

La Gaceta TAXI

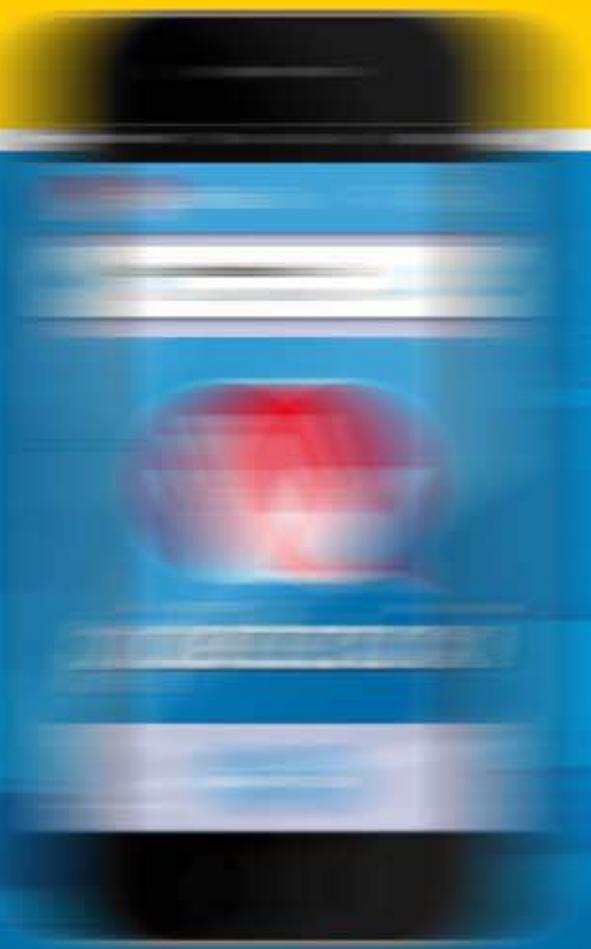
La primera revista del sector

AÑO XXIII
NÚMERO 254
OCTUBRE 2017

El autónomo adquiere rango de ley

- Entrevista Joan Vicente Maigi, TDE Taxi
- Debate sobre los descansos obligatorio en Las Palmas GC

THE FUTURE OF THE PAPER



THE FUTURE OF THE PAPER IS HERE. IT'S DIGITAL, IT'S MOBILE, AND IT'S HERE TO STAY. THE PAPER IS NO LONGER JUST A PIECE OF PAPER, IT'S A PLATFORM. A PLATFORM THAT CAN REACH BILLIONS OF PEOPLE IN SECONDS. A PLATFORM THAT CAN BE PERSONALIZED TO MEET THE NEEDS OF EACH INDIVIDUAL. A PLATFORM THAT CAN BE USED ANYWHERE, ANYTIME. THE FUTURE OF THE PAPER IS HERE. IT'S DIGITAL, IT'S MOBILE, AND IT'S HERE TO STAY.

THE FUTURE OF THE PAPER IS HERE. IT'S DIGITAL, IT'S MOBILE, AND IT'S HERE TO STAY. THE PAPER IS NO LONGER JUST A PIECE OF PAPER, IT'S A PLATFORM. A PLATFORM THAT CAN REACH BILLIONS OF PEOPLE IN SECONDS. A PLATFORM THAT CAN BE PERSONALIZED TO MEET THE NEEDS OF EACH INDIVIDUAL. A PLATFORM THAT CAN BE USED ANYWHERE, ANYTIME. THE FUTURE OF THE PAPER IS HERE. IT'S DIGITAL, IT'S MOBILE, AND IT'S HERE TO STAY.

THE FUTURE OF THE PAPER IS HERE

THE FUTURE OF THE PAPER IS HERE. IT'S DIGITAL, IT'S MOBILE, AND IT'S HERE TO STAY. THE PAPER IS NO LONGER JUST A PIECE OF PAPER, IT'S A PLATFORM. A PLATFORM THAT CAN REACH BILLIONS OF PEOPLE IN SECONDS. A PLATFORM THAT CAN BE PERSONALIZED TO MEET THE NEEDS OF EACH INDIVIDUAL. A PLATFORM THAT CAN BE USED ANYWHERE, ANYTIME. THE FUTURE OF THE PAPER IS HERE. IT'S DIGITAL, IT'S MOBILE, AND IT'S HERE TO STAY.

Autónomos de ley

Han tenido que pasar diez largos años y una crisis brutal para que, de manera consensuada, los políticos hayan legislado para los autónomos cuestiones básicas e históricamente solicitadas tanto a nivel fiscal como social. Son ellos, taxistas, abogados, fontaneros y pequeños empresarios, la base del tejido empresarial del país.

Autónomos que han sobrevivido a unos años difíciles y nuevos trabajadores por cuenta propia que vieron en el autoempleo y el emprendimiento una solución a su presente laboral merecían más que un estatuto. No podemos olvidar que muchos de estos autónomos, a través de sus *pymes* han fomentado la contratación y han conseguido que cientos de miles de trabajadores hayan podido mantener a sus familias. A ellos los políticos les deben mucho y esta ley es un paso importante, aunque no el último, para reconocer su importancia dentro de nuestra sociedad.

Aunque no con rango de ley estatal, el taxi, paso a paso, también va consiguiendo reconocimiento legal en su lucha contra las VTCs. Tras saberse que Fomento ya trabaja en su decreto anti especulación, las comunidades autónomas, instadas por las asociaciones del taxi tanto locales como nacionales, se están posicionando claramente en este conflicto, anunciando límites en la concesión de nuevas autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor y creando nuevas medidas de control. Asimismo a nivel local los ayuntamientos exigen más contundencia en este tema y muestra su apoyo expreso al taxi. Eso sí, todos señalan al Gobierno como principal responsable de un problema que, no podemos olvidar, también se decide en los juzgados.

Mientras se siguen planteando nuevas fórmulas para luchar contra la competencia real. Es de destacar la creación de áreas de prestación conjunta, principalmente en zonas rurales, para dar un servicio integral y completo a los usuarios que evite que el cliente busque transportes alternativos. Una solución que aplaudimos y que, tal vez sin la aparición de estos competidores infatigables, posiblemente no se hubiera planteado en estos mismos términos.

4. Taxómetro

- *Con opinión propia*

5. Primera carrera

- *Una década después del estatuto, los trabajadores autónomos tienen por fin una ley propia*



10. Actualidad

- *Enfrentamiento en Las Palmas de Gran Canaria por el día de descanso*



14. En marcha

- *El taxi de Terres de l'Ebre apuesta por un APC durante las horas con menos oferta*



22. Informe

- *Radiografía al taxi de Madrid*



26. Noticias

- *El taxista, principal anfitrión del turista*
- *El BOE publica el decreto catalán sobre las VTCs*
- *Taxistas de La Rioja contra el cáncer*
- *División en el taxi valenciano por la regulación 12+4*



34. Rodar

- *Los eléctricos arrasan en Frankfurt*



38. gacetadeltaxi.com

- *Tablón online*



Año XXIII - Número 254 - Octubre 2017

Edita: GUSPIADA, S.L.

Redacción: C/ Teniente Coronel Noreña, 18
1º B - Madrid 28045
Tel.: 91 506 24 09

Página web: www.gacetadeltaxi.com

Directora: Pilar Glez. Matorra
pgmatorra@gacetadeltaxi.com

Redactora Jefe: Olga Lobo,
olga@gacetadeltaxi.com

Redacción: Javier Izquierdo,
jizquierdo@gacetadeltaxi.com

Colaboradores: Germán Ubillos,
redaccion@gacetadeltaxi.com

Dpto Comercial: GGM
comercial@gacetadeltaxi.com

Administración: info@gacetadeltaxi.com

Imprenta: GRÁFICAS BERLÍN

Déposito 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

La formación profesional, una asignatura pendiente

Manu Sánchez

Responsable del Grupo Emprendedor de Estudios Técnicos del Taxi

La actual situación de globalización de los mercados, con la irrupción de los medios tecnológicos y los procesos productivos de los mismos, han provocando que las estrategias coordinadas para el empleo que postula la Unión Europea se orienten hacia la obtención de una población activa cualificada. Una población cualificada que debe de pasar por la educación y la profesionalización, que son los medios más adecuados para construir la personalidad de una persona, desarrollar al máximo sus capacidades, conformar su propia identidad personal y configurar su comprensión de la realidad, integrando la dimensión cognoscitiva, la afectiva y axiológica.

El derecho a la educación se aposenta en el artículo 27 de la Constitución Española al reconocer a todos con el fin de alcanzar el pleno desarrollo de la personalidad humana en el respeto a los principios democráticos de convivencia y a los derechos y liberta-

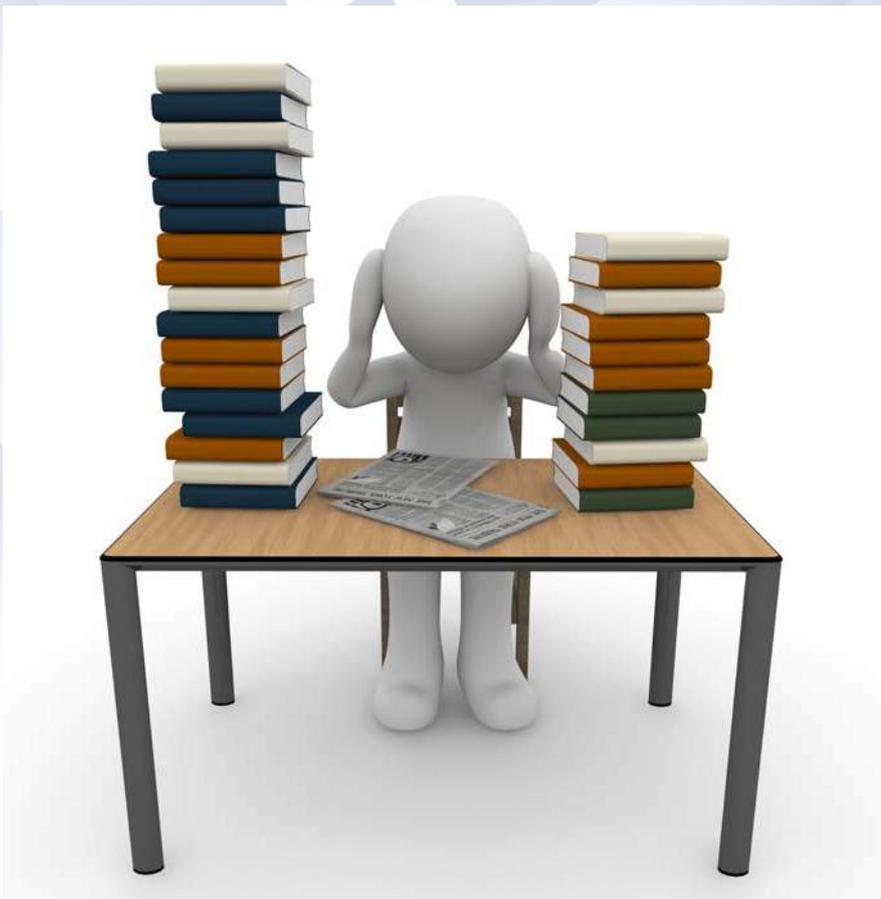
des fundamentales. Mientras, el artículo 40 exige de los poderes públicos el fomento de la formación y readaptación de profesionales. La "Educación" y la "Formación" son elementos de esencial importancia en una sociedad en un constante progreso, pues introducen signos de pleno conocimiento en nuestra vida social y en nuestra faceta profesional para poder ejercer y/o representar una actividad profesional.

La antigua "capacitación profesional", hoy conceptuada "competitividad profesional" se incorpora en los últimos Reglamentos comunitarios de transporte otorgando una mayor relevancia para unos determinados modos de transportes y de cierta estructura empresarial que han modificado los programas y las pruebas de capacitación para el ejercicio de la actividad de transportista, dirigidas a conseguir una cualificación de los nuevos transportistas en líneas con las exigencias que se producen bajo el paraguas del derecho administrativo.

Por consiguiente, la necesidad de un diálogo constante y fluido en la relación con las administraciones públicas, de una mejora de la seguridad vial y de la prevención de riesgos laborales, de la implantación de prácticas profesionales orientadas a la minimización del impacto medioambiental del transporte, de la adaptación

del mismo a la intermodalidad y la mejora en la calidad de la prestación del servicio del taxi, de su gestión integral, así como de una perfeccionamiento en la atención al ciudadano, "REQUIERE" de los taxistas, adquirir una mayor destreza, capacidad y aptitud profesional añadidas y distintas a la exigida en la obtención del permiso municipal de conducción de un autotaxi para la prestación del servicio público.

Hoy nuestra profesión debe de apuntar hacia la tecnificación de los recursos propios con capacidad profesional en hacer sostenible tanto la actividad como la prestación de los servicios ofrecidos en aras del usuario. Por lo tanto, la comprensión del medio no lo es todo y hoy más que nunca el colectivo del sector del taxi precisa en adquirir una mayor cualificación en el conocimiento de nuestra materia, incorporando de igual manera ese paraguas que se encuentra en el derecho administrativo. Paraguas cuyo lenguaje tan solo es practicado por las Administraciones Públicas. Por lo tanto, la capacidad formativa del colectivo dotará de una mejor representatividad ante las administraciones públicas y estamentos políticos. Los tiempos cambian y avanzan muy deprisa. No podemos quedarnos atrás.



Una década después, los autónomos tienen Ley propia

Diez años después del estatuto, los autónomos tendrán su propia Ley.

Aunque habrá que esperar todavía un poco más para que entren en vigor algunas de las medidas incluidas en la Ley Urgente del Trabajo Autónomo aprobada en junio de este mismo año. Compatibilizar el 100% de la pensión de autónomo con el trabajo por cuenta propia o la ampliación de la tarifa plana son algunas de las nuevas posibilidades que tendrán los autónomos una vez entre en vigor la nueva normativa.



