

# La **Gaceta** TAXI

La primera revista del sector

del

AÑO XXII  
NÚMERO 244  
Diciembre 2016

**Ya es obligatorio  
el pago con tarjeta  
en Madrid y Barcelona**

**El taxi y Uber se ven  
las caras en Bruselas**

**Entrevista a los líderes  
del taxi de Portugal**





## Queridos Reyes Magos

Este año el taxi se ha portado bien, ha cumplido con sus obligaciones, ha defendido su presente y su futuro y han dado un gran servicio a los ciudadanos, que es lo fundamental. Por ello, desde La Gaceta del Taxi, queremos pedir algunos regalos especiales para todos los profesionales. Por ejemplo, unas sentencias favorables para las próximas citas judiciales, contra Uber y la CNMC. Dos frentes abiertos que preocupan, y mucho, a todo el colectivo y que serán decisivos para los próximos años.

Pero también queremos que el sector reciba de SS.MM una buena dosis de unidad, porque, a pesar de que desde las organizaciones son conscientes de la importancia de hacer un frente común ante todas las amenazas que existen, en la práctica no se está produciendo.

Que el sector siga modernizándose es otro de nuestros regalos. Creemos que es importante que el pago con tarjeta sea un servicio mínimo en pleno siglo XXI y lamentamos que hayan tenido que imponérselo desde las administraciones de Madrid y Barcelona. A pesar de ello, el taxi ha reconocido su error de no haberlo hecho mucho antes, y por esto os pedimos que les recuperéis los usuarios perdidos por este motivo y, sobre todo, que les traigáis nuevos clientes.

Para quienes no lo han hecho del todo bien, porque siempre hay alguien que se sale del camino, sería bueno que recibieran un poquito de carbón y un "muchito" de reflexión para que aprendan a no repetir los mismos errores. Esperando que tengáis en cuenta nuestros deseos, el equipo de La Gaceta del Taxi os desea una muy Feliz Navidad. Nos vemos en 2017.



Año XXII - Número 244 - Diciembre 2016

Edita: GUSPIADA, S.L.

Redacción: C/ Teniente Coronel Noreña, 18  
1º B - Madrid 28045  
Tel.: 91 466 90 02 • Fax: 91 506 08 34

## 4. Primera carrera

- Madrid y Barcelona imponen a sus taxistas llevar TPV.



## 10. Actualidad

- Uber y el taxi se ven las caras en Bruselas.



## 16 . Europe Taxi

- Entrevista con los máximos responsables del taxi portugués.



## 20. Noticias

- Nuevas estrategias del taxi para competir.
- Pintadas contra taxistas madrileños.
- Nuevos paneles interactivos en El Prat.
- Rescate de licencias en Sevilla.



## 28. En marcha

- Formación para eurotaxistas.



## 32. Reportaje

- Feria del Taxi 2016 en imágenes.



## 38. gacetadeltaxi.com

- Tablón online.

Página web: [www.gacetadeltaxi.com](http://www.gacetadeltaxi.com)

Directora: Pilar Glez. Matorra  
[pgmatorra@gacetadeltaxi.com](mailto:pgmatorra@gacetadeltaxi.com)

Redactora Jefe: Olga Lobo,

Redacción: Javier Izquierdo,

Colaboradores: Germán Ubillos,  
[redaccion@gacetadeltaxi.com](mailto:redaccion@gacetadeltaxi.com)

Dpto Comercial: GGM  
[comercial@gacetadeltaxi.com](mailto:comercial@gacetadeltaxi.com)

Administración: [info@gacetadeltaxi.com](mailto:info@gacetadeltaxi.com)

Imprenta: GRÁFICAS BERLÍN

Depósito Legal: M-17.622-1995



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



# ¿Pago con tarjeta? Sí, por favor

*Madrid y Barcelona han impuesto la obligatoriedad de llevar lectores de tarjeta de crédito y de débito en sus taxis. Una medida que todas las organizaciones consultadas han calificado de positiva para el sector y el usuario, aunque lamentan que se haya tardado tanto en comprender la necesidad de ofrecer este servicio al cliente. También hay quienes critican que se les haya tenido que obligar o cómo se ha gestionado su puesta en marcha. Eso sí, coinciden en que será importante para ganar en competitividad.*



Madrid y Barcelona obligan a sus taxis a aceptar el pago con tarjeta.

