviden que el taxi necesita de la ayuda del Ayuntamiento y vamos a su puerta a recordárselo”.

Ese día no acudieron a manifestarse ni la Federación Profesional del Taxi de Madrid ni tampoco la Asociación gremial. Ambas organizaciones entendían que no era el momento de presionar en la calle tras el compromiso anunciado por el Ayuntamiento de Madrid de regular las VTC -como así anunció después en una reunión que mantuvo días antes de la celebración de esa protesta.

El borrador se conocerá tras la consulta

Manifiesto para las VTC

Manifiestación contra la Comunidad

Sin embargo, en contra de la pasividad de la Comunidad de Madrid para regular las VTC sí que parece haber más consenso. De hecho, Federación y Gremial -que no fueron el 26 de noviembre- junto con la Asociación Madrileña del Taxi acordaron convocar una manifestación para el día 9 de enero de 2019 contra la administración regional.

La convocatoria, según se explica en un comunicado conjunto firmado por las tres organizaciones representativas, fue consensuada tras una reunión que se celebró en la sede de la Asociación Gremial. La protesta se llevará a cabo de 11.00 a 14.00 horas, comenzando en la sede de la Dirección General de Transportes de la Comunidad de Madrid (calle Ourense, 60) y finalizando en la sede de la Consejería de Transportes (calle Maudes, 17).

Hay que recordar que el día 26 de noviembre ya Élite y Caracol protestaron contra la Comunidad por la pasividad mostrada a la hora de atender las necesidades del taxi. Será, por lo tanto, la segunda vez en poco más de un mes que el taxi se manifiesta instando al Gobierno regional a iniciar una regulación de las VTCs.



El 9 de enero el taxi volverá a manifestarse contra la CAM

60 VTC rechazadas por el Supremo en Guipúzcoa



El TSJPV estimó el recurso de los taxistas contra Ares Capital

La insistencia de los taxistas ha tenido su recompensa y finalmente 60 autorizaciones de vehículos alquiler con conductor (VTC) que en su momento fueron aceptadas y obligadas a ponerlas en funcionamiento han acabado siendo rechazadas por el Tribunal Supremo.

Estas autorizaciones fueron solicitadas por la empresa Ares Capital SA antes de que entrase en vigor el Reglamento de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres (que entró en vigor en noviembre de 2015) y no había un texto legal que impidiese la concesión de las VTC.

En un primer momento, la Diputación de Guipúzcoa rechazó conceder esas VTC pero en el año 2016, tras una sentencia del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco (TSJPV) que dio la razón a la empresa solicitante, el Departamento de Movilidad volvió a estimar la solicitud de Ares Capital.

Sin embargo, tan solo un mes después, la Federación Vasca del Taxi, junto con la Asociación Guipuzcoana del Taxi y la empresa de VTC tradicionales Vallina, interpusieron un recurso de alzada contra esa resolución foral. Los taxistas, que habían seguido al detalle todo el proceso de tramitación, detectaron una serie de incumplimientos en las condiciones exigidas para la concesión.

Manu Andoni, representante de los taxistas vascos, cuestionado por ello por este medio, lamenta no poder dar más detalles concretos de cómo centraron su estrategia, "porque no queremos dar pistas al enemigo ya que tenemos muchos procedimientos aún por cerrar".

Documentación fuera de plazo

El recurso presentado por los taxistas fue estimado en parte y de nuevo el Departamento de Movilidad paralizó la concesión de esas 60 VTC. Un informe de dicho departamento confirmaba que la compañía había incumplido de forma reiterada el plazo legalmente establecido para aportar la documentación pertinente, sobre todo en cuestiones de seguros.

En marzo de 2017 Ares Capital recurrió dicha decisión otra vez al TSJPV, pero en esta ocasión el tribunal dio la razón a la administración guipuzcoana y no concede esas VTCs. La compañía solicitante de las autorizaciones no se quedó de brazos cruzados y recurrió como última instancia al Tribunal Supremo que, sin embargo y para alegría de los taxistas, ha dado hace apenas un mes rubrica la a decisión adaptada por el tribunal vasco y ha rechazado la concesión de las VTC.

Con esta sentencia se pone fin a más de cuatro años de disputas judiciales y Ares Capital, como le pasó anteriormente en Palma de Mallorca, no podrá poner en marcha un número importante de VTC pese a que fueron solicitadas cuando aún no estaba reglamentado el ratio de 1/30 entre estos vehículos y los taxis.

Andoni, que se muestra "muy satisfecho" por la decisión del Supremo, entiende también que no es el momento de lanzar las campanas al vuelo puesto que aún pueden entrar muchas VTC que dañen sustancialmente la actividad económica de los taxistas en diversas partes del País Vasco. Una comunidad la vasca donde, hasta el momento, la administración ha respaldado a los taxistas y en lugares como Bilbao se estaría planteando la posibilidad de desarrollar una ordenanza que incluya a ambos sectores para evitar una desregularización.



TOYOTA

GRANDIS

1.8i

TOYOTA GRANDIS TECNOLOGIA



TECNOLOGIA



TECNOLOGIA

- Motor 1.8i 150CV
- Cambio automatico a 4 rapporti
- Servosterzo

TECNOLOGIA

- Servosterzo
- Servosterzo
- Servosterzo

Toyota
 Grandis
 1.8i
 150CV

Toyota
 Grandis
 1.8i
 150CV

15.000 euros de ayudas por comprar un eurotaxi



Cada propietario podrá optar a 7.500 euros

Los taxistas de Torrelavega que decidan comprar un vehículo adaptado a personas con movilidad reducida podrán optar a una ayuda para subvencionar su inversión. En concreto, el Ayuntamiento destinará una partida de 15.000 euros y la ayuda máxima a la que podrá optar cada titular es de 7.500 euros.

Según recoge El Diario de Cantabria, Verena Fernández, concejala delegada del taxi en Torrelavega, explicó que se tratará de subvenciones directas que se concederán por orden de inscripción en el caso de que se cumplan los requisitos.

El objetivo de esta iniciativa no es otro que facilitar la adquisición de este tipo de vehículos a los taxistas que estén interesados y, de este modo, cumplir la normativa que establece que Torrelavega debe contar, al menos, con dos vehículos eurotaxi. Actualmente la ciudad cántabra no dispone de ninguno.

El Ayuntamiento quiere alcanzar este objetivo sin aumentar el número de licencias, ya que, según la edil, ya es superior al que corresponde por número de habitantes”.

Taxista multado por entrar a orinar al baño de un hospital

Un taxista fue multado por la Policía Local de Zaragoza por abandonar su vehículo estacionado en la parada situada en el Hospital Miguel Servet. Cuando vio que los agentes le iban a sancionar, el taxista les explicó que había entrado de “urgencia” al baño del centro hospitalario a orinar al ver que tenía aún siete taxis estacionados en la parada delante de él.