Fátima Báñez, ministra de Empleo, insiste en que la Ley ha generado un consenso importante

Más de 3,2 millones de trabajadores, y unos 70.000 taxistas, se beneficiarán de las novedades que introducirá la Ley Urgente del Trabajo Autónomo, por la que se modificará el actual Régimen Especial de los Trabajadores Autónomos, RETA, una vez entre en vigor. Lamentablemente, todavía toca esperar, ya que su puesta en marcha definitiva se retrasa-

rá hasta, por lo menos, el nuevo año. Tras su paso por el Congreso, ya con ocho meses de demora consecuencia de la ausencia de gobierno, su tramitación en el Senado ha añadido unos meses de más a su puesta en marcha, dejando el "urgente" tan solo en un adjetivo calificativo que decora el título de la nueva ley. El 31 de octubre es la fecha límite para su tramitación en el Senado tras la



Los autónomos podrán compatibilizar el 100% de la pensión con el trabajo por cuenta propia

votación definitiva de enmiendas, el día 11 en sesión plenaria por lo que, al cierre de esta edición, la Ley continuaba su periplo. No obstante, algunas de las medidas incluidas en este precepto tendrán que esperar a una segunda fase de puesta en marcha al implicar un cambio en la forma de actuar y ejecutar ciertas tareas dentro de la propia administración pública.

Lo que sí es cierto es que la puesta en marcha de esta nueva legislación para los autónomos, impulsada por Ciudadanos, y que ha conseguido el apoyo unánime de la Comisión de Empleo del Congreso de los Diputados, puede calificarse como el primer gran logro de una legislatura complicada y, sobre todo, de un importante paso adelante para los trabajadores por cuenta propia.

Resumida en cinco grandes bloques -eliminación de trabas, emprendimiento y reemprendimiento, mejora de protección social, dar voz a los autónomos y otorgar de seguridad jurídica a los autónomos frente a Hacienda - la ley prevé mejoras para los trabajadores autónomos como la posibilidad de desgravarse

26,67 euros al día por comidas, o de compatibilizar al 100% la jubilación y el trabajo para quienes tengan empleados a cargo. Eso sí, quedan fuera reivindicaciones históricas como la vinculación de la cotización a los ingresos reales.

10 años sin ley

La puesta en marcha de esta Ley vuelve a poner en valor la figura del trabajador autónomo una década después de la entrada en vigor del estatuto que regula su trabajo. Su protagonismo como generador riqueza y de actividad productiva, su importante peso específico en el mercado de trabajo y un enorme potencial en cuanto a generación de empleo han conseguido poner de acuerdo a todos los partidos políticos en un pacto inédito hasta ahora en un Congreso de los Diputados claramente fraccionado y enfrentado.

Aunque el preámbulo de la Ley reconoce que en los últimos años se han articulado una serie de medidas a su favor que han permitido estimular el aumento de los flujos de entrada en el mercado de trabajo de los autónomos y en mejorar su supervivencia, lo cierto es que la evolución de este sector conformado por 3,2 millones de trabajadores, y unos 70.000 taxistas, requiere de nuevas medidas de apoyo.

Según un informe elaborado por ATA, en una década se han perdido más de 300.000 empleos, si bien es cierto que

ya se han recuperado 2 de cada tres autónomos que se perdieron con la crisis. De los 3.418,761 millones de trabajadores por cuenta propia que había en 2008, actualmente hay 3.256.066.

El perfil también ha cambiado. Hay más mujeres, un 3,6%, más autónomos societarios un 5,2% y más consolidados. Es decir, se ha reducido la "mortalidad" de las actividades de los autónomos, ya que dos de cada tres, concretamente el 66%, tiene más de tres años de antigüedad, mientras que uno de cada dos lleva más de cinco años al frente de su negocio.

Para todos ellos, el Gobierno, a propuesta de Ciudadanos, en la que ha sido una de sus grandes promesas electorales, ha elaborado una nueva legislación que se ajuste a la realidad de los autónomos que, como recuerdan, cuentan con una serie de singularidades que les alejan de los trabajadores por cuenta ajena.

A favor y en contra

Las asociaciones de autónomos mantienen opiniones discrepantes, si bien

La nueva Ley beneficiará a 3,2 millones de autónomos



El 31 de octubre se cumple el plazo para que la ley se tramite en el senado

todos se muestran satisfechos con la aprobación de una ley que llega 10 años después de la creación del estatuto del trabajador autónomo. Coinciden, eso sí, en que la Ley no soluciona todos los problemas y son algunos los que lamentan que se hayan quedado ciertas cuestiones en el tintero.

Es el caso de la Unión de Asociaciones de Trabajadores Autónomos y Emprendedores (UATAE) cuya secretaria general, María José Landaburu, asegura que esta ley ha de ser transitoria mientras se debate y diseña una transformación integral del RETA. "Llevamos diez años para abrir la lata legislativa de los autónomos y se ha hecho para introducir una serie de cambios de muy corto alcance que para nada solucionan los auténticos problemas de los autónomos", explica Landaburu, quien espera que esta ley "no sea un cierre en falso de la gran reforma del RETA que prometió el Gobierno para esta legislatura".

Emprendimiento y reemprendimiento

- **Ampliación tarifa plana de 50 euros a un año.** Además se podrá reemprender con tarifa plana tras dos años de haber interrumpido la actividad si no te habías beneficiado antes de ella, 3 si ya lo había hecho. Se mantienen las bonificaciones de la cuota los doce meses posteriores a los doce en los que se establece la tarifa plana.
- **Eliminación de trabas administrativas**
- **Se podrán hasta cuatro veces al año la base de cotización para adecuarla a los ingresos.**
- **Se permite en tres altas y tres bajas al año que los autónomos sólo paguen por los días que han trabajado, en el mes de alta o de baja.**
- **Se reducen, y no sólo para los autónomos, los recargos de la Seguridad Social a la mitad del 20% actual al 10% en el primer mes, en caso de pago de la cuota con retraso.**
- **Se devolverá de oficio el exceso de cotización de las personas en pluriactividad sin que sea la persona la que deba solicitar su devolución.**
- **Se desvincula la subida de las cuotas a las subidas del SMI, societarios y personas físicas. Se determinará a partir de ahora en los PGE de cada ejercicio, tras dialogo con las organizaciones de autónomos más representativas.**



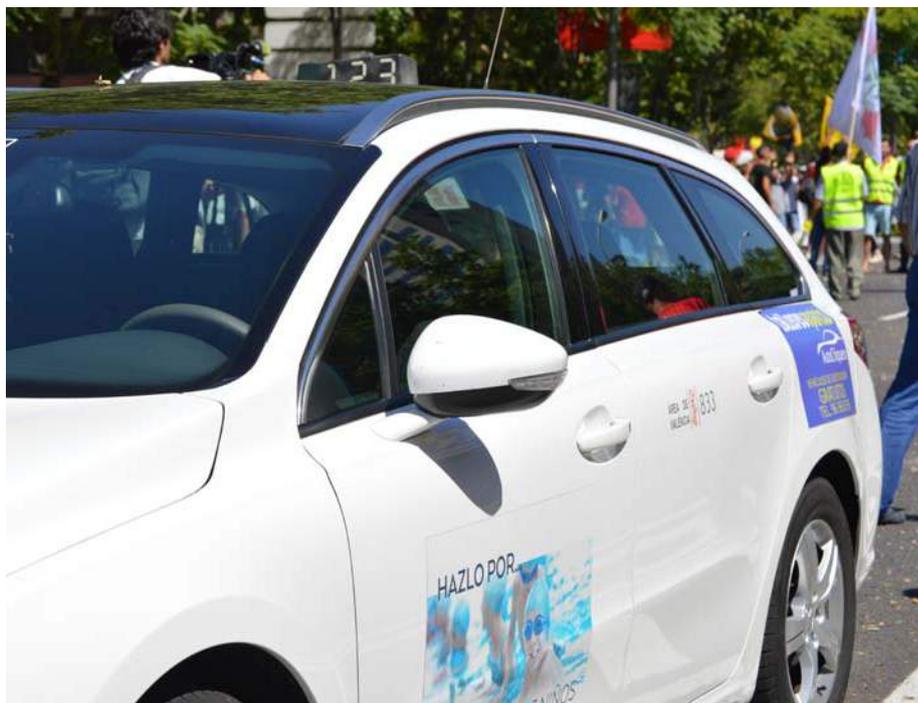
Tal vez sea UATAE la más crítica con la nueva ley, insistiendo en las múltiples y fundamentales ausencias de medidas en la Ley, como la vinculación de las cotizaciones a los ingresos reales. “Hoy día los que ingresan poco pagan una base mínima de cotización que en muchos casos es inasumible y que no te brinda prestaciones sociales dignas”, ha explicado Landaburu, quien añade que “quienes ingresan mucho también recurren a la base mínima porque pueden permitirse planes de pensiones y seguros privados” mientras “dejan desangelada la bolsa de la seguridad social”.

Por su parte, el presidente de ATA, Lorenzo Amor, ha señalado que se trata de una ley “que facilita la vida a los autónomos” y aunque afirma sentirse “satisfecho” es consciente de que “queda mucho que trabajar”. Para Amor, la nueva Ley “mejorará la protección social, las condiciones para emprender y reemprender, que eliminará trabas y facilitará la actividad. En definitiva es una ley que da voz a los autónomos. Permitirá que se sumen más autónomos, que consoliden su actividad y que se pueda crear más empleo”.

Eso sí, como reconoce el propio Amor en su blog, “lo que estaba previsto que solucionara seis problemas concretos y muy definidos de los autónomos y quedara en marzo listo para publicar en el BOE, se ha convertido en un intenso debate en despachos y pasillos con más enmiendas que articulado. Ha pasado de urgente a vital, pero lenta y larga.”

Desde UPTA su secretario general, Eduardo Abad, cree que “no se harán avances sustanciales en años posteriores en materia de trabajo autónomo y nuestra lucha pasa por reivindicar soluciones y reformas vitales para el trabajo por cuenta propia, no podemos dejar pasar la ocasión de conseguir mejoras para nuestro colectivo”. Desde Upta lamentan que no se haya entrado con “más profundidad” en algunos aspectos de “máximo interés” para los autónomos, razón por la que han presentado varias enmiendas para mejorar algunas cuestiones, como la reglamentación de la cotización a tiempo parcial, la problemática, que tiene que ver con el trabajo autónomo económicamente dependiente o la flexibilización para el acceso a los planes de formación.

Las asociaciones de autónomos lamentan el retraso en su entrada en vigor



Las asociaciones de autónomos lamentan el retraso en su entrada en vigor

Mejora de la protección social

- **Compatibilización pensión al 100% y trabajo por cuenta propia. Condicionado a tener un empleado al menos.**
- **Tarifa plana para las mujeres que se reincorporen tras la maternidad y exención del 100% de la cuota de autónomos durante 12 meses por cuidado de menores o dependientes, para garantizar una mejor conciliación laboral y familiar.**
- **Se mejoran sustancialmente las condiciones de las personas con discapacidad para emprender y también de los hijos con discapacidad de los autónomos, que podrán contratarlos.**
- **Se reconoce el accidente in-itinere en los autónomos.**
- **Los autónomos tendrán por fin derecho a la formación adaptada a sus necesidades reales para mejorar su consolidación empresarial y su competitividad. Se mejoran los programas de formación e información de PRL para ellos mediante una mayor participación de las organizaciones de autónomos en los mismos.**

Fiscalidad y seguridad jurídica

- **Se establece un 30% de deducción de los gastos de suministros de agua, luz, electricidad y telefonía cuando el autónomo trabaja desde su casa y se establecen deducciones para la manutención afecta a la actividad de hasta 26,67 euros diarios siempre y cuando puedan comprobarse fehacientemente por medios telemáticos (48,08 euros diarios si son fuera de las fronteras españolas).**

Fuente: ATA



THE UNIVERSITY OF
THE SOUTH ALABAMA
LIBRARY



THE UNIVERSITY OF THE SOUTH ALABAMA LIBRARY

Las Palmas de Gran Canaria

El día libre enfrenta al sector del taxi

Cómo solucionar el exceso de oferta evidente que hay actualmente en el taxi de Las Palmas de Gran Canarias está generando ciertas divisiones entre algunos profesionales. El rescate de licencias sería, según los propios taxistas, la solución más sencilla al problema, pero el Ayuntamiento afirma no disponer de fondos para abordarlo. Mientras tanto, una parte del sector considera que con un sistema de libranzas se mejoraría la productividad del trabajo, iniciativa que no convence a la asociación mayoritaria.



La flota de taxis de Las Palmas de Gran Canaria está sobredimensionada

El último estudio económico realizado sobre el sector del taxi en Las Palmas de Gran Canaria refleja una evidencia: la oferta de taxis en el municipio está sobredimensionada. Para una población de aproximadamente 380.000 habitantes, en la capital grancanaria actualmente hay 1.634 licencias de taxi. Esto supone un ratio de 4,3 taxis por cada 1.000 habitantes, ratio que dobla la media española.

Con estas cifras, los taxistas tienen claro que se debe poner freno a este exceso de oferta de taxis en las calles, que está provocando que el trabajo no sea todo lo productivo que debería. Sin embargo, es en este punto donde surge una división en la forma de abordarlo dentro del propio sector.

Lo más lógico, y por otro lado lo más costoso para la administración, sería abordar un rescate de licencias, tal y como se está produciendo en otros puntos de la geografía española. Pero el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria optó hace ahora año y medio por una vía que no le supusiera ese gran

esfuerzo económico: establecer una regulación con un sistema de libranzas.

Antes de aprobarlo, la administración local instauró en marzo de 2016 una prueba de este sistema de libranza. Prueba que fue recurrida ante el Juzgado de lo Contencioso-administrativo número 5 por un grupo de taxistas, y que fue anulada cautelarmente. Este verano se ha conocido la resolución judicial definitiva de ese recurso presentado por los taxistas y la justicia ha dado la razón al Ayuntamiento. Por lo tanto, ahora la administración local está capacitada judicialmente para instaurar esta prueba del día libre en el sector del taxi de Las Palmas de Gran Canaria.