**D**esde el pasado 14 de diciembre, todos los taxis de Madrid están obligados a llevar un terminal punto de venta, TPV, para el cobro con tarjeta. Una medida que, según explican desde el sector, llega con algo de retraso, ya que para su aprobación hay que remontarse a 28 de noviembre de 2012, fecha en la que se modifica la Ordenanza Municipal del Taxi que en su artículo 22 establece como elemento mínimo obligatorio la instalación de un lector que permita a los usuarios el pago con tarjeta de crédito y débito.

Tras varios años de plazo para que los más de 16.000 taxis de Madrid y su APC se actualizaran, toca el momento de la verdad, saber si todos cumplirán con la medida, ya que en caso de que el TPV se encuentre averiado, al ser un elemento mínimo obligatorio, como lo es el luminoso o el taxímetro, el taxi no podrá prestar servicio.

Desde las organizaciones del sector, coinciden en que se trata de una medida positiva para el taxi, y recuerdan que a día de hoy es habitual pagar casi todo con tarjeta de crédito. Para el presidente de Gremial Madrid, **Miguel Ángel Leal**

que el taxi lleve TPV era algo totalmente necesario, porque cada vez son más los usuarios que demandan este sistema, independientemente de si cogen un servicio de radioemisora o en la calle. Eso sí, cree que el sector no debería haber esperado a que les obligaran. "No me gusta que nos hayan tenido que obligar. Tendríamos que haberlo visto nosotros solos, que tenemos que competir y que no estamos solos en el mercado y el público demanda este tipo de servicios."

## El sector lamenta que les hayan tenido que obligar

Cree que si hay algo positivo en la aparición de múltiples competidores en el sector, ha sido la necesidad de unidad nacional y el haber hecho al sector ser conscientes de su necesidad de competir. "Cada vez son más los compañeros que tienen esto claro, y aunque siempre hay alguno que no le guste la realidad, los usuarios cada vez utilizan más este sistema de pago y el



Representantes del taxi de Madrid. 1. Gremial, 2. FPT, 3. AMT y 4. Élite.

taxi, como mínimo, tiene que ofrecérselo". Eso sí, tiene muy claro que hay llegado "demasiado tarde" porque lo siguiente será el pago con TPV más avanzadas e incluso el pago vía móvil. "Esto nos invita a seguir avanzando y creciendo, esa tiene que ser la línea a seguir", ha expresado el presidente de Gremial.

Para Leal, además del beneficio al usuario, el implementar el pago con tarjeta en toda la flota también contribuirá a mejorar la seguridad del taxista y cree que la excusa de las comisiones no tiene sentido cuando hay "muchos compañeros que pagan a empresas y apps una cantidad por cada carrera".

La opinión de que el taxi debería haberse adelantado a la obligación es algo que

comparte **Julio Sanz**, presidente de la Federación Profesional del Taxi, que si bien reconoce que la mayoría de los taxistas -sobre todo los que trabajan con emisoras y aplicaciones- ya portaban TPV, admite que "es una pena que nos tengan que obligar a ello y deberíamos ser nosotros los taxistas los que de forma voluntaria lo llevásemos sin mayor problema". "Queda muy mal desechar un servicio en el cual el cliente nos ofrece el pago con tarjeta de crédito porque es algo que hoy en día se ofrece a todo el mundo y el taxi no debe permanecer ajeno a ello", apunta Sanz. Además de "dar mayor facilidad al cliente con esta medida y ser más competitivos", el presidente de FPTM también quiere remarcar el paso adelante que supone no