Según informa el Heraldo, el taxista intentó convencer a los agentes de que sólo había tardado “dos minutos” en entrar al baño, pero las explicaciones no le sirvieron de nada y ahora se verá obligado a abonar 60 euros de sanción.

El profesional explicó al citado medio

que lo que le importa, más allá del dinero, es “la impotencia que sufres al sentirte atropellado injustamente”. “Al ver que estaba el último en la fila y que había compañeros para atender a varios clientes, me ausenté un momento para ir al baño”, explica el taxista, que reconoce que no se podía “aguantar más”.

“Los conductores de autobús y del tranvía tienen baños en la calle, pero a nosotros el Ayuntamiento no nos pone nada”, argumenta el conductor, justificando que su acción por ese motivo no le parece ninguna barbaridad.



PREMIADOS METAL LUBE



Juan Pablo Hernández
Licencia 01836
5 años en el sector



Antonio Moreno
Licencia 10599
33 años en el sector



Miguel Ángel Blazquez
Licencia 03795
25 años en el sector

SECRET

SECRET

SECRET

SECRET

SECRET

SECRET

SECRET

SECRET

SECRET

SECRET

SECRET

SECRET

SECRET

SECRET



SECRET

Taxistas piden a Fomento el precio cerrado y taxi compartido

La Federación Española del Taxi (Fedetaxi), en una reunión mantenida en el Ministerio de Fomento con los directores generales de transportes de las 17 Comunidades Autónomas, reiteró su petición de que se permita al taxi ofrecer a los clientes tarifas prefijadas y taxi compartido.

En el encuentro, la organización de los taxistas también expuso las reivindicaciones del sector para el desarrollo del RDL 13/2018 con el que el taxi pretende que se lleve a cabo una regulación eficiente de la prestación de servicios que llevan a cabo los vehículos de alquiler con conductor (VTC).

“Lo que quiere el ciudadano es saber lo que le va a costar el servicio y es lo que nosotros queremos darle a través de nuestras aplicaciones”, explicó Miguel Ángel Leal, presidente de Fedetaxi, asegurando que hoy en día la administración no permite al cliente esa posibilidad.

Para comienzos de 2019 se espera que se celebre una nueva reunión en la que, además del taxi, estén presentes representantes de VTC, la Federación Española de Municipios y Provincias y los ayuntamientos más afectados por la llegada de las plataformas disruptivas de transporte.

Por último, Fedetaxi anuncia que está ultimando los detalles de la denuncia que pretende presentar contra Fomento por las indemnizaciones previstas a las empresas de VTC, por los seis años o más de moratoria para la aplicación efectiva de la licencia urbana.



El taxi considera una desventaja no tener precio cerrado

Uber multada con 600.000 euros por ocultar el robo de datos



Uber también ha sido multada en Reino Unido

Ocultar un ciberataque que afectó a todos sus clientes a escala mundial le ha salido caro a la compañía Uber. La Autoridad Holandesa de Protección de Datos ha decidido multar a la empresa americana a pagar 600.000 euros por no informar sobre el robo de datos personales de sus usuarios.

Los nombres, las direcciones de correo electrónico y los números de teléfono de millones de personas acabaron en manos de piratas informáticos. En concreto, en Holanda el asalto afectó a 174.000 de los 400.000 usuarios, y de ahí la razón de la multa.

Según informa El País, al estar la oficina central de Uber en Ámsterdam, la Autoridad holandesa de Protección de Datos abrió una investigación a escala europea donde también están presentes países como Alemania, Francia, Italia y Reino Unido.

No es la primera multa que conoce la compañía que ofrece servicios de transporte, puesto que este martes fue sancionada en Reino Unido con 433.818 euros “por no proteger la privacidad de 2,7 millones de viajeros”.

Foro de trabajo para regular las VTC

El Ayuntamiento de Sevilla, ante las importantes jornadas de protestas que durante el mes de noviembre celebraron los taxistas de la capital andaluza, se ha comprometido con el sector a crear un grupo de trabajo para abordar un marco regulador para las actividades de las VTC que fomente una competencia leal con el taxi.

El acuerdo llegó en una reunión que mantuvieron las asociaciones del taxi de Sevilla con el alcalde de la ciudad, Juan Espadas, y con el delegado de Movilidad, Juan Carlos Cabrera. En dicho grupo de trabajo partici-

parán también la Federación Andaluza de Municipios y Provincias, las principales ciudades y la Junta de Andalucía para desarrollar una regulación común en toda Andalucía para las VTC.

En virtud de ese compromiso, las asociaciones del taxi podrán realizar propuestas que serán analizadas en dicho foro de trabajo y que se podrán aplicar posteriormente en el ámbito autonómico y local.

Por otro lado, según informa La Voz Digital, el Consistorio también se comprometió a incorporar servicios para detectar posibles situaciones de intrusismo que lleven a cabo



El Ayuntamiento evita más huelgas de taxi por el momento

las VTC al incumplir la normativa de transporte captando clientes en la vía pública.

A lo largo del mes de diciembre está prevista una nueva reunión en la que los taxistas presentarán un borrador con las principales demandas del sector, centradas, sobre todo, en la regulación de las VTC. El taxi descartó la convocatoria de nuevos paros y se mostraron satisfechos con la actitud mostrada por el Ayuntamiento



TAXI PREFABORIT



...
...
...

...
...
...

...
...
...



“Queremos ser un referente de



Diego Moreno es el Gerente de este nuevo centro oficial Taxitronic

Los taxistas madrileños disponen desde el pasado 10 de diciembre de un nuevo taller oficial de la marca Taxitronic. Se trata de WeTaxi, un centro especializado en electrónica y dedicado en exclusiva a los equipos de la marca. Con 330 metros de instalaciones, asistencia las 24 horas y sin cuotas de mantenimiento, quiere ser un referente de marca y servicio para los taxistas. Ofrecerán también servicios de gestión a partir de enero, nos explica en esta entrevista el gerente del centro, Diego Moreno.

La Gaceta del Taxi.- ¿Por qué surge We-Taxi y cuál es su procedencia?

Diego Moreno.- Somos ya el distribuidor oficial de Taxitronic en Madrid. Todo surge cuando llega a nuestros oídos que Taxitronic está ofreciendo la concesión a otro distribuidor y buscando un inversor. Y nosotros que tenemos familia de taxistas, tanto yo, como parte del equipo, decidimos que podía ser una buena idea y nos trasladamos a Barcelona a hablar con ellos y llegamos a un acuerdo.