Ante esta posibilidad, la Asociación de Trabajadores Autónomos del Taxi (ATAT), la organización mayoritaria en el municipio, no ve necesario regular el servicio del taxi dado que, según ellos, los profesionales no lo demandan. Desde esta entidad respaldan su posición con un referéndum que efectuaron en el sector antes de realizar la prueba, y en esa consulta, los taxistas votaron no a esta regulación del día libre.



Francisco Reyes, presidente de ATAT



Antonio León, presidente de ATLATC

Sin embargo, desde la Asociación de Titulares de Licencias de Auto Taxi de Canarias (ATLATC) insisten en no dar validez al referéndum que se realizó antes de la implantación de la prueba de libranza. “Esa consulta para nosotros no es vinculante porque solo ATAT y las cooperativas la convocaron. A muchos socios no les llegó el comunicado y allí estaban presente titulares de VTCs que también son titulares de taxis”, argumenta Antonio León, presidente de ATLATC.

Miedo a las nuevas plataformas

Francisco Reyes, máximo representante de ATAT, se muestra convencido de que no es momento de restringir la actividad de los taxistas. “Hace a lo mejor cuatro o cinco años, podría haber la posibilidad de hacer la prueba, pero ahora que la economía está remontando y se estima que pueden entrar empresas como Uber o Cabify, no podemos abrirles la puerta”. El presidente de la organización tiene claro que “una restricción podría dar lugar a que en momentos determinados haya falta de taxis”, y además reclama que aunque “legalmente le han dado la razón a la administración, apelamos a que se tenga en cuenta lo que decimos los taxistas porque creo que deben escucharnos”.

En este sentido, desde ATAT son muy claros, y aseguran contar con el apoyo de las dos cooperativas de taxis de Las Palmas. “Si no atienden o no escuchan lo que les planteamos, organizaremos una asamblea para decidir si vamos a la

huelga”, explica Reyes, cuya organización encuentra en la manifestación o protesta una respuesta a las posibles actuaciones del Ayuntamiento en este asunto.

Actualmente el taxi en Las Palmas de Gran Canaria carece de cualquier regulación y los taxistas pueden trabajar 24 horas los siete días de la semana. “El cliente está habituado a coger un taxi cuando quiera, y lo único que pedimos es que si se hace la prueba, se tenga en cuenta la votación que hicimos el año pasado donde la mayoría votamos que no”. Según Reyes, su entidad cuenta con 839 socios, y argumenta que en este asunto están de su lado tanto la Cooperativa de Taxistas de Las Palmas como la Cooperativa de Taxistas de San Cristóbal. “Estamos hablando de casi el 90% del sector”.

4,3 taxis por cada 1.000 habitantes

Pero en este punto, desde la ATLATC, explican que sin ese apoyo de las cooperativas y sin “la venta ilegal de la prensa a los usuarios de las cooperativas, ATAT es una asociación minoritaria sin poder dentro del sector del taxi”. La organización presidida por Antonio León argumenta que la suya es la única entidad que aún está en los tribunales defendiendo la implantación de la libranza. “El estudio económico también recoge como alternativa a la viabilidad del sec-

tor la regulación mediante días libres”, asegura.

“Hemos pensado que una de las formas de intentar retirar taxis de la calle y tener una mejor calidad de vida es la prueba del día libre”, explica León, quien apuesta también por una mejora de la calidad de vida de los profesionales para “poder ganar más trabajando menos horas”.

Desde la organización presidida por León explican que siempre han defendido la prueba del día libre, nunca la imposición del mismo por parte del Ayuntamiento. “Hemos propuesto que queremos probar para saber si después, al irnos a un referéndum o una consulta, decidimos seguir con ella o no”. Entienden desde ATLATC que actualmente el Ayuntamiento no puede dar marcha atrás “aunque haya una mejora o repunte de la economía”.

La libranza que ha sido propuesta desde ATLATC se basa en un sistema rotatorio, dos días a la semana y no fijo para que no suceda lo que en Madrid, cuando este pasado mes de julio el Tribunal Superior de Justicia declaró nulo ese sistema. Aseguran desde la entidad que son ya varios los cuadrantes que han pasado al equipo de gobierno.

En consonancia con ATLATC, desde la joven asociación Élite Canarias, también apuestan por el día libre, sobre todo para mejorar la calidad de vida de los trabajadores del taxi. “Todos los profesionales tienen derecho a un día libre, y es importante no dejar de apostar por la calidad de vida de los taxistas”, explica María de



María Santana, presidenta de Élite Canarias

los Ángeles Santana, representante de Élite Canarias.

Para esta organización, más allá del evidente problema de exceso de licencias, el taxi necesita de un sesudo análisis que aclare su naturaleza y se debata sobre la diferencia "entre un autónomo, una empresa o un servicio público".

El rescate de licencias, la solución más costosa

En lo que sí están de acuerdo todos los taxistas es en el necesario rescate de licencias. "Las administraciones públicas competentes están en obligación de regular el taxi", explica Reyes, que recuerda que el Ayuntamiento, en un estudio reciente sobre el sector del taxi, aseguraba que sobraban unas 600 licencias de taxi en Las Palmas de Gran Canaria.

Sin embargo, no parece que desde la administración se tenga planeado un plan de rescate de licencias a corto plazo, o al menos eso es lo que planteó en la última reunión que mantuvo con buena parte del sector del taxi durante la última semana de septiembre. En ese encuentro, el Consistorio explicó que se van a centrar en buscar fondos para abordar este rescate de licencias y, de esta forma reducir el número de taxis que circulan por las calles. Pero en ningún momento ofreció más detalles.

El taxi de Las Palmas carece de regulación horaria

La administración local también explicó que aplazaría la aplicación de la prueba del día de libranza hasta nueva orden, algo que no gustó a las entidades que querían la aplicación de la prueba toda vez que la justicia le había dado la razón

al Consistorio. Ante esta declaración, la organización que se oponía al día libre, ATAT, tampoco quedó muy convencida puesto que la administración no fijó ningún plazo y el aplazamiento "puede durar una semana, un mes, o lo que ellos crean conveniente".

A pesar de abogar por la prueba del día libre, desde ATLATC afirman que también han planteado el rescate de licencias, pero el problema que ellos encuentran es que "la administración no quiere poner un euro encima de la mesa". "Hay dinero para fomentar cualquier otro tipo de transporte en la ciudad pero para el rescate de licencias no", explica León. En este sentido, demanda que el tripartito que está gobernando -compuesto por Nueva Canarias, PSOE y Las Palmas Pueda- "no se ha preocupado en ningún momento por la mejora del sector del taxi".

En Élite Canarias también son conscientes de que el rescate de licencias sería la mejor solución para este exceso de licencias, y se muestran muy críticos con el Ayuntamiento por su negativa a abordarlo. "No entendemos que el Ayuntamiento quiera invertir, de la manera que quiere hacerlo en la Metroguagua, y no quiera invertir en el rescate de licencias", explica Santana. "Esto es injusto porque el dinero es para todos", recalca la representante de Élite que, sin embargo, sí que mantiene esperanzas en el Gobierno local para que solucione la situación que vive el taxi.

Polémica con la Mesa del Taxi

Para debatir todos estos asuntos, desde la administración están intentando crear una mesa del taxi. Sin embargo, la organización mayoritaria no está a favor de cómo quieren abordar su creación. "Hubo una reunión el pasado 11 de septiembre y nos negamos a acudir porque la ley de representación establece unos mínimos para sentarse a negociar y ninguna de las asociaciones que demandan la creación de la mesa cumplen con ese requisito fundamental", índice el presidente de ATAT.

ATLATC, por su parte, explica que el pasado 11 de septiembre se convocó a todas las asociaciones y que lamentablemente ATAT decidió no acudir. "Tenemos ahora pendiente volver a reunirnos otra vez para poder constituir la Mesa del taxi y llevar una serie de propuestas. La administración se comprometió a pasarme el borrador con una serie de propuestas para la mesa del taxi y ya veremos que podemos alegar", explica Antonio León.

Uno de los asuntos que también podrán ser abordados en esta supuesta Mesa del Taxi sería la renovación de las tarifas. El taxi de Las Palmas de Gran Canaria es el más barato de toda España y los taxistas entienden que, aunque no están del todo mal, si deberían ser "actualizadas".

SECRET
SECRET

SECRET

SECRET

SECRET

SECRET

SECRET

SECRET



SECRET

SECRET



SECRET



SECRET

SECRET

SECRET

SECRET

SECRET

SECRET

Unidad entre municipios para frenar la competencia

Aunque todavía no se ha puesto en marcha, la creación de un área de prestación conjunta en horario festivo y nocturno en la comarca de Terres de l'Ebre, que comprenderá a más de 30 municipios, permitirá ofrecer un mejor servicio al usuario, de esta manera se evitará su fuga a transporte alternativos o piratas, tal y como explica Joan Vicente Maigi en esta entrevista. En este sentido, su asociación, Sersatrans, a través de su radiotaxi, TDE Taxi, pusieron en marcha en 2012 un servicio integral de taxi para que sus clientes puedan disponer de un taxi para todo lo que necesiten.



Los taxis de Terres de l'Ebre operan bajo una única denominación

97 taxis para más de 30 municipios. Ese es el objetivo de Sersatrans y su emisora, TDE Taxi. Poder ofrecer taxis en cualquier de los pueblos que conforman la comarca de Terres de l'Ebre cuando haya déficit de servicio en alguno de ellos. Una situación que se produce, tal y como ha explicado en esta entrevista su responsable, Joan Vicente Maigi principalmente durante las noches, ya sea entre semana como los fines de semana o festivos. Para solucionar este problema, han solicitado la creación de un Área de Prestación Conjunta en horario nocturno y festivo de lunes a viernes de 20 a 8 horas y los sábados, domingos y festivos desde las 00 a las 24 horas.

La medida fue solicitada en julio con la intención de que estuviera operativa en verano, pero ha sido ahora cuando se ha informado a los profesionales de que la Consellería de Trnsports, a través de la Delegación Territorial de Tarragona, había iniciado los contactos con los más municipios que se verán beneficiados por su entrada en vigor.

Además de mejorar el servicio de taxi en la zona, desde TDE Taxi creen que ofrecer bajo una marca unificada todos los servicios que puedan hacerse en taxi contribuye a que los usuarios sigan apostando por el taxi. En palabras del propio Maigi, "al cliente, si le ofreces un servicio al 50% en vez del servicio 100% buscará esa otra mitad en otro lado", motivo por el que desde su ra-

diotaxi ofrecen un servicio integral que, asegura, ya han exportado más allá de su zona de influencia.

Gaceta del Taxi.- ¿Por qué consideran necesario instaurar un área de prestación conjunta en esta zona y solo durante unas franjas horarias determinadas?

Joan Vicente Maigi.- Estamos en la comarca Terres de l'Ebre Taxi, con municipios de Baix Ebre, el Montsià y la Terra Alta donde hay muchos pueblos pequeños. El más grande es Tortosa, que tiene 30.000 habitantes y Amposta que tiene unos 17.000, pero los demás son pueblos que no superan los 5.000 habitantes y en los que hay un gran déficit de taxis, especialmente en horario nocturno y fiestas o durante los fines de semana. En esas franjas horarias se complica mucho encontrar un taxi en un pueblo. Para hacerse una idea, en Tortosa, que es el municipio más grande como he mencionado, hay solo 15 taxis. Y de esta cifra, hacia abajo en el resto de pueblos.

Por eso, con estas circunstancias, que un pueblo de 1.000 habitantes tenga 5 taxis es algo que a día de hoy no se da, y aunque pueda parecer una cifra ridícula en comparación con las grandes ciudades como Barcelona, es importan-

“Queremos dar soporte sin infringir la normativa”

THE NEW
LAW
OF
THE
MIDDLE
WEST
AND
SOUTH
WEST

BY
JAMES
M. HARRIS

THE
LAW
OF
THE
MIDDLE
WEST
AND
SOUTH
WEST

THE
LAW
OF
THE
MIDDLE
WEST
AND
SOUTH
WEST



Joan Vicente Maigi, responsable de TDE Taxi

te para que nosotros podamos dar un buen servicio a los vecinos.

A día de hoy, un taxi de un pueblo de al lado no puede dar ese servicio sin incumplir la normativa sobre el inicio de los traslados, porque como queda establecido en la Ley, para que un taxi pueda recoger pasajeros debe ser de ese municipio en el que está iniciando el servicio. Y lo que queremos es dar ese soporte a los municipios que no tengan taxis disponibles sin infringir la normativa, por lo que hemos pedido a través de la asociación Sersatrans la creación de esta área.

G.T.- Desde la Conselleria de Transports ya se está trabajando para cerrar el convenio de colaboración con los ayuntamientos. ¿Han hablado directamente con ellos?

J.V.M.- Nosotros no hemos tratado con los ayuntamiento porque nosotros nos dedicamos a lo que sabemos hacer, es decir, a llevar a la gente en nuestros taxis. Pero sí hemos detectado deficiencias que con este sistema que proponemos creemos que mejorará el servicio, además de modernizarlo. Entendemos

“Si ofreces un servicio al 50%, el cliente buscará la otra mitad en otro lado”



Entre los servicios, se incluyen rutas turísticas por la zona

que también los ayuntamiento podrán presentar sus alegaciones o propuestas y así entre todos crear un nuevo sistema. Según tengo entendido, para que la propuesta no salga adelante, debe haber más del 30% de los votos en contra.

G.T.- ¿Cuál cree que será la respuesta de los municipios afectados?

J.V.M.- Entendemos que no hay ninguna administración que no quiera una mejora para sus ciudadanos que no le cueste dinero. No deja de ser ofrecer un servicio extra para los usuarios que a los ayuntamientos les saldrá totalmente gratis.