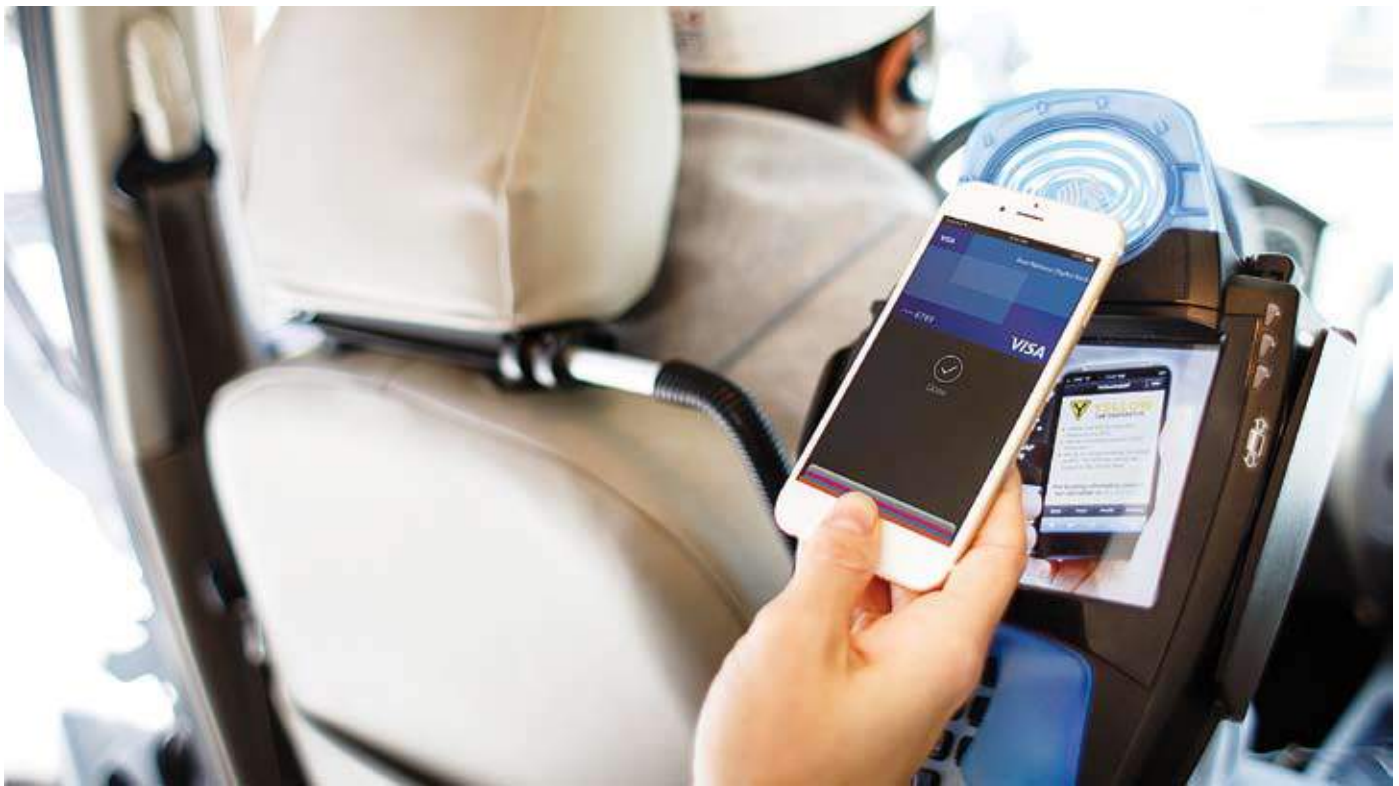
llevar dinero líquido en el coche en temas de seguridad. "El no transportar dinero es muy bueno porque así somos un objeto menor de robos y no circulamos con grandes cantidades para dar cambio, además, en cuanto a la forma en la que la gente se gasta dinero también es una ventaja ya que es mucho más atractivo comprar sin billetes ya que te lo gastas con mayor alegría", explica en tono irónico Sanz.

Pero que la medida es buena es algo que todos los representantes comparten, como es el caso de **Felipe Rodríguez Baeza**, de la Asociación Madrileña del Taxi. Eso sí, considera que llega "demasiado tarde" porque, desde su punto de vista, "se ha concedido un plazo muy largo para su puesta en marcha".