Les explicamos que nosotros queremos llevar la marca en Madrid pero también hemos visto que en lo que había anteriormente, nunca ha existido nada dedicado solo al taxista y taxi, la parte de taxímetros siempre se incluía como una sección o como un complemento dentro del taller porque no era su actividad principal. Nosotros sí tenemos el taxi como actividad principal y única y así se lo manifestamos a los responsables de Taxitronic. Eso es un elemento que nos diferencia porque hasta ahora como he dicho no existía un taller oficial dedicado en exclusiva a una marca. Y nosotros queremos ser un referente de marca y servicio para los taxistas. Partimos ya

con unos 3000 taxis, que son con los que trabajaba la anterior concesión pero confiamos en ir aumentando este número poco a poco.

G.T.- ¿Hay algún punto en el acuerdo de obligado cumplimiento por parte de la marca?

D.M.- Dedicación a la marca, cero competencia desleal y asistencia a sus clientes, porque ellos entendían que no estaban bien atendidos con el anterior taller Pinauto. En Barcelona sí que tienen un taller oficial donde se atiende bien pero aquí, siendo la capital, no habían encontrado unas instalaciones a la altura para asistir a los clientes y que además potenciara su marca. Con este cambio la idea es mejorar en instalaciones y servicio, y creo que también es una forma de incentivar a la competencia. A nivel empresarial a nadie le viene bien que tu manzana la venda siempre el mismo frutero, al final lo que va a hacer es manipularte. Pero con una competencia...

G.T.- Nos consta que han recibido críticas por no ser del taxi, ¿Qué tiene que decir al respecto?

D.M.- Lo primero que todos los empleados que hay aquí, ya sea directa o indirectamente a través de familiares tenemos un taxi. Pero si la crítica es que no somos taxistas, no le veo sentido. No veo sentido a esa frase de “tú no eres taxista”, “no puedes ganar dinero con los taxistas”. Esas frases son sectarias y están fuera de lugar. Pertenecemos todos directa o indirectamente y estamos aquí porque conocemos el sector. Tenemos familiares dentro del taxi. Aquí un señor viene a comprar un producto y se le da en las mejores condiciones. ¿O es que el dinero de los taxistas tiene que ser para los taxistas? No creo que tenga sen-

tido. Nos critican porque somos la competencia y eso no gusta.

G.T.- Su cliente es el taxista ¿Qué le ofrecen que sea diferente?

D.M.- El concepto es ofrecer el mejor servicio y la mejor atención al profesional del taxi, sea o no socio de otra entidad. Y queremos aclarar que no vamos en contra de la cooperativa, no vamos a llamar a ningún socio para que se venga. Aunque si es cierto que en estos días desde que llegamos nos han llamado unas 100 personas socios interesándose por nuestros servicios.

La pregunta que más nos hacen los taxistas cuando llaman es cuánto cobramos de cuota. Y la respuesta es que nosotros no cobramos ni un euro.

Somos una tienda, una tienda-taller oficial, cuando tienes un problema te lo arreglamos, te cobramos lo que dice Taxitronic y hasta la próxima cita. No hay por qué tener un mantenimiento contratado.

G.T.- ¿Este tipo de aparatos dan problemas?

D.M.- Son equipos muy avanzados tecnológicamente y es raro que se rompan y si se rompe tienen garantía de 24 meses. Nosotros somos servicio, vienes, si lo quieres cambiar te lo cambiamos. Si se ha roto algo como la botonera, que vale 15 euros, pues la cambiamos. El taxista nos llama, porque tenemos servicio 24 horas, y en un momento se lo cambiamos.

G.T.- ¿Por qué no tienen cuotas?

D.M.- Descartamos la cuota de mantenimiento porque es como si en la tienda donde compramos la ropa te dicen que te van a poner una cuota por el mantenimiento.

Estamos hablando de equipos muy avanzados tecnológicamente que es muy difícil que se averíen o se rompan. Lo normal es que se cambien porque el taxista se ha aburrido del que tiene o se le ha quedado obsoleto. Contamos con luminosos, impresoras y con todos los taxímetros, además ofrecemos una financiación a 12 meses sin intereses en todos los productos.

G.T.- Con qué equipos cuentan en estas nuevas instalaciones?

D.M.- Industria ya nos ha dado un registro, que es obligatorio para que podamos trabajar

“Tenemos el taxi como actividad principal”

marca y servicio al taxista”

con los equipos. Y acabamos de instalar el velocímetro que es similar al que utilizan en la ITV para control de rodaje. Y esto también es una novedad porque que sepamos, los otros talleres oficiales privados, no tenían esta máquina, somos el primero. Industria nos impuso unas condiciones muy fuertes y no da la licencia a quien no tenga este aparato, que vale una fortuna. Antes se solicitaba el permiso con la promesa de que iban a comprar el aparato, nunca se compraba, pasaba el plazo de tres años e Industria multaba con 60.000 euros, pero seguían trabajando.

G.T.- ¿Compensaba la multa?

D.M.- Sí, compensaba, eso parece. Pero claro, realmente el trabajo no se estaba realizando bien. Luego los coches vienen aquí, los calibramos, les ponemos unos registros y los mandamos a la ITV. Y ahí era donde realmente verifican si estaban bien o mal. Anteriormente muchos se devolvían porque estaban mal, porque no estaban calibrados con un velocímetro y por ese motivo desde Industria han dicho que se acabó ese cachondeo. Por eso hemos querido hacer las cosas bien desde el principio, abriendo un centro actual y moderno para los taxistas, en el que además de la asistencia técnica queremos incluir también otros servicios que sabemos necesitan.

G.T.- Van a ofrecer también otros servicios adicionales ¿De qué tipo?

D.M.- Sobre todo servicios de gestión para el autónomo, como es este sector. El cliente tiene su taxi y le tramitamos todos los



Uno de los primeros taxis que se pasan por las nuevas instalaciones

papeles que incluyen los autónomos, también le gestionamos si tiene un conductor y además le hacemos un descuento en el taxi. Ese descuento incluye que si eres de la gestoría, cuando vengas a montar equipos Taxitronic vas a tener un descuento. Tendrá una cuota mensual. Este servicio de gestoría comenzará en enero de 2019. Por lo que nuestros servicios serán de gestoría y taller.

GT.- ¿Cómo tienen organizada la inyección de las nuevas tarifas?

D.M.- Tenemos previsto atender a unos 3.000 taxis. En la página web, wtaxi.com, que ya está operativa, se puede pedir cita previa. Vamos a enviar también un SMS a los taxistas que nos ha proporcionado Taxitronic para que sepan cómo se hace. En cualquier caso pueden llamarnos por teléfono y las chicas

pueden ayudarles con los trámites.

La inyección de cada coche se puede cargar en diez minutos y podemos hacer unos 150 coches al día. En nuestras instalaciones caben 10 taxis a la vez y en un espacio exterior que tenemos habilitado caben otros ocho. Se tarda más en hacer el boletín y factura y todos los trámites que en la carga. Tenemos siete personas para hacer la inyección, cuatro técnicos y tres en oficinas.