G.T.- Y desde el punto de vista de los usuarios, ¿cuál será su reacción a la iniciativa?

J.V.M.- Al cliente, si le ofreces un servicio al 50% en vez del servicio 100% buscará esa otra mitad en otro lado. El taxi tiene que ofrecer un servicio completo siempre. Y nosotros se queremos dar.

Denominación única

G.T.- En un momento de fuerte competencia externa, ¿cree que trabajar en conjunto con el resto de municipios es una fórmula adecuada para hacer frente esta problemática?

J.V.M.- Como idea general aplicada a todas los sectores de productividad, cuantas más ofertas puedas hacer bajo una misma denominación a los usuarios, mejor y con el taxi pasa lo

mismo. Si un cliente está en un pueblo y llama a un teléfono y no es del taxista del pueblo, sino de otro pueblo, y cuando consigue el teléfono del taxista que sí es de ese pueblo éste no puede atenderte, el cliente al final se va a lo fácil. Entra en su móvil, busca una de las aplicaciones que existe, la disponibilidad para el trayecto que quiere hacer, consulta el precio y si le va bien, lo coge. Y esto es lo que tenemos que ser capaces de frenar nosotros, porque tenemos la base y tenemos los vehículos. Tenemos que crear un número único y una web en la que te respondan y que te den la posibilidad de moverte en taxi sin necesidad de saber qué teléfono es el que realmente necesitas. Y ofreciendo todo lo que necesita el usuario, como puede ser el pago por tarjeta o sillitas para bebé.

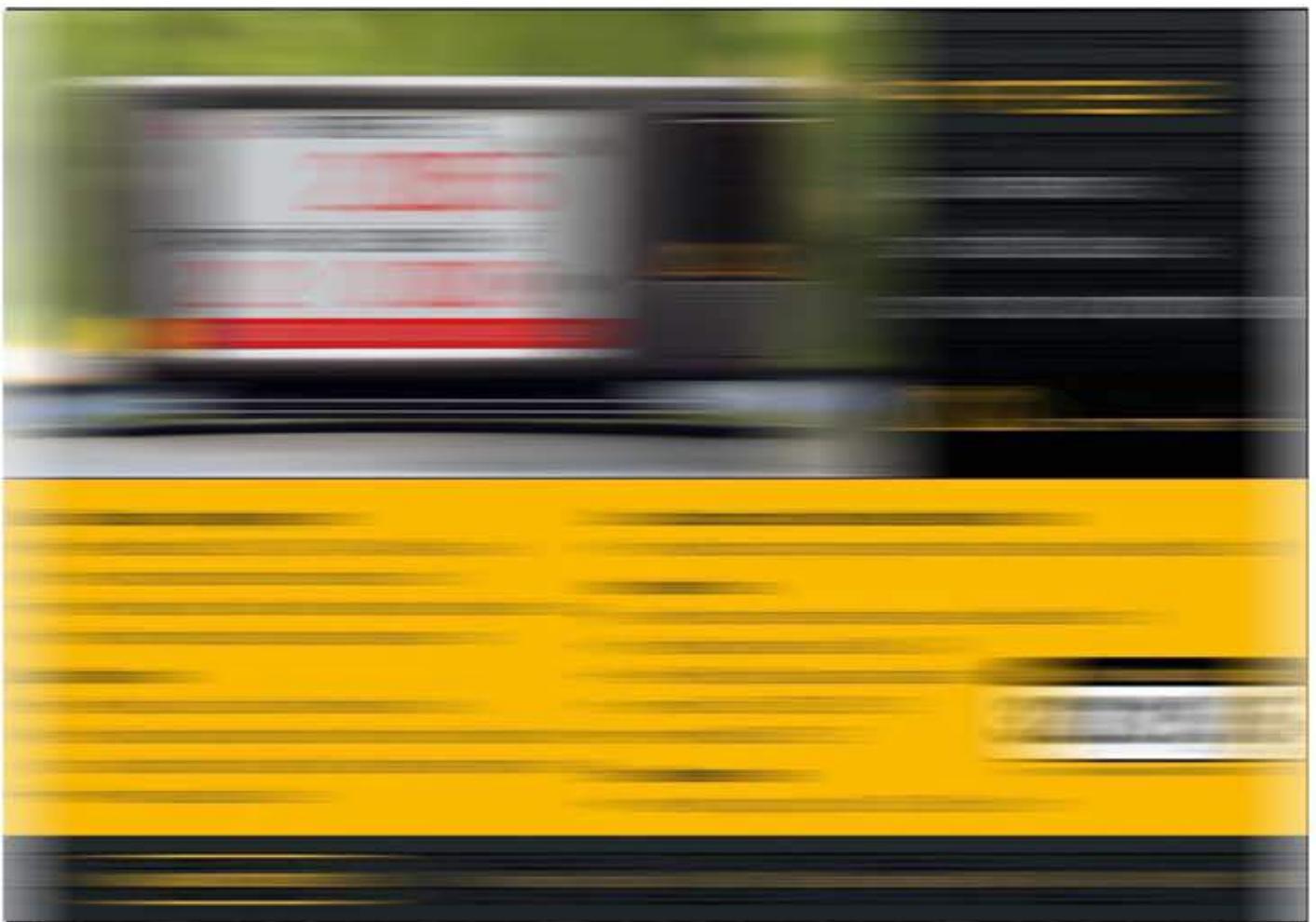
Nosotros desde 2012, conscientes de esta situación creamos una empresa que se llama TDE Taxi donde ofrecemos un servicio integral al usuario. La



Servicio integral para el transporte de personas en taxi

empresa es de 2004 pero la forma de trabajar bajo una marca y un número único, así como un correo único, se implementó en 2012. Y da sus frutos, au-

nque muy pequeños. Pero si ponemos al mismo nivel donde estamos y lo que hacemos se puede decir que estamos en un punto óptimo.



“Cuantas más ofertas hagas bajo una misma denominación, mejor”

Lo que queremos es que el usuario no se tenga que preocupar por nada que afecte al transporte durante su estancia en la zona, si quiere que le llevemos a varios lugares, llevarles las maletas si hacen alguna excursión, incluso recogerles las bicicletas, son muchos los servicios que realizamos.

G.T.- Imaginamos que la crisis fue un factor a tener en cuenta a la hora de plantearse esa mencionada reestructuración del servicio. ¿Cómo lo llevaron a cabo?

J.V.M.- Es tal y como dices. En los años 2009 y 2010 empieza a caer en picado la facturación con empresas de siempre y también con la administración. En 2011 nos sentamos con un asesor de marketing que analizó la situación de la empresa, elaborando un informe DAFO que concluía que teníamos una estructura que efectivamente funcionaba pero que no sabíamos focalizar o aunar para dar al cliente una imagen concreta. Ahora ofrecemos todo lo que puedas pedir en servicio de taxi sillas, taxis con hasta 9 plazas, remolque para bicis, taxis adaptados para personas con movilidad reducida...

G.T.- ¿Ha respondido el usuario como esperaban?

J.V.M.- Se ha notado que esto es lo que quería el cliente y hemos expandido la oferta trasladando lo que hacemos a toda Catalunya. Colaboramos con compañeros de otras zonas fuera de Terres de l'Ebre, en Girona, Lleida, Barcelona y Tarragona. Cuando un cliente nuestro necesita un servicio estas zonas, ellos hacen el servicio, nos pasan la factura y nosotros les pagamos. Por ejemplo en Barcelona trabajamos con el STAC, les pasamos traslados allí en Barcelona y ellos nos pasan servicios en la zona. Además tenemos clientes a los que les gusta nuestra forma de trabajar, el sistema que tenemos. No es por presumir, pero nuestra gestión en radiotaxis es de las mejores, no solo a nivel Catalunya, también a nivel español.

Servicio de calidad “entre todos”

Miguel Ángel Gavilán es el representante del STAC en Terrasa y uno de los percursoros de la creación de un área de interacción municipal con Matadepera. Un municipio barcelonés situado a menos de 20 kilómetros de Terrasa que cuenta solo con dos licencias de taxi y donde existe un claro déficit de taxis, principalmente en algunos tramos horarios o en fechas concretas.

“Queremos que sea legal el que un taxista de Terrasa vaya a recoger a Matadepera cuando los dos taxistas del municipio están ocupados y también que estos compañeros puedan venir a Terrasa a recoger a sus clientes”. Con esta medida quieren legalizar una situación que consideran beneficiosa para ambos municipios y, aunque Gavilán señala que la propuesta se encuentra “muy verde”, esperan que finalmente prospere.

“Nosotros hemos redactado varias comunicaciones, hemos hablado con los taxistas de Matadepera y también con nuestro Ayuntamiento”, nos explica. Falta una última reunión con el consistorio de Matadepera para que desde la Dirección General de Transportes se pongan manos a la obra y den su visto bueno a esta área.

La creación de espacios comunes de trabajo intermunicipales, como es este caso, son para Gavilán, una opción más de cerrar las puertas a quienes vienen de fuera. “Todas las acciones que hagamos entre taxistas y ciudades siempre son positivas”. Además, asegura que se trata de un primer paso y no descartan ampliar el área de interacción municipal en caso de que el sistema funcione. “Lo que nos viene está arrasando con la ilegalidad en la mano”, ha señalado Gavilán, para quien es fundamental que el sector se eche una mano y que “entre todos” se dé un servicio de calidad al usuario y evitar así que se vaya a otros transportes.





1. The first step is to identify the problem or the goal of the project. This involves understanding the current situation and what needs to be achieved.

2. Next, it is important to gather all relevant information and resources. This includes identifying the stakeholders involved and the resources available.

3. Once the information is gathered, the next step is to develop a plan. This involves setting clear objectives and determining the steps needed to achieve them.

4. The final step is to implement the plan and monitor progress. This involves putting the plan into action and regularly checking in to see how things are going.

8.000 taxis en España ya circulan con AutoGas



El colectivo del taxi ha encontrado un aliado en el AutoGas de Repsol, el carburante alternativo más utilizado del mundo por su economía, eficiencia y sostenibilidad. Lo usan más de 8.000 vehículos autotaxis en España, 1.600 en Madrid y 1.000 vehículos en Cataluña.

El parque de vehículos que circulan con AutoGas en el mundo asciende a 25 millones, de los cuales 15 millones se encuentran en Europa y más de 44.000 en España.

Repsol lidera la introducción del AutoGas en el mercado español con una amplia red de suministro, en Península y Baleares.

AutoGas presenta una importante ventaja económica, tanto en el precio de adquisición del vehículo (es la alternativa más económica dentro de los vehículos etiquetados ECO según la DGT) como en el coste de carburantes y se traduce en un ahorro para el taxista de hasta un 15% por kilómetro recorrido. Además, por pertenecer al colectivo Solred el sector del taxi recibe importantes planes de descuento.

Pero no solo es una alternativa económica, sino que los vehículos de AutoGas

El taxista ahorra hasta un 15% por km

están clasificados como vehículos ECO por sus casi nulas emisiones de partículas y NOX.

Por ello, los vehículos AutoGas pueden circular sin restricciones, y beneficiarse de otras ventajas como una reducción en la tarifa de estacionamiento en el Impuesto de Tracción Mecánica entre

otras. En el caso de Madrid, además, sin cargas tributarias.

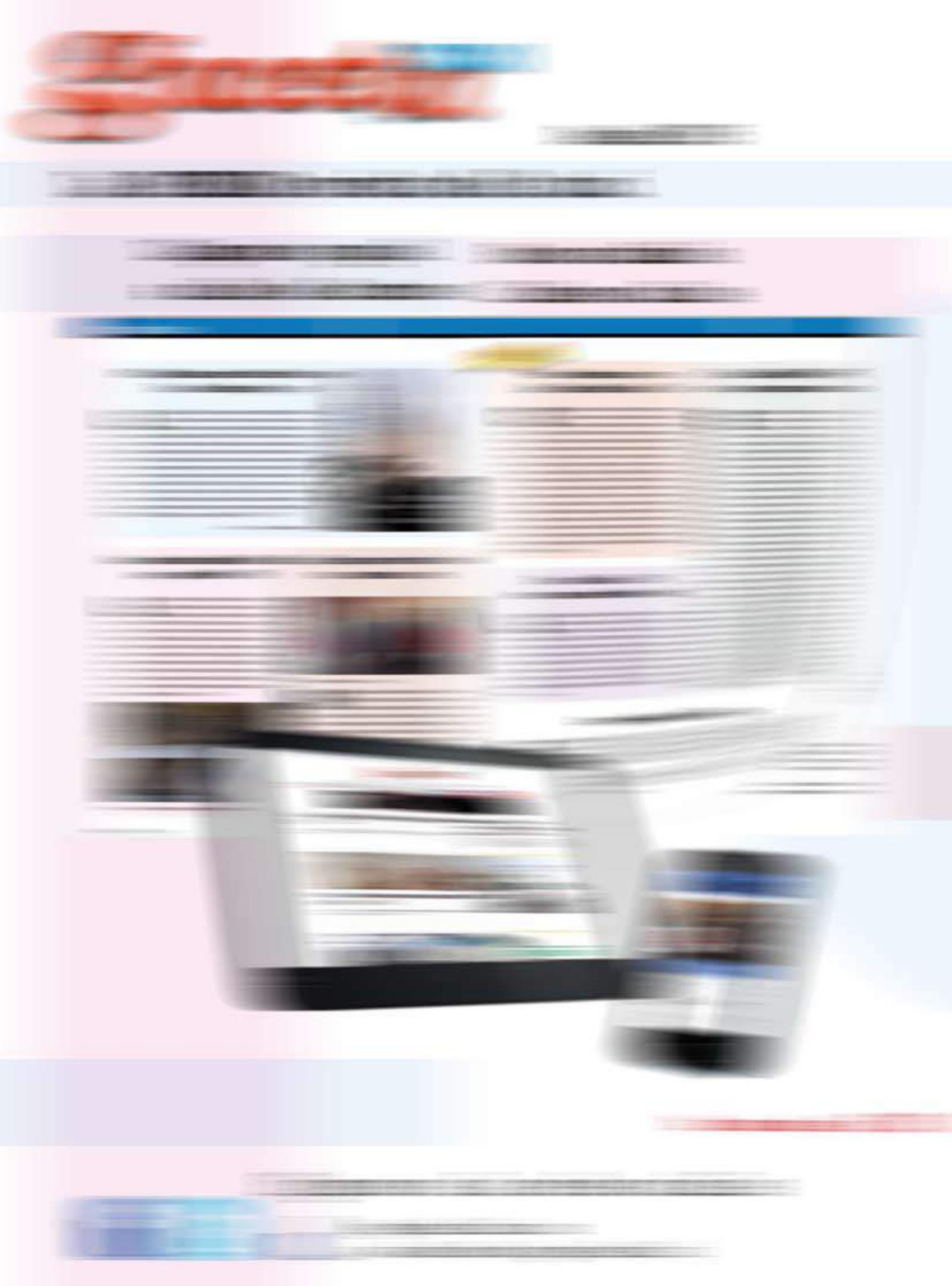
La red de suministro de AutoGas de Repsol supera los 370 puntos de venta en Península y Baleares, de los cuáles en Cataluña tiene operativos 72 mientras que en Madrid ya hay 46.

Además, Repsol cuenta con más de 250 skids o surtidores privados ubicados en las instalaciones de clientes flotistas y cooperativas de taxistas.

Los automóviles propulsados con AutoGas están equipados con dos depósitos (AutoGas y gasolina), son vehículos 'bifuel' que pueden utilizar, indistintamente, los dos combustibles a elección del conductor, lo que permite contar con hasta 1.200 km de autonomía. Estas ventajas, unidas a un tiempo de repostaje similar al de los vehículos convencionales, hacen del AutoGas el aliado perfecto para el taxi.

Los fabricantes ofrecen una amplia gama de vehículos disponibles con AutoGas. La flota de taxis con AutoGas ha aumentado un 94 % en este último trimestre. A la opción del vehículo nuevo se suma la de transformar uno de gasolina. Según la Asociación de Operadores de GLP (AOGLP) existen en torno a 1.000 talleres autorizados en España para hacer el cambio.





Los taxistas, a favor de más regulación y una app común

Mantener la regulación del sector y una aplicación única son algunas de las conclusiones del informe realizado por el Ayuntamiento de Madrid sobre la realidad del taxi madrileño. En esta primera parte, nos centraremos en conclusiones que afectan directamente a los profesionales y sus hábitos de trabajo, mientras que en una segunda entrega se analizará la visión de los usuarios y su valoración sobre el servicio.



En 2017, el ratio de taxis por 1.000 habitantes es de 2,97

El transporte de viajeros está experimentando actualmente una serie de vertiginosos cambios que marcarán, sin ninguna duda, el devenir del sector del taxi. La aparición de nuevas plataformas tecnológicas está provocando que constantemente el taxi también se vaya renovando y no son pocas las empresas que día a día presentan iniciativas de futuro para los taxistas.

Atendiendo a esos cambios que parecen acercarse, desde la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación del Ayuntamiento de Madrid encargó a la empresa Vectio la elaboración de un informe de la situación real del taxi a día de hoy.

Para la elaboración del estudio, la compañía ha realizado encuestas en el Aeropuerto, en las estaciones de Atocha, Chamartín, Estación Sur y en el distrito Centro de Madrid. Según explicó la propia empresa, en total se encuestaron a 1.078 usuarios y a 797 profesionales del taxi. Apenas el 5% de la flota participó en el estudio.

Lo primero que el informe invita a analizar para tener un concepto inicial claro

del sector del taxi es el volumen de vehículos existentes y la cantidad de potenciales clientes. Para ello también es importante saber qué evolución ha tenido el sector en los últimos años, y por eso la empresa se ha servido de informes sobre el taxi madrileño que fueron elaborados en 1996 y 2007.

Precisamente hace diez años, lo que se conoce como Área de Prestación Conjunta estaba formado por 27 municipios, mientras que en la actualidad hay 46. En 2007, por lo tanto, el taxi prestaba servicio a una población potencial de 5.008.950 habitantes y en la actualidad ésta ha subido en casi 300.000 más.

En 1996 había registradas 15.505 licencias con un ratio de 3,87 licencias por cada 1.000 habitantes. En 2007, por su parte, había registradas 15.646 licencias, con un ratio de 3,12 licencias por

Solo 797 taxistas participaron en el estudio

cada mil habitantes. Hoy en día ese ratio ha bajado a pesar de que hay un número de licencias similar, pero sí que ha descendido el ratio a 2,97 licencias por cada 1.000 habitantes. A este dato, hay que añadirle las variables que suponen los distintos regímenes de descanso establecidos, por lo que el ratio de oferta máxima se reduce a 2,38 licencias por cada mil habitantes.

Es importante también tener en cuenta que Madrid es una ciudad eminentemente turística. En el año 2016, la capital recibió 5.742.926 turistas, es decir, unos 15.734 turistas diarios. El turismo es un sector que genera una amplia demanda que es absorbida en una parte importante por el sector del taxi. Un taxi que cada vez debe estar más preparado para ofrecer el mejor de los servicios. Actualmente, el 42,74% de los taxistas reconoce hablar inglés, mientras que el 57,26% admite no tener conocimientos de la lengua, por lo que es un aspecto donde el margen de mejora parece aún muy amplio.

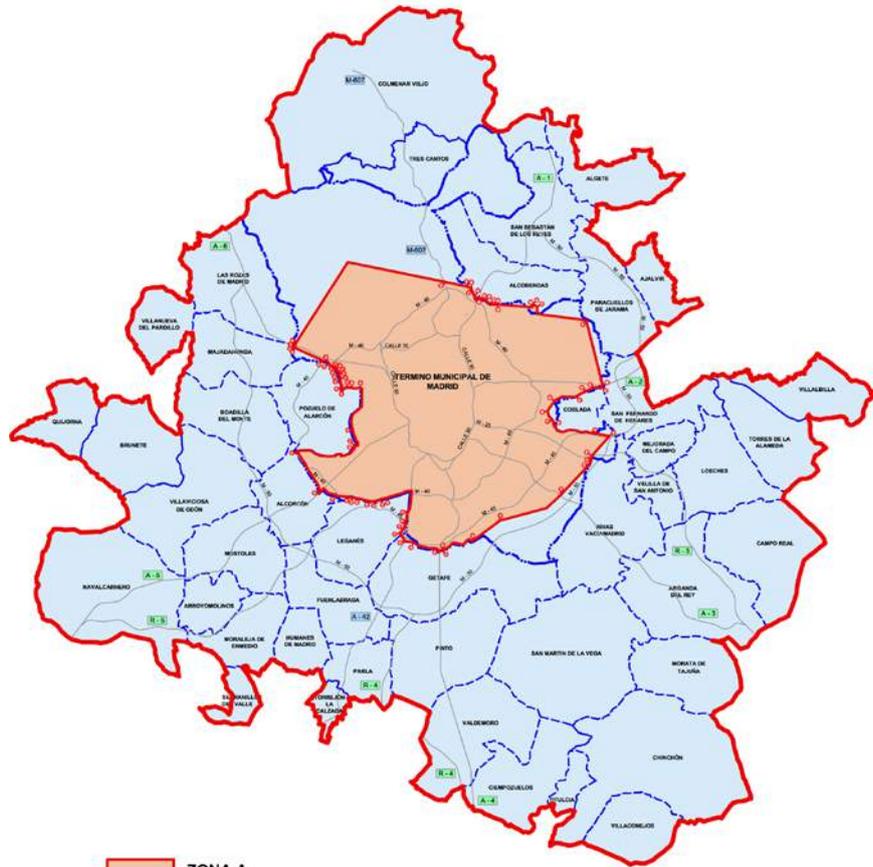
Menos del 4% de taxistas son mujeres

Hombre, 46 años y autónomo

Como hemos dicho, hoy en día hay 15.723 licencias de taxi que pueden operar en un APC compuesta por 46 municipios. Sin embargo, el número de conductores dados de alta en el registro de licencias es de 20.691. El 73% de esos conductores son a la vez titulares de licencias y el 27% restante lo componen conductores asalariados.

El informe demuestra que, pese a lo que se pueda pensar desde una parte del sector, la gran mayoría del taxi madrileño lo componen taxistas que son titulares de una sola licencia. Solo el 9,63% de los taxistas que aparecen en el registro tienen dos licencias y es relevante que 1.023 titulares, es decir, un 6,51% de la flota, cuentan con tres o más licencias.

Sí que parece claro que el taxi es un trabajo mayoritariamente masculino, dado que solamente un 13,95% de los taxistas encuestados son mujeres. Si lo comparamos con los datos del registro municipal de licencias, todavía se amplía



- ZONA A
- ZONA B
- LIMITE EXTERNO ZONA A
- LIMITE EXTERNO ZONA B (Limite APC)*
- TERMINO MUNICIPAL DE MADRID
- RESTO DE LOS TERMINOS MUNICIPALES

*APC: Área de Prestación Conjunta de Madrid

LIMITES APC Y ZONAS TARIFARIAS
ZONAS A Y B
Fecha: 29 Agosto 2013

El APC está actualmente compuesta por 46 municipios

más la diferencia entre hombres y mujeres, siendo el 96,45% conductores hombres.

En relación a la edad media de los profesionales del taxi, el estudio refleja que ésta es de 46,16 años. Cabe destacar que el grupo de profesionales con edad superior a 56 años es de 18,34%, y solo un 4,58% tiene menos de 29 años.

El diesel domina la flota

El informe también ha llevado a cabo un importante análisis sobre los propios vehículos que utilizan los taxistas. En él, parece quedar claro que la flota de taxis está aún lejos de los niveles de contaminación que pretende el Ayuntamiento de

Madrid para un futuro cercano. Aproximadamente el 65% de los taxis son propulsados por motores diesel, lo que significa que los vehículos menos contaminantes apenas representan el 35% del total.

Estos datos son muy relevantes puesto que el Gobierno local, a partir de 2018, sólo autorizará vehículos que no sean contaminantes, y en Madrid actualmente hay nada menos que 10.115 taxis diesel. Junto a estos, hay 3490 taxis híbridos, 2.024 GLP, 29 eléctricos y seis propulsados por Gas Natural según el citado informe.

Con respecto a las marcas cuatro de cada cinco taxis que circulan por las calles de Madrid son de la marca Skoda,



El taxi eléctrico sigue siendo minoritario

Toyota o Seat. Skoda cuenta con 6.086 coches y el 38,85% del total de la flota; Toyota con 3.483 y un 22,24%; y Seat con 2.783 y un 17,77%. Por detrás, vendrían a mucha distancia marcas como Peugeot o Dacia.

Los vehículos taxis madrileños presentan una antigüedad media que oscila los cuatro años. Según el informe, se estima que el 72,53% de los vehículos son del año 2013 en adelante. Además, es destacable que solamente un 4% de la flota posee una antigüedad superior a los nueve años de servicio. Por lo que, atendiendo a estos datos, los profesionales son muy responsables y cumplen con creces las exigencias normativas en este sentido.

Por otro lado, los taxistas también parece que se han adaptado en un gran porcentaje a las nuevas ventajas tecnológicas. El 60% de la flota cuenta ya con GPS integrado. Además, en términos de seguridad, la mampara parece no haber calado entre los profesionales pues tan solo cuentan con ella un 7,16% de los vehículos.

Más regulación y una app común

Los trabajadores del taxi madrileño encuestados se muestran en general satisfechos con sus sistemas de regulación. Con respecto a la tarifa fija y la mínima del aeropuerto -que es la que ha creado una mayor polémica en los últimos años- sí que parece evidente una

Taxis con menos de 4 años dominan la flota

división. El 55% está a favor de la tarifa fija, pero la división en torno al precio de la misma es total en el sector con un 50% a favor y un 50% en contra.

La regulación horaria de 16 horas está aceptada por el 69% de los taxistas encuestados. Menor aceptación ha encontrado el refuerzo del sábado por la noche y tres de cada cuatro taxistas están a favor del descanso quincenal del mes de agosto.

Junto a los datos puramente objetivos, a la hora de concretar el estudio, se ofreció a los profesionales encuestados la posibilidad de que hicieran sugerencias. En este sentido, los taxistas recabaron dos puntos en torno a los cuales parecen presentar una opinión bastante común.

Estos puntos son: la necesidad de una mayor regulación en el sector y la creación de una app común que permita competir con la irrupción de nuevas empresas. También muchos de los taxistas encuestados manifestaron la necesidad de llevar un uniforme común para todos los conductores que diera una imagen de unificación y profesionalidad. Para los taxistas, es importante que la administración establezca unos estándares de calidad para el vehículo y que los mismos sean inspeccionados de manera periódica.

Los taxistas insisten también en la necesidad de que las administraciones faciliten subvenciones que acarreen una reducción de las tarifas y sea así el servicio del taxi mucho más social, llegando a más usuarios. Demandan los taxistas que su sector sea tratado verdaderamente como un servicio público.

Por último, y directamente relacionado con la última frase del párrafo anterior, los taxistas piden que su servicio sea equiparado al autobús municipal en materia de circulación puesto que eso aumentaría su competitividad.

En resumen, los profesionales del taxi de Madrid se muestran contrarios a cualquier tendencia desreguladora de su sector para aumentar su competitividad, demandan una mayor profesionalidad del sector a través de la definición de unos estándares de calidad, solicitan ayudas económicas en forma de aumento de subvenciones y reducción de las tarifas para convertirlo en un servicio más social, y reclaman equipararse al transporte colectivo en materia de circulación urbana. Todas estas sugerencias tienen un importante respaldo entre los taxistas encuestados que, sobre todas éstas, lo que desean es la creación de una aplicación común para todos los taxistas

Los usuarios dan un notable al taxi

Aunque en la próxima entrega se analizará más en profundidad la perspectiva del usuario sobre el sector del taxi madrileño, cabe avanzar que, a pesar de los aspectos mejorables, el cliente puntúa con notable el servicio de taxi madrileño.