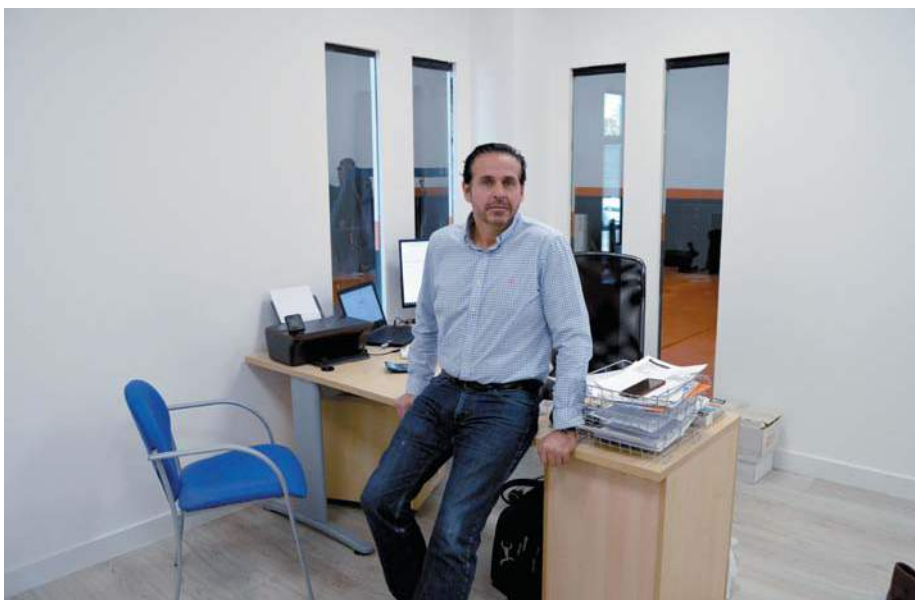
La clave es que el taxista llegue, se dirija a recepción, le tomen los datos, le den un parte de trabajo y con ese parte se dirige al técnico, le hace el cambio, que tiene que precintarlo, y con esos precintos regresa a recepción, se le hace factura, boletín y se le asigna ITV. El trabajo técnico son 15 minutos y con el papeleo, se tarda una hora en total. El precio es igual que el cobraban el año pasado, 69,99 con IVA incluido.

G.T.- ¿Qué primera impresión tienen de los taxistas que se acercan?

D.M.- Se sorprenden que sea todo nuevo, bonito. Una recepción con sillas. Un lugar específico para ellos. Contaremos con una vitrina donde estamos poniendo los taxímetros para que lo vean en primera persona. Es un espacio para el taxista, donde también les ofreceremos un café para que durante el tiempo que dura el trámite estén cómodos. Además se quedan un poco sorprendidos, de que tengamos aquí el producto. Antes, para enseñarle un taxímetro, tenía que darse la casualidad de que se estuviera instalando uno, tenías que elegirlo viendo el catálogo.

G.T.- La concesión de Taxitronic supone ¿es temporal?

D.M.- En principio, y si lo hacemos todo bien, es indefinida. Y eso es lo que nos proponemos.



Moreno apuesta por la calidad y el servicio

“El taxi necesita incluir modelos

El mal endémico que está sufriendo el sector del taxi con la competencia de las plataformas disruptivas no se reduce al ámbito nacional sino que se produce a nivel mundial. Grecia es un ejemplo más de país donde el sector se ha visto afectado por estos nuevos competidores. Nikos Nikolaou, director ejecutivo de la empresa Taxiplus Hellas, una compañía de reserva de taxis de Atenas, está convencido de que la supervivencia del colectivo para por la profesionalización de sus estructuras y la máxima adaptación tecnológica.



Nikos Nikolaou, director ejecutivo de Taxiplus Hellas

La principal preocupación del taxi en todo el mundo hoy en día es la competencia feroz que se está encontrando con las nuevas plataformas disruptivas que, en muchas ocasiones, van más allá de los límites legales establecidos en los distintos países.

Un ejemplo de ello es Grecia, que en marzo de 2017 aprobó una ley para regular la actividad de la compañía Uber, la cual estaba generando un enorme daño al sector del taxi, un colectivo que además se estaba enfrentando a una crisis económica brutal.

Pese a todo, hoy en día perviven de forma holgada compañías de taxi como Taxiplus Hellas, cuyo director ejecutivo, Nikos Nikolaou, atendió a La Gaceta del Taxi tras una visita a Madrid donde pudo comprobar que los avances tecnológicos en el sector están sirviendo para plantar cara a los nuevos competidores.

Gaceta del Taxi.- En la actualidad, uno de los principales problemas a los que se están enfrentando las empresas del taxi son las plataformas disruptivas como puede ser

Grecia tiene 32.157 licencias de taxi

Uber. En marzo, el taxi de Atenas llevó a cabo una serie de protestas contra esta empresa, ¿en qué situación está actualmente esa app en Grecia? ¿Tienen otro gran competidor en el mercado?

Nikos Nikolaou.- Estoy muy familiarizado con este problema, que a su vez es la principal preocupación de todos los taxistas en todo el mundo. Hace unas semanas estuve en Las Vegas para asistir a unas de las convenciones de taxis y ferias comerciales más grandes del mundo, organizada por la TLAP (Taxi, Limousine and Paratransit Association). Era su centenario y todos los actores principales de la industria del taxi acudieron a la convención. El evento duró tres días y le puedo asegurar que las inquietudes sobre plataformas como Uber o Lyft ocuparon un lugar destacado en cada conversación en la

de gestión modernos”

que participé. Lo mismo se puede aplicar a cuando visité Nueva York. Allí las licencias de taxi se venden hoy en día a un cuarto de lo que se solían vender en 2013, y eso se debe principalmente a dichas aplicaciones.

En Atenas, Uber ofrecía los servicios a través de UberX, utilizando coches de alquiler con conductores asalariados. Sin embargo, el Gobierno griego aprobó una ley en marzo de 2017 que hacía imposible a Uber ofrecer servicios utilizando este modelo y en abril de 2017 la empresa anunció que finalizarían los servicios de UberX. En ese tiempo se estimaba que había unos 1.000 coches operando en Atenas con este modelo. Actualmente Uber opera en Atenas bajo su modelo de taxi Uber y colabora con taxistas con licencia.

En cuanto a nuestros mayores competidores, diría que TaxiBeat es uno de nuestros mayores rivales en Atenas. Pero no ofrecen servicios a través de un call center.

G.T.- En España, algunas empresas del sector están intentando crear una gran aplicación para todo el país. ¿hay algo similar en Grecia? ¿Piensa que ésa puede ser la solución al futuro del taxi?