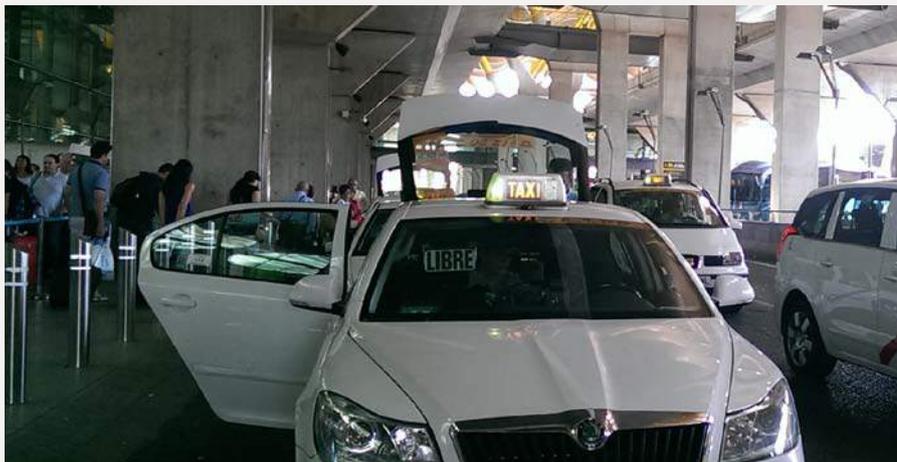
Aspectos como los motivos que llevan al cliente a subirse a un taxi, cómo acceden al servicio, la distribución por sexos de los usuarios, los medios de transporte alternativo al taxi que utilizan y sus modos de pago, son temas que se abordarán con más detalle en la próxima entrega de este análisis del informe del Ayuntamiento de Madrid.

El taxista, principal anfitrión del turista

Para reforzar la dimensión turística del taxi impulsando el proceso de modernización y de cualificación turística del taxi, la Federación Profesio-

nal del Taxi de Madrid se ha incorporado a la Unión Empresarial por la Promoción Turística. En palabras de Julio Sanz, presidente de Federación “se pretende poner

en valor el papel del taxi como primer y principal anfitrión del turista cuando aterriza en la ciudad, y responsable de que su primera impresión y experiencia resulte acogedora y atractiva”. Desde la Unión, su coordinador Vicente Pizcueta, quiso dejar constancia del “apoyo del sector turístico a la denuncia de la FPTM respecto al fraude de las licencias VTC y la reclamación a la Administración”. En palabras de Pizcueta, es necesario “fijar criterios objetivos para la aplicación de la normativa que regula estas licencias y que se ve sistemáticamente incumplida por las plataformas digitales”. Pide además “más compromiso y aplicación” de la administración a todos los niveles.



Taxis de Madrid en el aeropuerto

El BOE publica el decreto catalán sobre las VTCs

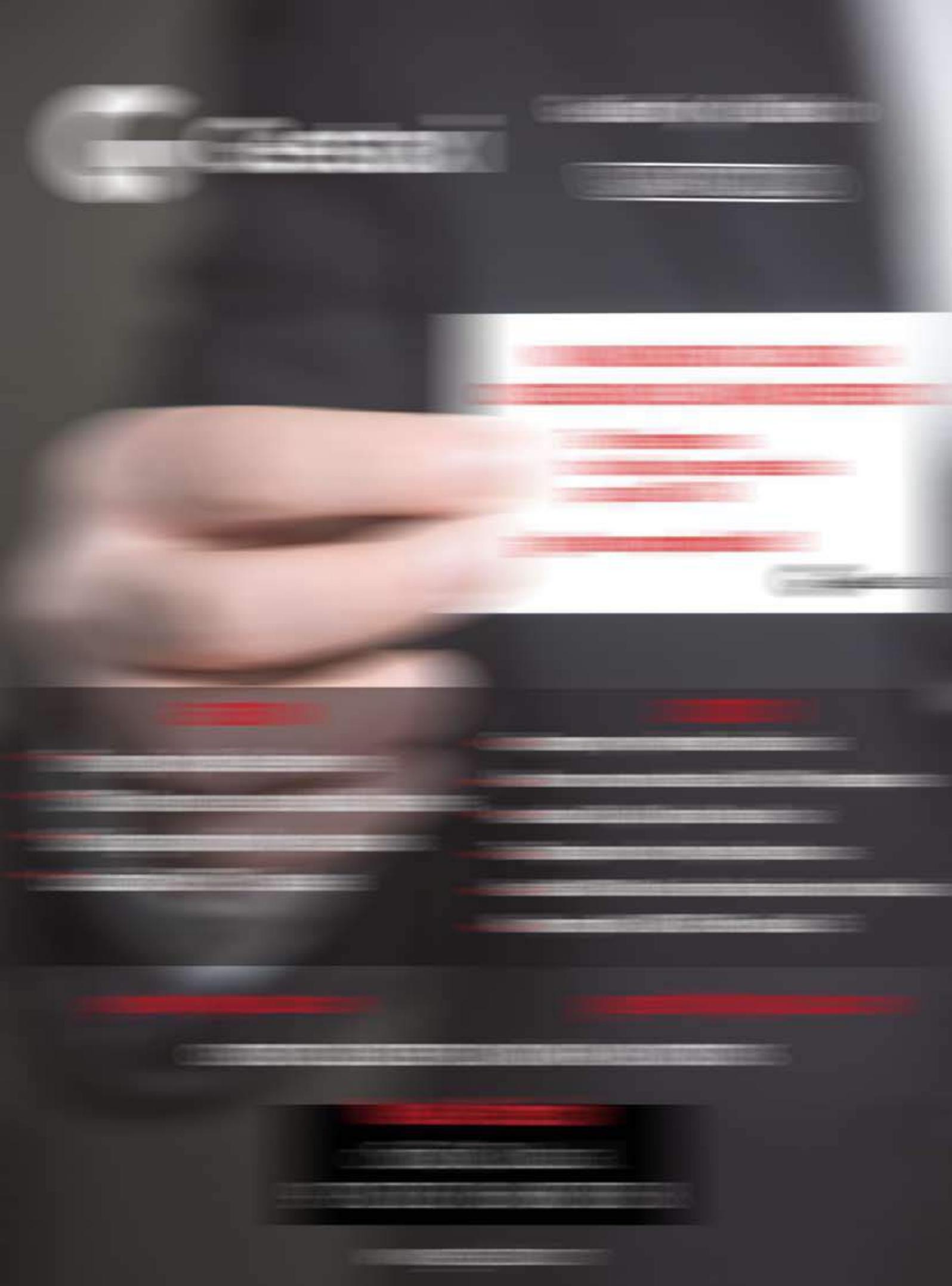
Aprobado el pasado 7 de septiembre, el Boletín Oficial del Estado ha publicado el decreto-ley catalán de control de las VTCs. De acuerdo con la nueva normativa autonómica, la transmisión de las autorizaciones VTC domiciliadas en Catalunya está condicionada al hecho de que el cedente sea titular de la autorización desde un periodo no inferior a dos años, contadores desde la fecha de otorgamiento efectivo de la autorización a su favor. Además, contiene un conjunto de medidas urgentes de ordenación de los servicios de transporte de viajeros en vehículos hasta nueve plazas con el fin de aportar seguridad jurídica al correcto desarrollo de esta actividad. Una vez en vigor el decreto, se creará un registro electrónico de comunicaciones de los servicios de alquiler de vehículos con conductor y se identificarán los vehículos VTC con un distintivo en la parte inferior derecha del parabrisas delantero.



El Parlament aprobó el decreto el 7 de septiembre

Un taxista recupera su permiso municipal

El Tribunal Superior de Justicia de Madrid ha suspendido cautelarmente la resolución firmada por el Ayuntamiento de Madrid que denegó la revisión del permiso municipal de taxi a un profesional por no cumplir el requisito de carecer de antecedentes penales. La resolución viene marcada por la sentencia del pasado 17 de julio por el TSJ de la Comunidad de Madrid, donde quedaron anulados el artículo 28.3.c) de la Ordenanza Reguladora del Taxi, y el artículo 31.1.b) del Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, relativo al punto necesario de carecer de antecedentes penales. Junto a la denegación de la suspensión, la resolución del TSJM prorroga los efectos inherentes al permiso municipal de conductor del auto-taxi del que ya era beneficiario antes de que le fuera suspendido su servicio.



Las CC.AA. registrarán la actividad de las VTCs



Fomento pretende evitar los fines especulativos con las VTCs

El Real Decreto en el que trabaja el Ministerio de Fomento para restringir y regular el sector de las VTCs y cuya tramitación se inició a comienzos del mes de septiembre, dejará en manos de las Comunidades Autónomas la creación de un registro de actividad de viajes de las VTC, según las primeras informaciones. De esta manera, las administraciones autonómicas con competencias en materia de transporte “podrán hacer que los titulares de esas autorizaciones les comuniquen, antes de su inicio, la prestación de cualquier servicio que haya de desarrollarse íntegramente en su territorio”. Junto al control territorial de la actividad de las VTCs, Fomento pretende evitar los fines especulativos en la concesión de autorizaciones VTC. Como fase de tramitación de este RD, el Ministerio de Fomento inició hace unas semanas una consulta pública para recabar información a los sectores afectados por esta futura normativa. Además, el Real Decreto incorporará normas complementarias al Reglamento de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres (ROTT) puesto que entiende Fomento que existe un “fuerte movimiento especulativo que convierte las autorizaciones en objeto de comercio tan pronto son expedidas por la Administración”.

PREMIADOS METAL LUBE



Javier Sánchez

Licencia 13975
20 años en el taxi



Sergio García

Licencia 09694
7 años al volante



Fernando Alvez

Licencia 12024
19 años como taxista

Homologado en Barcelona el Dacia Logan GLP

El Ayuntamiento de Barcelona ha autorizado como nuevo modelo de taxi el Dacia Logan GLP. Un vehículo de 5 plazas y 90 CV que se incorpora a la flota de Dacia en el taxi de la Ciudad Condal, donde circulan desde hace un tiempo el Lodgy, también en su versión GLP. Con la entrada de este nuevo modelo, el Institut Metropolità del Taxi continúa potenciando modelos más ecológicos con el objetivo de renovar la flota de taxis. Actualmente, solo el 5,9% de la flota se mueve con GLP, mientras que el 67,67% de los taxis sigue siendo diesel.



El nuevo modelo de Dacia vestido de taxi

Rescatadas 56 licencias de taxi en Santa Cruz

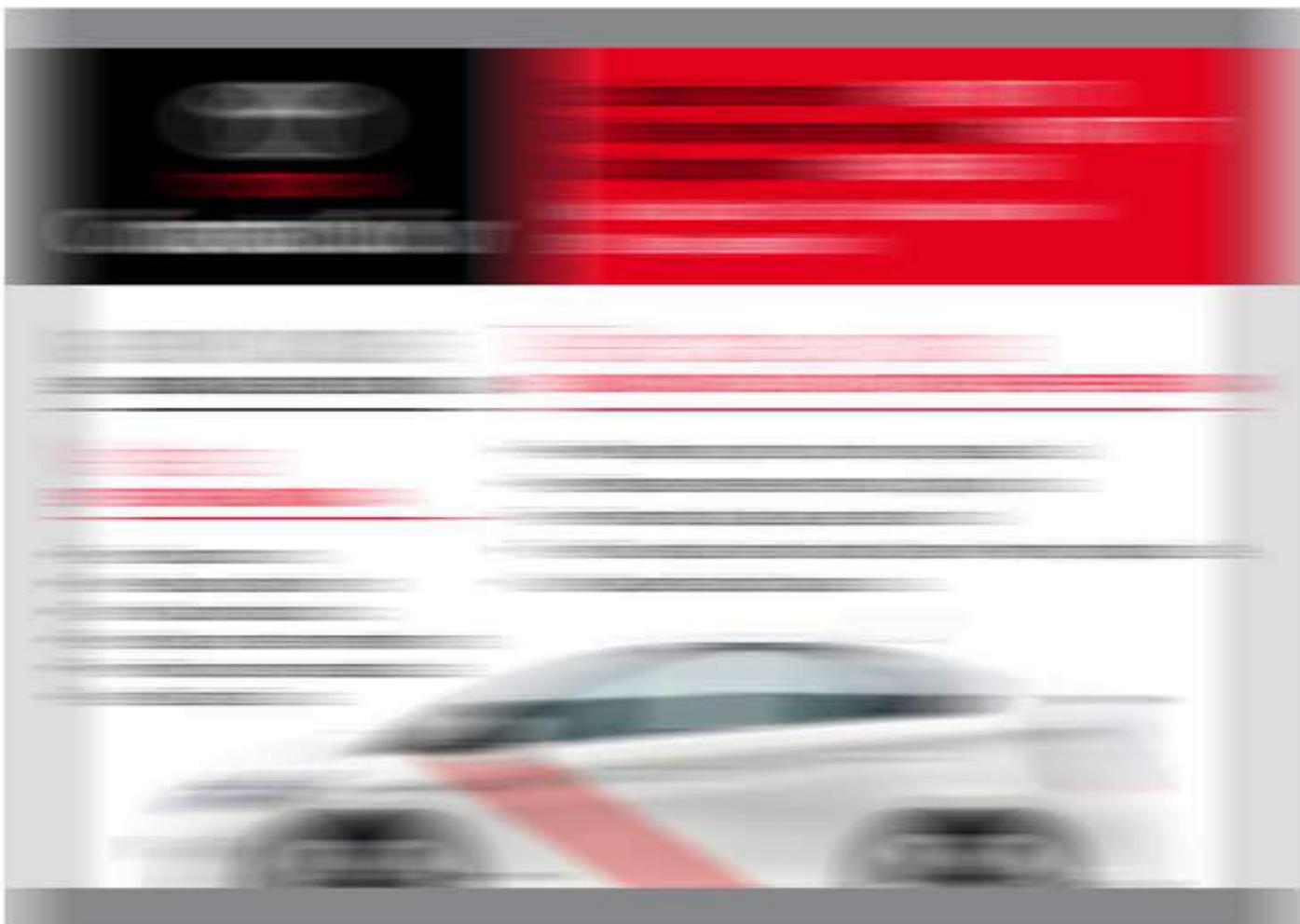
El Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife ha concedido el rescate de 56 licencias de taxi en la capital y ha inadmitido a cuatro solicitantes que no cumplían con las condiciones fijadas en la convocatoria. Las normas para el rescate de estas licencias fueron publicadas este lunes en el Boletín Oficial de la Provincia (BOP). En el mismo, aparece reflejado que los interesados dispondrán de un trámite de audiencia para que en un plazo de 10 días hábiles –que empiezan a contar desde el día siguiente de la publicación de este anuncio en la web municipal- presenten las pertinentes alegaciones y los documentos que estimen. El rescate de estas licencias supone para Dámaso Arteaga, concejal de Servicios Públicos, un paso más dentro de los planes fijados por el Consistorio de alcanzar las 732 licencias en la calle para el año 2019.

Taxis a demanda en el aeropuerto de Pamplona

La Mancomunidad de la Comarca de Pamplona estudia la creación de un servicio de taxis a demanda para los viajes al aeropuerto. De momento habrá que esperar hasta el próximo año para conocer los puntos de recogida para este servicio tanto desde la ciudad como desde el aeropuerto. El coste del viaje, que estará subvencionado en parte, estará en torno a los dos euros para el usuario y de momento no se han estudiado limitaciones por renta o edad. Si el taxi se utiliza por un grupo, cada cliente pagará la tarifa que se establezca.



El aeropuerto de Pamplona, escenario de la nueva medida



Taxistas de La Rioja contra el cáncer

Tras un acuerdo con la Agencia Española contra el Cáncer, AECC, los 175 taxis de La Rioja lucirán en sus puertas trasera un distintivo para concienciar de la lucha contra el cáncer. “No concibo una mejor plataforma que el taxi para concienciar sobre esta enfermedad”, ha señalado el presidente de la Asociación de Taxistas de La Rioja, Carlos Javier Vallilengua. La asociación, que forma parte de ANTAXI, ha querido sumarse así a la campaña del Día Mundial del Cáncer de Mama 2017. Con esta iniciativa, los profesionales riojanos quieren demostrar su compromiso con la sociedad. “El cáncer es algo que nos toca la fibra, una realidad con la que estamos muy sensibilizados porque casi todos tenemos a algún familiar o conocido que ha pasado por esto”, ha explicado Vallilengua a La Gaceta del Taxi. Por este motivo se ha mostrado muy satisfecho

de que el taxi riojano haya alcanzado un acuerdo “único” en nuestro país colaborando con la Agencia Española Contra el Cáncer y anima a todos los asociados a llevar la campaña en sus taxis. Para ello, solo tienen que pasarse por la central para hacerse con los imanes que, durante todo el mes de octubre, llevarán en las puertas traseras.

Apoyo psicológico

Este año la campaña se basa en el lema ‘Si luchas contra el cáncer, nos tienes aquí’, con el que la delegación riojana de la AECC ofrece su apoyo psicológico y social, y orientación sanitaria tras el diagnóstico de la patología, a todas las mujeres diagnosticadas con esta enfermedad en nuestra comunidad.



Presentación de la campaña

ATS presenta una app única para el sector



La app no le costaría nada al Ayuntamiento

La Asociación Taxi Sevilla (ATS) ha presentado al Ayuntamiento un proyecto de aplicación pública para el servicio del taxi sin coste alguno a la administración.

José Antonio Gutiérrez, presidente de AST ha explicado que con esta aplicación -gestionada por etaxi- “el Ayuntamiento puede gestionar como quiera la flota de taxi”, explica Gutiérrez. Desde ATS defienden que el Ayuntamiento solo tendría que poner un ordenador puesto que el gasto lo asumiría el taxista. “El gasto no se iría a más de 90-100 euros anuales y se podría presentar el justificante de pago cuando el taxista haga su renovación anual”, explica Gutiérrez. La app además incluye un botón de pánico con contacto directo con el 112 y la posibilidad de hacer una videollamada y contactar con la Policía Local en caso de necesidad.

Nuevos distintivos VTC en Castilla y León

La Consejería de Fomento de Castilla y León trabaja en la elaboración de un decreto para controlar los servicios de VTC, estableciendo el uso obligatorio de distintivos identificativos externos para los vehículos dedicados a esta actividad. Junto a esto, la administración castellanoleonese trabaja en un Plan Específico de Inspección de vehículos y empresas VTC, con el que esperan informar y proteger a los usuarios, además de evitar la competencia desleal que pueda aparecer sobre el sector del taxi. Estas medidas fueron explicadas ayer en las Cortes por Juan Carlos Suárez Quiñones, consejero de Fomento y Medio Ambiente, cuando se pasó a analizar el grado de cumplimiento de su departamento en lo que va de legislatura. En su exposición también se abordó la fijación de límites para que las VTCs no estacionen en lugares reservados para taxis.

El taxi, Uber y Cabify, en el juicio contra el ROTT

El Tribunal Supremo ha desestimado el recurso presentado por la Asociación Profesional Élite Taxi Barcelona donde solicitaba la expulsión de Uber y Cabify del proceso judicial abierto tras el recurso que la CNMC presentó contra el Reglamento de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres (ROTT). Según informa Élite Taxi Barcelona, también se ha desestimado al recurso presentado por Unauto-VTC, entidad representativa del sector de vehículos de alquiler con conductor, que pedía la exclusión de las asociaciones de taxistas del proceso. Con esta decisión, el órgano judicial entiende que todas las partes personadas deben continuar no sólo en el proceso contra el ROTT que juzgará el TS, sino también en el recurso que la CNMC interpuso contra la Orden FOM que regulaba



Vista aérea del Tribunal Supremo

las VTCs y que se juzgará en la Audiencia Nacional. La entidad reguladora de la competencia recurrió en abril de 2016 el ROTT ante la Audiencia Nacional puesto que entendía que las limitaciones que se establecían al sector de las VTCs atentaban contra leyes de competencia y de garantía de unidad de mercado. Tras meses de deliberación judicial, finalmente este pasado mes de mayo, el Tribunal Su-

premo declaró que era el órgano encargado de conocer sobre este recurso. Al mismo se fueron personando asociaciones de taxistas, entidades relacionadas con el sector de las VTCs como Uber o Cabify y también, del lado de los taxistas, se ha personado el Ayuntamiento de Madrid y la Generalitat de Cataluña

premo declaró que era el órgano encargado de conocer sobre este recurso. Al mismo se fueron personando asociaciones de taxistas, entidades relacionadas con el sector de las VTCs como Uber o Cabify y también, del lado de los taxistas, se ha personado el Ayuntamiento de Madrid y la Generalitat de Cataluña



División en el taxi valenciano por la regulación 12+4



La Generalitat espera mejorar la distribución de la oferta

La nueva regulación horaria en Valencia, la 12+4, ha causado revuelo y diversidad de opiniones entre las organizaciones del sector. Mientras que la Federación Sindical del Taxi de Valencia y Provincia se ha mostrado siempre a favor de su puesta en marcha, “redistribuye más eficazmente las horas de trabajo”, otras asociaciones han mostrado su disconformidad y han criticado duramente su efectividad. Es el caso de la Asociación Gremial de Valencia que, en nota de prensa, asegura que la Consellería de Transportes “aboga por los despidos” con la puesta en marcha de la regulación horaria 12+4. Una medida que, aseguran, no ha sido consensuada con el sector del taxi. Para esta organización la

actitud de la Conselleria muestra una “total indiferencia” con respecto a todas las asociaciones del sector y critican que la medida se haya basado en un estudio con “muchos errores” que “insulta a la inteligencia del taxista”. Desde Gremial denuncian que la entrada en vigor del 12+4 puede suponer el despido de 300 conductores. “Si una persona tiene que desplazar a su empleado de manera obligatoria a la franja nocturna, sobre todo a la madrugada, lo hace a horas improductivas y poco rentables ya que las noches de lunes a viernes están muertas, la única noche rentable es el sábado”, señalan en el comunicado. “Si los gastos son los mismos y las recaudaciones disminuyen, las pérdidas están garantizadas, por tanto, los despidos lo están del mismo modo”, concluyen. Por su parte, la Plataforma de Afectados por la Nueva Ley del Taxi también se ha mostrado crítica con la nueva regulación. Para esta organización la regulación no solucionará el desequilibrio actual entre la oferta y la demanda en determinadas horas del día, sino que trasladará la falta de taxis a otras franjas y tampoco acabará con la sobreoferta. Lamentan también que no se haya escuchado la opinión de las asociaciones que forman parte del Consell del Taxi.

12+4 en Valencia

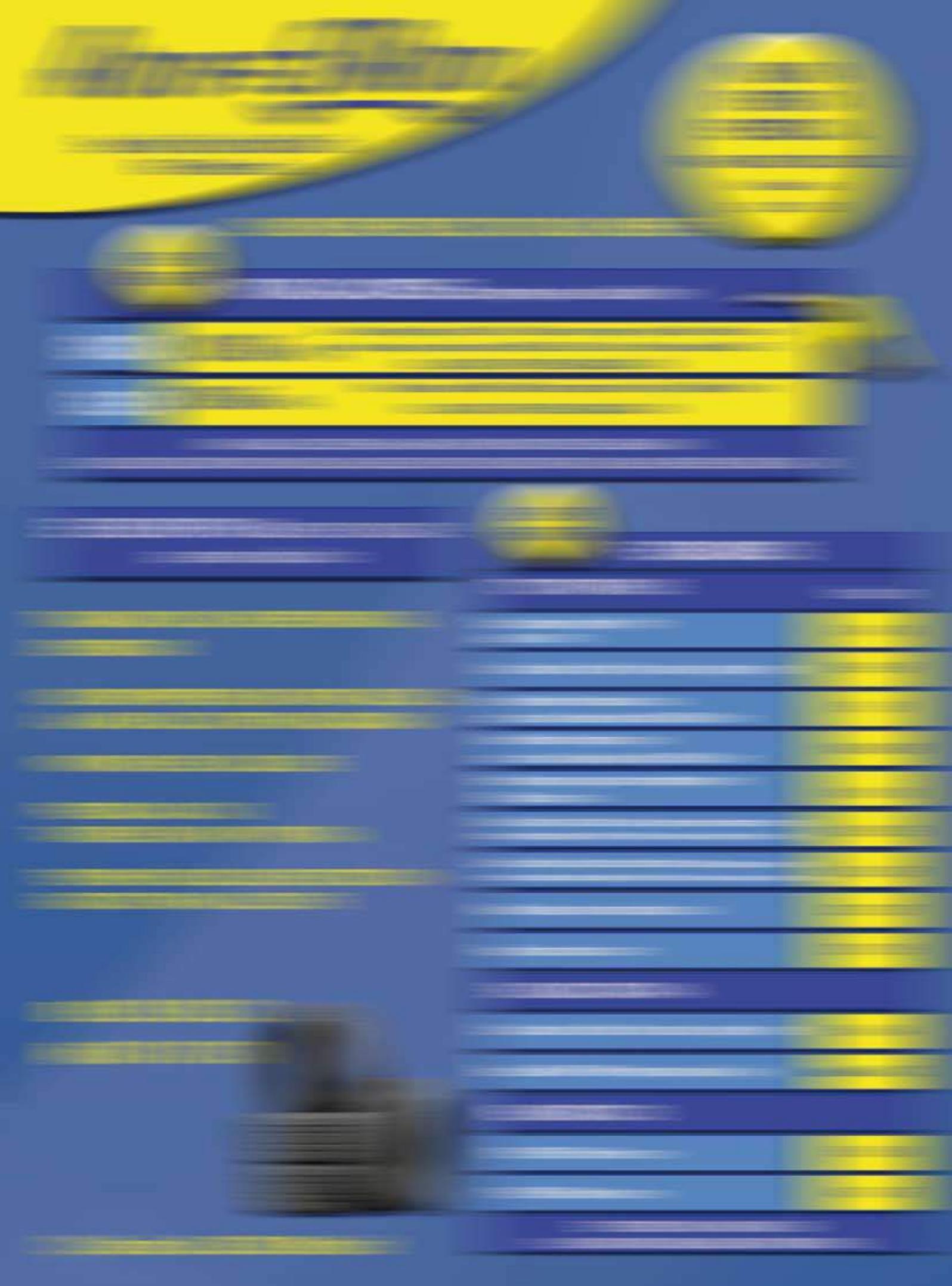
Esta regulación horaria dividirá a la prestación del servicio en dos franjas horarias, donde el taxista podrá trabajar 12 horas en la franja de las 6 de la mañana hasta las 2 de la noche y otras 4 horas entre las 2 y las 6 de la mañana. Desde la Generalitat esperan paliar la falta de taxis por las noches reflejado en un informe encargado por la Transports y publicado a principios de septiembre. Una “foto fija” de la situación actual en la que se refleja que hay una escasa oferta de taxis entre semana durante la noche.

UNALT celebra su asamblea ordinaria

El pasado 27 de septiembre UNALT celebró su asamblea ordinaria en Madrid a la que asistieron representantes de Madrid, Valencia, Barcelona, Islas Baleares, Galicia y Asturias. Además de aprobar las cuentas, durante la sesión se habló de la situación actual que atraviesa el sector del taxi a nivel tanto nacional como local y de las últimas gestiones que ha realizado la entidad, integrada en Fedetaxi, en todos los ámbitos administrativos. Felipe Rodríguez Baeza, presidente de UNALT, recalcó la importancia de permanecer unidos en estos momentos a pesar de las posibles discrepancias que puedan mantenerse con algunas asociaciones en ámbito más local.