N.N.- Creo que en el año 2015 la Asociación de Taxistas de Atenas (SATA) presentó al público una solución pero tuvo unos resultados limitados. En mi opinión, el proyecto funcionaría solo si la app es mejor o similar en términos informáticos a lo que ofrece la competencia en este momento. Entonces es cuando se podría considerar el impacto económico de este esfuerzo. Proyectos como este, por lo general requieren de una financiación significativa por un periodo de tiempo muy largo y de expertos altamente capacitados para tener una oportunidad contra los mejores competidores internacionales. Como este es un mundo que cambia rápidamente, me interesaría mucho ver cómo se desarrollaría un proyecto de este estilo a tiempo.

G.T.- En su opinión, ¿qué estrategia debería seguir el taxi para sobrevivir ante la nueva competencia?

N.N.- La respuesta es simple y complicada a la vez. El principio básico en los negocios es ofrecer servicios de alta calidad en el precio correcto para tener clientes fieles y felices. Esa es la parte simple de la respuesta. Lo



La recaudación cayó un 40% en Atenas con la crisis

más difícil es hacer que eso suceda, dado que generalmente hay requisitos limitados, como por ejemplo que alguien adquiera una licencia y se convierta en taxista. Tres factores mejorarían los servicios proporcionados por los taxistas y convertirían el taxi en un sector más efectivo contra esquemas competitivos como el de las aplicaciones disruptivas.

El primero, el estado debe hacer ver al público que los taxistas cumplen con ciertos criterios antes de adquirir su licencia. Es una creencia común que cualquiera puede convertirse en taxista y eso va en contra de los intereses de la industria, ya que en el otro extremo la competencia afirma que examinan de manera efectiva a todos los conductores que trabajan con ellos.

En segundo lugar, los conductores necesitan recibir capacitación y ser educados antes de empezar a transportar pasajeros. Esto debe ser un proceso continuo, con controles obligatorios sobre el comportamiento, el manejo, los modales, el trato al cliente y las reglas de conversación etc. Deben realizarse de manera regular para asegurar que todos los conductores entienden y se adaptan de la mejor manera a las necesidades del cliente.

Y en tercer y último lugar, la industria debe ser vigilada de cerca por las autoridades, las cuales deben realizar con frecuencia pruebas periódicas sobre el consumo de alcohol y drogas a todos los taxistas para evitar la conducción imprudente y accidentes de tráfico causados por el abuso de sustancias. Al mismo tiempo, deben aplicarse reglas estrictas para controlar la conducción y el estado del automóvil a fin de que los pasajeros se sientan seguros cada vez que se suben a un taxi.

“La tecnología ha cambiado la movilidad de las personas”

El taxi en Grecia

G.T.- Desde España no sabemos mucho sobre el taxi en Grecia. ¿Cómo está organi-

zado el taxi en su país? ¿Y en Atenas? ¿Es posible solicitar un taxi en la calle o solo mediante una app o un teléfono?

N.N.- Hay 32.157 licencias de taxi en Grecia, 14.000 de las cuales están operando en Atenas. En muchos casos, los taxis están organizados en asociaciones de emisoras y usan diferentes tipos de medios para llevar a cabo su negocio. Pero sí, uno puede solicitar un taxi en cualquier lugar de la calle, mediante una app, o llamando a una compañía de taxis.

G.T.- Su país ha sufrido una gran crisis económica, ¿cómo afectó esta situación al sector del taxi? ¿Creó que se ha recuperado?

N.N.- La crisis financiera de 2008 tuvo un gran impacto en la economía de Grecia. El país entró en un ciclo de recesión de larga duración y perdió cerca del 30% de valor en niveles de PNB, mientras que las tasas de desempleo alcanzaron un 28%, cifras record. La industria del taxi recibió un gran golpe como resultado de esa recesión y los taxistas vieron como su recaudación diaria disminuyó un 40%, mientras que el valor en el mercado de la licencia de taxi en Atenas se redujo un 50% del valor que tenía en 2007. En los últimos dos años la economía ha mostrado algunos rastros de recuperación, aunque a un ritmo lento. Las licencias de taxi ahora se venden un poco más altas en comparación con 2015, cuando el mercado registró los precios más bajos.

G.T.- ¿Hay diferencias entre las grandes flotas de la capital y el resto de ciudades? ¿Cuáles son esas diferencias?

N.N.- Los taxis operan bajo el mismo modelo de negocio en todo el país. Los precios de las tarifas son fijados por el estado y difieren en las diferentes regiones del país. El número de licencias de taxis en el país también es fijo, basado principalmente en los criterios de población.

“La licencia en Atenas vale ahora la mitad que en 2007”

Detalles de Taxiploton Hellas

G.T.- Centrándonos en su compañía, Taxiploton Hellas, de la que usted es director ejecutivo, ¿en qué consiste su trabajo?

N.N.- Taxiploton se formó en 2011 por personas que solían trabajar para compañías de radiotaxi y vieron una oportunidad cuando la tecnología empezó a estar disponible en el mercado de reserva de taxis. Fue la primera empresa de Grecia en adoptar la nueva tecnología de despacho y reserva de servi-

poraciones y 100 hoteles en Atenas. Entre nuestros planes de futuro, de cara a 2020, queremos expandir nuestra marca en las principales ciudades de Grecia.

G.T.- Para contextualizar un poco al lector nos gustaría conocerle un poco más. Exactamente, ¿cuál es su responsabilidad en Taxiploton Hellas? Al no ser un taxista y ser un directivo, ¿es de la opinión de que los taxistas necesitan más profesionalización en sus estructuras de empresa?

N.N.- Fui nombrado director ejecutivo de Taxiploton en diciembre de 2016. Me licencié en Administración de Empresas en un American College de Grecia y tengo un Máster en Negocios Internacionales y Administración en la Universidad de Westminster en Londres.

En cuanto a la segunda pregunta, la industria del transporte se está desarrollando bajo una fuerte competencia que está llegando de diferentes lados. La tecnología ha cambiado la forma de moverse de las personas y eso tiene un efecto muy importante en la industria del taxi, que solía operar como un mercado cerrado durante décadas. De repente, nuevos actores han entrado en el mercado y han ganado enormes cuotas en poco tiempo, aprovechando las debilidades de

nuestro viejo sistema. Las reglas del juego han cambiado y muchísimas corporaciones están gastando millones en reclutar profesionales expertos para dominar el mercado. Dicho esto, creo firmemente que el taxi y sus compañías de taxi necesitan incluir modelos de gestión modernos para ser más competitivos y sobrevivir a los cambios revolucionarios que introduce la nueva competencia. Los expertos necesitan tomar parte activa en la administración de la nueva compañía y los taxistas necesitan también ser partícipes en este nuevo periodo y adaptarse lo más pronto posible, dejando las experiencias pasadas atrás.



Nikolaou junto a dos compañeros en su visita a Madrid

cios de taxi y fue un éxito de inmediato. La empresa fue galardonada dos veces con el premio Diamante de la empresa en Grecia y en 2016 adquirió la compañía de software Aploon que le proporcionó el sistema de despachos de taxis que utiliza hasta la fecha.