Asociaciones de UNALT el pasado 27 de septiembre



El coche eléctrico, protagonista del Salón de Frankfurt



Imagen exterior del Salón de Frankfurt

Los coches eléctricos han vuelto a acaparar gran parte de los flashes en la última edición del Salón Internacional de Frankfurt. Con autonomías de hasta 600 kilómetros, los nuevos modelos llegarán a los mercados en un par de años. Habrá que esperar un poco más para que los coches autónomos también lleguen a las calles, aunque ya se han podido ver las líneas que, seguramente, marquen el futuro del automóvil.

Tras el escándalo del “dieseltgate” y con ciudades cada vez más estrictas en normativa medioambiental, los fabricantes de automóviles tienen cada vez más claro que el futuro de la automoción pasa por el vehículo eléctrico. Un futuro que cada vez es más presente, existen vehículos eléctricos circulando por nuestras calles desde hace años, tal y como se ha podido comprobar en la 67ª edición del salón de Frankfurt.

Tal y como explicó el presidente de la Asociación Alemana de la Industria del Automóvil, Matthias Wissmann, las emisiones cero son su objetivo para el futuro. Y si bien el diésel sigue siendo uno de los combustibles más demandados, en el que se continúa trabajando para rebajar el nivel de contaminantes, los recursos que están destinando desde la industria al I+D en movilidad eléctrica conseguirán aumentar la cartera de modelos cero emisiones en 2020, pasando de los 30 actuales a los 100. Eso sí, el propio Wissmann señaló que para que la movilidad eléctrica llegue a ser una realidad en los mercados, es necesario contar con una infraestructura adecuada.

Un vistazo al número de estaciones de carga por 1.000 habitantes nos muestra lo lejos que estamos todavía de que el vehículo eléctrico pueda convertirse en una alternativa real, y de masas. En Frankfurt, explicó, la ratio es de 0,1, mientras que en Berlín y Hamburgo son del 0,2. Cifras muy lejanas a las de Oslo o Ámsterdam, donde hay dos estaciones por cada 1.000 habitantes o en San Francisco, donde la cifra se eleva a 4.

No obstante, con la vista puesta en un futuro eléctrico, los fabricantes no dejaron pasar la oportunidad de mostrar algunas de sus últimas novedades en este sentido. Es el caso de Hyundai, que anunció dos nuevas versiones eléctricas del Kona, su nuevo SUV (o todocamino) del segmento B, con hasta 500 kilómetros de autonomía. Volkswagen, por su parte, también aprovechó para presentar su primer SUV totalmente eléctrico. El I.D. CROZZ que, previsto para 2020, también contará con una autonomía de 500 kilómetros.

Otro fabricante que apuesta por el eléctrico es BMW. La marca alemana descubrió el i Vision Dynamics, una berlina con formas de coupé que se caracteriza por su sistema de propulsión y que, según BMW, podría llegar a los concesionarios en 2019 para ofrecernos hasta 600 kilómetros de autonomía.

Skoda presentó el Vision E, un concept car que presentó en el Salón de Shanghai y que, ahora, podrá comprarse en 2020. Este será uno de los cinco modelos que la marca checa incluirá en su catálogo, y que espera tener listos a partir de 2025.

Por su parte, la marca japonesa Honda informó de que desde 2018, todos los modelos que se comercialicen en Europa tendrán un sistema de propulsión eléctrico. En este sentido, Honda dio a conocer el prototipo Honda EC Concept, un pequeño utilitario que llegará en 2019 y también una variante híbrida de la



Skoda presentó su nuevo modelo eléctrico

El coche autónomo será realidad a partir de 2020



Mercedes también apuesta por un futuro autónomo

nueva generación del CR-V que llegará en 2018.

La fuerte presencia de vehículos eléctricos en las ferias es también una respuesta a normativas cada vez más restrictivas. Es el caso de Madrid, que aprobó de forma definitiva el plan Aire el pasado 22 de septiembre, limitando a partir de junio de 2018 el Área Central Cero Emisiones, permitiendo solo el acceso a residentes, servicios y transporte público o vehículos cero emisiones.

¿Coches sin volante?

Además del vehículo eléctrico, los fabricantes presentaron sus primeros modelos sin volante y sin pedales- ¿quién los necesita cuando el coche se mueve solo?-. Eso sí, de momento tendremos que conformarnos con modelos que incluyen niveles de autonomía por debajo del máximo en la escala que va del 1 al 5. Para quienes desconocen el baremo de autonomía, el nivel 1 ya se adquirió hace tiempo y es cuando la máquina controla ciertos aspectos, como mantener el carril (ESP). El nivel 2 es más reciente y ayuda a la conducción, mientras que el nivel 3 permite, en periodos cortos de tiempo y bajo unas condiciones bien definidas, soltar el volante. Los nivel 4 y 5 son el objetivo que los fabricantes quieren alcanzar cuanto antes, ya sea a nivel vehículo compartido como a los particulares.

Para ello, los esfuerzos actuales se concentran en mejorar la conectividad de los vehículos con acceso a internet y conectados vía satélite que pueden ir sincronizados a otros dispositivos, como los smartphones. Afinar en este aspecto es el paso previo para no tener que conducir.

De momento, parece que BMW se lo ha tomado muy en serio y anuncia para 2021 modelos con niveles de autonomía 3,4 y 5. Por su parte, Audi presentó el nuevo Audi A8, que está preparado para ofrecer un nivel 3 de conducción autónoma.

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

MADRID

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



CITROËN

C-Elysee Exclusive GLP	1.587	115	11.500
C-Elysee Exclusive HDI Blue	1.560	100	11.990
C-Elysee Shine HDI Blue	1.560	100	11.440
C4 Picasso HDI Blue	1.560	100	16.150
C4 Picasso HDI Blue	1.560	120	16.820
C4 Picasso HDI Blue Aut./Eat6	1.560	120	17.725
GC4 Picasso HDI Blue	1.560	100	16.925

*PRECIOS DESDE

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

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



DACIA

Lodgy laureate Dci 5P	1.461	110	11.450
Lodgy laureate GLP	1.600	100	10.650*

*No incluido gastos de preparación taxi.

RENAULT JURADO. Tel. 91 401 05 49

C/ Alcalá, 187 Madrid



FIAT

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

MOTOR VILLAGE SPAIN. Tel. 91 7482232

Avda. Aragón 330.Madrid



FORD

Mondeo Híbrido / automático	2.000	187	29.995
Tourneo Customs trend / Eurotaxi	1.997	130	29.940
Tourneo Connect trend /Eurotaxi	1.556	120	29.330

*No incluido gastos de preparación taxi.



MERCEDES

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

*El precio no incluye equipamiento para taxi.



NISSAN

Leaf (eléctrico)	109/80kw	-	30.025*
e-NV200 (eléctrico)	109/80kw	-	30.060*

No incluido en el precio plan MOVEA ni otras ayudas institucionales.

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



PEUGEOT

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

*Preparación de taxi e IVA incluidos.

HERMANOS VIÑARÁS. Tel. 91 69 044 20

c) Luis Sauquillo, 88. Fuenlabrada



RENAULT

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

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



SEAT

Alhambra TDI CR Ecomotive Ref	1.968	150	25.450
Alhambra TDI CR Ecomotive Ref	1.968	150	26.150
Alhambra TDI CR Ecomotive Style	1.968	150	29.580
Alhambra TDI CR 4WD Ecomotive Style	1.968	150	31.150
León ST TDI CR	1.968	110	17.900
Leon ST GNC	1.968	110	17.980
Toledo TDI CR Style	1.598	115	15.450
Toledo TDI CR Reference	1.598	115	16.920



SKODA

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

Los precios incluyen IVA y NO incluyen preparación Taxi

MOTOR TOMÉ, S.A. Telf. 91 329 13 83

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



TOYOTA

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

COMAUTO SUR. Telf. 91 498 71 70

Avda. Carlos Sainz, 11 - Leganés



VOLKSWAGEN

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

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

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

BARCELONA

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



CITROËN

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

IVA incluido.



DACIA

Lodgy DCi laureate	1.461	110	11.890
Lodgy DCi GLP	1.461	110	11.024
Logan GLP MCV	1.460	90	12.300



FIAT

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



FORD

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



NISSAN

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

*No incluido plan Movea ni otras ayudas oficiales.



PEUGEOT

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

Iva y matriculación incluidos.

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 CR Ecomotive Ref	1.968	150	25.450
Alhambra TDI CR Ecomotive Style	1.968	150	29.580
Alhambra TDI CR 4WD Ecomotive Style	1.968	150	31.150
Alhambra TDI CR DSG /man	1.968	150	-
León ST TDI CR	1.968	115	17.900
León ST GNC	1.968	110	18.299
Toledo TDI CR Style	1.968	110	17.990
Toledo TDI CR Reference	1.968	115	15.950



SKODA

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

*Incluido IVA y preparación taxi



SSANGYONG

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

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



TOYOTA

Prius + Eco	1.800	136	24.300
-------------	-------	-----	--------



VOLKSWAGEN

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

*Precios con iva 4%.

TABLÓN DE ANUNCIOS

Vendo por jubilación licencia de taxi con coche. Modelo Toyota Prius Eco GLP y 5 años. Martes y Par. Emisora amarilla. Precio 130.000. JACINTO Tel. 626 977376

Se vende licencia taxi en Madrid por jubilación, libranza jueves e impar. Golf Sports Van 11/2013 con 175.000 km. Manuel Mena - 609120402. Email: mmsalor@hotmail.com

BARCELONA- Busco una persona responsable y de buen carácter sostiene una licencia de conducir. César Vivier. 064467763. Email: cesarvivier@gmail.com

Se vende taxi por jubilación. Miércoles e impar. Toyota Prius con 5 años. Rafael Lucía 628106232. Email: ralullo140@gmail.com

Busco coche fijo, conductor único. Responsable con garaje. Condiciones a negociar fijo diario. Zona Arroyomolinos, Móstoles. David Villar 636027175. Email: david_villar74@hotmail.com

Conductor español de 49 años y 23 de experiencia busca coche de lunes o viernes para llevarlo solo, dispongo de garaje. Javier Cano Sanchez 659578060. Email: Taxijaviercano@gmail.com

BARCELONA Busco trabajo como asalariado. Me da igual el turno. Experiencia de 1 año. Faisal Nadeem - 627650005 / 627650005 Email: Faisaljhammat@hotmail.com

Se vende licencia taxi par viernes por jubilación. Se incluye capilla y taxímetro. Precio 135.000 euros. + informacion contactar. Javier Martin 660233601 - 914740986. Email: javiermartin1986@gmail.com

Busco taxi para trabajar, diaria o porcentaje con emisora amarilla, día libre preferible viernes, 48 años con familia. Juan Manuel Perez Fernandez 680237378 - 601288161. Email: juanmita83@gmail.com

Conductor de 38 años con experiencia, busca coche a fijo, con garaje, preferible libranza lunes. Ivan Gómez Peralta 620250557. Email: demelsarivancito@hotmail.com

BARCELONA Busco conductor para turno de noche. Con experiencia. Jose Varela Hortet - 651087016 / 651087016 Email: josvarsa@hotmail.com

Vendo licencia de taxi por jubilación. Libra martes e impar. 135.000 euros sin coche y 140.000 euros con coche. Skoda Superb, automático, 5 años. Jose Rodriguez 607331504. Email: joseroma4399@gmail.com

Vendo licencia taxi con coche y miércoles impar. Modelo seat toledo con 100.000 km. Precio 145.000 euros. Luis Vigon Garcia 686897946 - 629980038. Email: antoniojylaura07@gmail.com

Busco conductor taxi, turno tarde, 8hs. Emisora Radioteléfono, jueves impar, y coche de gas. Carolina Sanchez Diaz 67709487. Email: ccarolcia@hotmail.com

Vendo licencia de taxi por jubilación. Es licencia par, libra viernes. Con coche Skoda Rapid de tan solo 3 años. 140.000 euros. Hortensia Casquero Campos - 684293318. Email: hortensiacasquero@yopmail.com

Vendo mampara con documentación para Seat Altea XL. Muy barata. También vendo rueda de galleta nueva para Altea XL o vehí-culos compatibles. 50 €. Se pueden comprar los productos por separado. Interesados, contactar por teléfono. Jesús 679606551

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

BARCELONA Compro licencia de taxi con coche. Que libre el lunes. 130.000€. Francisco Visiedo- 660088277. Email: franciscoverisiedo@gmail.com

Vendo licencia de taxi impar con libranza en lunes. Coche Seat Altea XL GLP/ gasolina. 139.000 €. David Garcia 676350357- 622651292 Email: s.garciac Fuentes@gmail.com

Vendo licencia de taxi jueves par con coche Seat Toledo. Sonia Gómez Vazquez - 666031265. Email: sonigova@hotmail.com

Se vende taxi viernes par, con coche Seat Toledo nuevo. Emisora amarilla.145.000 €. Miriam Granado García- 696188101- 628126337 Email: miriamgranado@yahoo.es

Busco conductor taxi. Libranza viernes impar con emisora. Dos días de diario a partir de las 14:00 (8 h) los demás solo (16 h) Jose Luis Calvo Clemente 660347021. Email: jlcalvoc@hotmail.com

BARCELONA Vendo licencia con coche Skoda Octavia del año 2000. Libra martes impar. Precio, 135.000 €. Jose Antonio Ferra - 600781035

Particular vende licencia de taxi de Madrid, con o sin coche. Jueves e impar. Modelo Renault Scenic con tres años y medio. Ángel 636741304 Email: angel953vm@gmail.com

Busco conductor para taxi con turno tarde-noche, emisora amarilla, relevo en Pacífico (garaje), día de libranza, lunes y par. Victor Alonso 639156290. Email: alvaroag@telefonica.net

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

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