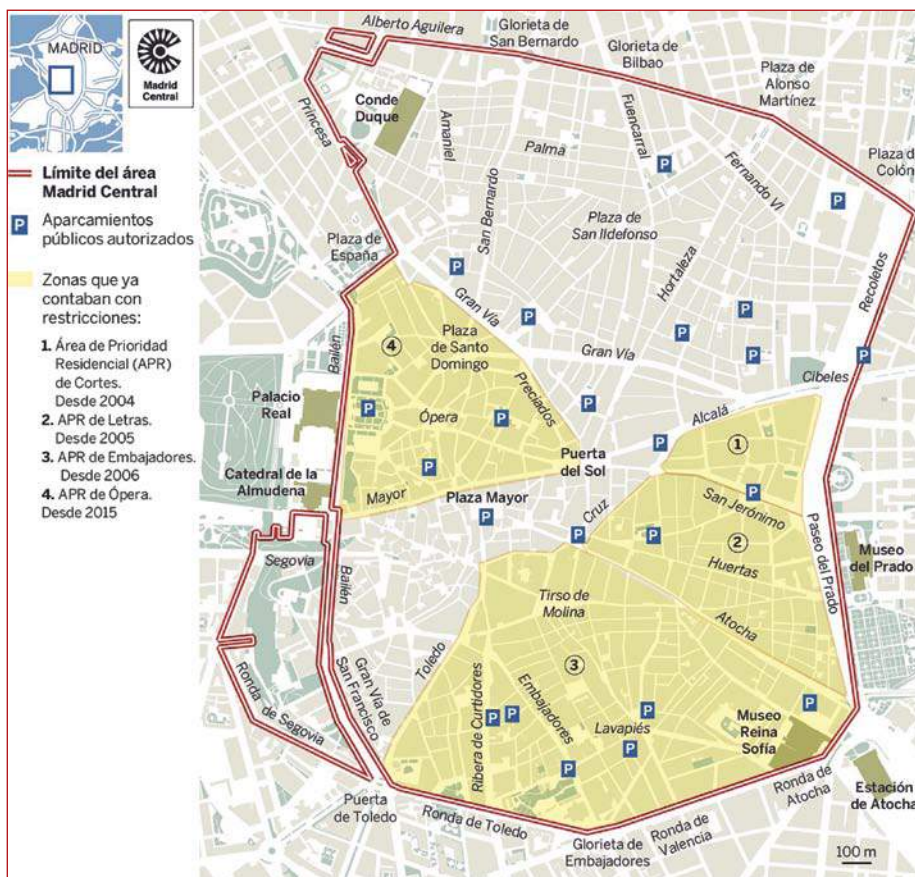
Nuestra empresa atiende a sus clientes a través de la aplicación de reserva Taxiploton y también a través de nuestro call center. Hoy en día, tenemos 1.300 taxistas suscritos y realizamos el 95% de nuestro negocio en Atenas. Damos empleo a 35 operadores telefónicos que atienden a unos 10.000 clientes al día. También atendemos las necesidades de desplazamiento de 350 cor-

TALENTOS Y SERVICIO ECONOMÍA Y AMBIENTE DEFINEN EL FUTURO



[www.renault.es](#)

El taxi da la bienvenida a Madrid Central



Plano del perímetro de Madrid Central

Tras muchos meses de polémica previa, el pasado 30 de noviembre por fin entró en vigor Madrid Central, un espacio que limita el tráfico privado y que abarca todo el distrito Centro. El taxi ha recibido con buenos ojos esta iniciativa que al limitar el tráfico privado puede tener consecuencias positivas en el desempeño de su trabajo.

Desde La Gaceta del Taxi quisimos saber de primera mano qué pensaban los taxistas sobre el nuevo espacio de menos emisiones contaminantes y preguntamos a través de una encuesta qué opinión tenían sobre la puesta en marcha del plan Madrid Central.

El resultado, con más de 400 participantes en Twitter y Facebook es que un 80% de los votantes estaba a favor de la medida, con lo que se puede concluir que, a priori, el taxista es favorable a esta iniciativa impulsada por el

Ayuntamiento de Madrid.

El perímetro de este espacio "sin humos" tiene más de 10 kilómetros y sus límites están indicados en la calzada con una doble línea roja y con señales horizontales y verticales instaladas en las vías.

¿Qué limitaciones incluye Madrid Central?

La principal consecuencia que trae consigo Madrid Central es que los vehículos que no dispongan de distintivo medioambiental, esto es, aquellos coches diesel anteriores a 2006, o de gasolina anteriores al año 2000 y las motos fabricadas antes de 2003, tienen

prohibida la circulación a Madrid Central.

Están exentos de prohibiciones los vehículos de residentes, las personas con movilidad reducida y los servicios de seguridad y emergencias. El resto de vehículos, según explica el Ayuntamiento, podrán circular y estacionar en zonas SER si son cero emisiones o ECO y solo podrán acceder para estacionar en aparcamientos públicos o privados si son C o B.

En Madrid Central se podrá aparcar en la zona verde sin límite de tiempo si el vehículo es CERO emisiones y con un máximo de dos horas si el vehículo es ECO. Los vehículos con etiqueta B o C tendrán que buscar un aparcamiento privado o público. La web del Ayuntamiento informará sobre un listado con los aparcamientos de uso público dados de alta como usuarios de Madrid Central.

Madrid Central abarca todo el distrito Centro, que está formado por los barrios Palacio, Embajadores, Cortes, Justicia, Universidad y Sol. En total son 472 hectáreas. El perímetro estará formado por las calles Alberto Aguilera, Glorieta de Ruíz Jiménez, Carranza, Glorieta de Bilbao, Sagasta, Plaza de Alonso Martínez, Génova, Plaza de Colón, Paseo de Recoletos, Plaza de Cibeles, Paseo del Prado, Plaza de Cánovas del Castillo, Paseo del Prado, Plaza del Emperador Carlos V, Ronda de Atocha, Ronda de Valencia, Glorieta de Embajadores, Ronda de Toledo, Glorieta de la Puerta de Toledo, Ronda de Segovia, Cuesta de la Vega, Calle Mayor, Calle Bailén, Plaza de España (lateral continuación de la Cuesta de San Vicente), Calle Princesa y Calle Serrano Jover.

La aplicación de este proyecto se llevará a cabo de manera gradual y progresiva. Durante el mes de diciembre, tanto la Policía Municipal como los agentes de movilidad ejercerán un control manual sobre los accesos. En enero comenzarán dos meses de prueba del sistema informático de gestión de multas de Madrid Central. Durante ese periodo de tiempo, se enviarán comunicaciones sin multa a las personas que incumplan la normativa. Esto quiere decir que hasta comienzos del mes de marzo no se multará a aquellos conductores que comentan infracciones por acceso indebido sobre el recinto.

El 80% de los taxistas están a favor del plan

Hasta marzo no habrá sanciones

¿Cómo afectará al taxi?

Los taxis podrán acceder todos siempre y cuando dispongan de distintivo ambiental. Podrán acceder y circular por Madrid Central hasta el 31 de diciembre de 2022 los vehículos autotaxi clasificados en la categoría B, salvo los acondicionados para el transporte de personas con movilidad reducida, que podrán seguir accediendo hasta el 31 de diciembre de 2025.

Los taxis con etiqueta C podrán entrar y salir de Madrid Central hasta el 31 de diciembre de 2027, salvo los acondicionados para el transporte de personas con movilidad reducida. No tendrán restricción los de categoría CERO o ECO.

La Federación Profesional del Taxi, días antes de la entrada en vigor del plan, manifestó que Madrid Central "contribuirá a mejorar el servicio del taxi de manera notable".

Julio Sanz, presidente de Federación, explicó que Madrid Central "permitirá un servicio más rápido y económico para los ciudadanos" puesto que, a su juicio, disminuirá el volumen de los atascos, uno de los principales factores que encarece el coste del servicio en el centro de la capital.

Junto a la reducción de atascos, Madrid central, al estar incluido en el Plan A de Calidad del Aire del Ayuntamiento, tiene como objetivo contribuir decisivamente a reducir la contaminación por emisiones. En este punto Sanz quiso recordar que dicho compromiso el servicio de taxi ya lo "ha integrado, pues desde enero de este año, todos los vehículos que se matriculan lo hacen con la etiqueta ECO o CERO".

Por último, el presidente de FPTM lamentó que no hayan llegado estas iniciativas con anterioridad y se mostró confiado en que los ciudadanos noten una mejoría paulatina del servicio del taxi con la entrada en vigor de Madrid Central.



Los taxis con etiqueta ambiental no se verán afectados



El taxi alcarreño celebra su 36ª cena anual



Francisco Javier García, presidente de la Peña

Los taxistas alcarreños celebraron el pasado 17 de noviembre la cena anual de su peña en Madrid. En el trigésimo sexto año de la Peña, los taxistas volvieron a aprovechar la velada para recordar la función de refugio que supone para los profesionales de la región de la Alcarria que añoran sus raíces.

Durante la cena, el presidente de la Peña, Francisco Javier García quiso agradecer a los asistentes haber acudido, un año más, a esta cena que se ha convertido en antesala de las celebraciones navideñas. En su discurso, García recordó que lamentablemente el sector “está siempre discutido por unas cosas y otras”, al tiempo que criticó “una regulación horaria absurda”. “No puede ser que los taxis estén en el garaje”.

El presidente criticó también el hecho de que la administración “se esté riendo de nosotros”. “Tenemos que hacernos respetar, no podemos tener estas discrepancias cuando todos estamos viendo lo que pasa”, añadió García, quien terminó su discurso pidiendo más presencia del taxi en la calle.

Con respecto a la lucha contra las VTC, el dirigente de la Peña Al-

carreña se mostró crítico con el hecho de que aprovechen la falta de taxis. “¿De verdad pensáis que esto es el camino?”, preguntó García a los asistentes, convencido de que si el sector se quita a sí mismo trabas “esta batalla la podemos ganar”.

Por otro lado, el presidente de la Peña Alcarreña destacó una vez más la importancia de las organizaciones sectoriales para la consecución de los objetivos del taxi y no dudó en hacer un llamamiento al asociacionismo y a la colaboración con las entidades del sector. En este sentido, la cena anual contó con la presencia, por primera vez, de una representante de la Plataforma Caracol.

La cena también contó, como en ocasiones anteriores, con directivos de la Asociación Gremial, la Asociación Madrileña del Taxi, Federación Profesional, Cooperativa del Taxi (SCAT), Radioteléfono Taxi Madrid y Radio Taxi Independiente. También estuvieron representadas las mutuas MMT y UECA, así como otras muchas empresas relacionadas directa e indirectamente con el mundo del taxi. En total, unos 160 asistentes que no quisieron perderse esta celebración especial.

Una vez concluida la cena, y tras agradecer a los asistentes su presencia, el presidente dio comienzo a la tradicional rifa de regalos aportados por entidades vinculadas con el taxi.

La cena concluyó de madrugada con regalos típicos de la Alcarria, como un aceite de la tierra y un jabón elaborado con miel y canela.



Diferentes vistas del salón

Campaña solidaria para incentivar la donación de médula



Imagen del lema de la participación del taxi en "Equipo Médula"

El pasado 4 de diciembre, en el Centro de Transfusión de la Comunidad de Madrid tuvo lugar el acto de inauguración de la participación solidaria del taxi en la campaña "Equipo Médula", con la que espera promover entre los pasajeros la donación de médula.

Tras un acuerdo alcanzado con la Consejería de Sanidad, 250 taxistas llevarán la imagen de la campaña en las puertas de sus vehículos y ofrecerán a los pasajeros trípticos y folletos con información fundamental sobre la donación. En dicho acto de inauguración estuvieron representantes tanto del sector del taxi como de las autoridades sanitarias de Madrid.

Enrique Ruiz Escudero, consejero de Sanidad de la Comunidad de Madrid, quiso agradecer a los taxistas el haberse unido a la campaña para ayudar "en la concienciación de lo importante y lo sencillo que es donar médula". El objetivo marcado por los impulsores de esta campaña es alcanzar 7.000 nuevos donantes registrados al año, en torno a 600 nuevos cada mes.

Por su parte, el taxi también quiso agradecer al Centro de Transfusión de la Comunidad de Madrid el hecho de confiar en el servicio del taxi para ser "los portadores de esta campaña solidaria", mediante una publicidad exterior financiada por SCAT.

Actualmente la capital cuenta con 46.576 ciudadanos inscritos en el Registro de Donantes de médula ósea (REDMO), pero se necesitan más, ya que la donación resulta fundamental para salvar vidas a los enfermos de leucemia, muchos de ellos niños.

En concreto, los taxistas llevarán una pegatina con el tema "Este taxi ya es del equipo médula". Desde Élite Taxi, asociación que se ha sumado a la campaña, explican que la donación es "una asignatura pendiente para cada uno de nosotros, puesto que tenemos la posibilidad de donar en vida y lograr la curación total de un enfermo en cualquier lugar del mundo".

La colaboración de los taxistas madrileños se suma a otras acciones puestas en marcha en el marco de la campaña 'Únete al equipo médula', que incluye una gira informativa por los campus universitarios, que empezó en la Universidad de Alcalá, y que tuvo una muy buena acogida por parte de los estudiantes.

Hoy en día ya están abiertos 15 puntos hospitalarios habilitados para registrarse como donante de médula. El último centro en incorporarse a esa lista ha sido el Hospital Gregorio Marañón. Según informa Sanidad, hay otros tres que se sumarán en las próximas fechas.



250 taxistas promoverán la donación entre los pasajeros

Si quieres que tus anuncios **FUNCIONEN**
entra en nuestro **TablónTAXI** online



Búscanos en **GacetaTAXI.com**

Más de 1,7 millones de visitas en 2017

Líderes absolutos desde siempre

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-Elyse Shine GLP	1.587	115	12.000*
C4 Picasso Space Tourer GLP man	1.200	130	18.100
C4 Picasso Space Tourer GLP/autom	1.200	130	20.100

*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
Logan CMV/ GLP	900	90	9.460

*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	13.960*
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.



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.



LEXUS

IS300h	2.500	223	33.440*
--------	-------	-----	---------

*No incluido gastos de preparación de taxi



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	24.500
-------------	-------	-----	--------

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 Exclusive GLP	1.587	115	12.200
C-Elysee Exclusive HDI Blue	1.560	100	11.890
C-4 Picasso HDI Blue	1.560	120	18.150
C4 Picasso GLP	1.587	130	18.100
C4 Picasso GNC	1.587	130	18.100
GC4 Picasso /GLP	1.587	130	18.250
GC4 Picasso /GNC	1.587	130	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 GNC	1.400	120	15.800€*
Tipo Station Wagon GLP	1.400	120	15.500€*
Talento 9 plazas	1.600	125	25.500€*
Talento 9 plazas	1.400	145	27.500€*

*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



LEXUS

IS300h	2.500	223	33.100*
--------	-------	-----	---------

*No incluido gastos de preparación de taxi



NISSAN

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

Estos precios incluyen los descuentos de las ayudas en vigor.



PEUGEOT

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

Iva y matriculación incluidos.

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



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.



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	24.300
-------------	-------	-----	--------



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%.

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

Se necesita taxi para trabajar. Juan Manuel Pérez Fdez T. 680237378. Email: juanmita83@gmail.com

Conductor español 32 años 6 experiencia serio responsable con cargas familiares busco coche para trabajar solo a fijo x día. Sergio T 622567466. Email: sergiobjm1986@gmail.com

Se busca conductor de taxi zona corredor del Henares. Para llevarlo solo el conductor. Condiciones a convenir. Jesus T 644301999. Email: elaberronchado@gmail.com

BARCELONA- Busco taxi para trabajar como conductor. Turno mañana indiferente. Experiencia de dos años. Muhammad Sibat Ul Hasan. 631 446 803 Email: msibat2012@gmail.com

ALICANTE. Vendo licencia en el Área de Prestación Conjunta por enfermedad, mismas condiciones que un jubilado. Precio 115.000 . Amadeo T 634345634. Email: aalitaxi@gmail.com

Se necesita conductor zona norte, excelentes condiciones. Toyota Prius miércoles impar. Jesús T 670889971. Email:jrasus@hotmail.com



BARCELONA - Compro licencia y coche. Descanso viernes. 115.000 €. Antonio Hernández T 647 492 135. Email:toni1107@hotmail.com

Se necesita conductor taxi, para llevarlo solo, zona Aluche, Carabanchel. Seriedad máxima. Ricardo Herrero T609744084. Email: rrr7359@gmail.com

Busco para jornada 11 horas. Libra miércoles par. Turno tarde-noche. Toyota Prius. Zona Marques de Vadillo. Porcentaje 45% - 50 % con gasolina por cuenta del conductor. Incorporación inmediata. No necesaria experiencia, pero si tarjeta. Jose Antonio. T653931403 Email: esquilaslopez@hotmail.com

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

BARCELONA - Me ofrezco como conductor asalariado. Turno indiferente. Cuatro meses de experiencia. Ahmed Zohair Novali. T 631383194 Email: zohairnovali@gmail.com

Particular precisa conductor de taxi para llevarlo solo. Coche impecable. Miguel Ángel. T 656304412 Email:manuno@ono.com

BARCELONA - Me ofrezco como conductor asalariado. Turno de mañana. 6 años de experiencia.

Ferrán Farrero. T 626 121 585. Email: ferrety@hotmail.es

Necesito conductor de taxi a fijo para trabajar solo, buenas condiciones, incorporación inmediata. Coche semi nuevo GLP. Libra martes e impar. Aurelio T 658040148 Email: gelio627@yahoo.com

BARCELONA - Me ofrezco como conductor asalariado. Turno de mañana. 14 años de experiencia.

Rafael Garcia Vázquez T. 646 448 413. Email: osirita166@gmail.com

BARCELONA - Compro licencia con o sin coche. 130.000 €. Javier Lombardero. T 640 910 659 Email: javierlc@gmx.es





Conjunto de razones.

SEAT
TRANSFORMA
TU PASAJERO

SEAT TRANSFORMA TU PASAJERO EN UN PASAJERO TRANSFORMADO. SEAT TRANSFORMA TU PASAJERO EN UN PASAJERO TRANSFORMADO. SEAT TRANSFORMA TU PASAJERO EN UN PASAJERO TRANSFORMADO. SEAT TRANSFORMA TU PASAJERO EN UN PASAJERO TRANSFORMADO.

SEAT TRANSFORMA TU PASAJERO

SEAT
TRANSFORMA
TU PASAJERO

SEAT TRANSFORMA TU PASAJERO EN UN PASAJERO TRANSFORMADO. SEAT TRANSFORMA TU PASAJERO EN UN PASAJERO TRANSFORMADO. SEAT TRANSFORMA TU PASAJERO EN UN PASAJERO TRANSFORMADO. SEAT TRANSFORMA TU PASAJERO EN UN PASAJERO TRANSFORMADO.

AMERIS PARTS

- AMERICAN MADE
- INSTANT DELIVERY
- WARRANTY
- DEFENSE
- REPUTATION



- AMERICAN MADE
- INSTANT DELIVERY
- WARRANTY
- DEFENSE
- REPUTATION

AMERICAN MADE INSTANT DELIVERY WARRANTY DEFENSE REPUTATION



Tener a tus clientes en la palma de tu mano.



Eso es estar cerca.

Conseguir un cliente no es difícil. Lo difícil es mantenerlo. Por eso, a tu profesionalidad y dedicación, le sumamos la tecnología de mytaxi para sentir que tus clientes están mucho más cerca. Tan cerca como en la palma de tu mano.

¿Te apuntas a mytaxi?

www.mytaxi.com/yosoymytaxista



¡Descárgate la *app* gratis!



Para un trayecto premium



No olvides llevar
en tu taxi PasajeroVIP
Una atención extra
con sello de calidad

**GANAS TÚ
GANA EL USUARIO
GANA EL TAXI**