Sobre cómo beneficia al taxista esta nueva herramienta, Rodríguez Baeza cree que son más los beneficios que perjuicios que pueda encontrar el profesional en la instalación del TPV. "Esto favorece la seguridad del taxista y del asalariado, que reduce la cantidad de dinero en efectivo y, por tanto, las opciones de sufrir un atraco o, por ejemplo, de los impagos por personas que decían ir al cajero y después no volvían". En su opinión no es normal que en 2016 se siga haciendo la pregunta de si acepta o no tarjeta porque la competencia ofrece este servicio a todo el mundo. "El taxi no puede quedarse atrás cuando los nuevos servicios de transporte ofrecen este sistema de pago" y recuerda que "hay taxis que, de forma voluntaria, llevan TPV desde hace varios años y debería haber sido así, no haber tardado tanto, porque estas cosas hay que hacerlas cuanto antes mejor". Para el presidente de AMT, el usuario tiende cada vez más a utilizar la tarjeta de crédito en todas sus compras, incluido el servicio del taxi, "especialmente la gente joven que es la que tenemos que atraer a nuestro servicio". Además, piensa que el usuario estará encantado porque la gente maneja más la tarjeta que el dinero en efectivo y de esta manera "estamos facilitándoles el acceso a nuestro servicio".

Por su parte, desde Élite Taxi Madrid, su presidenta **Concepción Guardado** tiene claro que el cobro con tarjeta es un servicio más que hay que dar a los usuarios y también coincide con el resto de representantes del taxi madrileño en cuanto a que no debería de haberse impuesto de manera obligatoria sino que debería de haber





*El siguiente paso será el pago con móvil.*

surgido de todos los taxistas. “Pensamos que es una pena que se tenga que obligar al taxista a adaptarse a los tiempos”, explica Guardado, quien afirma que la mayoría de los socios de Élite llevan el terminal desde hace tiempo ya que consideran que es “un servicio más que hay que darle a los usuarios”. Para la principal responsable de Élite en la capital, la excusa que exponen algunos taxistas con respecto al cobro de comisiones le parece “absurda”. Además, ve “lógico y justo” que si hay algún problema con el datáfono, se incluya la posibilidad de llevar al usuario a sacar dinero, corriendo esto a cargo del taxista. Con este paso que da ahora el taxi, Guardado considera que el sector mejora su competitividad pero, al mismo tiempo, lanza un mensaje a la administración: “nos obligan a competir y nosotros competimos en la medida de nuestras posibilidades, a ver si de verdad tanto el Ayuntamiento como la Consejería nos lo permiten”.

## Más competitividad

En Barcelona la medida entrará a principios de 2017, tras su aprobación por unanimidad en abril de este mismo año en la

Taula Técnica del Taxi. Eso sí, desde el pasado mes de julio, al cambiar el vehículo, el Institut Metropolità del Taxi obligaba ya a incorporar el TPV. Para el ente público, la incorporación de este lector incidirá especialmente en la calidad del servicio, en la seguridad del usuario y también en la del propio profesional, que llevará en su vehículo menos dinero en efectivo, reduciendo así las posibilidades de atracos o hurtos.

Además, según informaban, eran muchos los usuarios del taxi y turistas que requerían un servicio “universal”.

Una de las organizaciones que en su día aprobó dicha medida fue la Unió Intercomarcal de Barcelona del STAC, presidida a día de hoy por Carlos Fernández. Para él se trata de una medida “muy positiva para el sector”, si bien insiste en que llega algo tarde. “Nosotros lo solicitamos hace un par de años, pero bueno, más vale tarde que nunca”. Señala desde el STAC que el uso de las tarjetas de crédito está cada vez más extendido y que ellos han notado un “ligero incremento” en su utilización, si bien descarta que a corto plazo vaya a imponerse sobre el dinero en efectivo, sí cree que los usuarios agradecerán una

medida que les pone un poco más fácil poder subirse a un taxi. “Cada vez es un pago más demandado por los usuarios, además están pendientes de saber cuándo será obligatorio y nos preguntan, porque hay muchos que prefieren este sistema de pago que el efectivo”.

Con respecto a lo que piensan los compañeros sobre la decisión, cree Fernández que “en general” lo ven bien, aunque siempre hay alguien “más reactivo a los cambios y obligaciones”. Pero insiste en que llevar un TPV es “imprescindible” y que los propios profesionales también se beneficiarán, porque reducirá el uso de dinero en efectivo. Supondrá, además, una garantía para los usuarios, ya que permitirá un mayor control de los posibles fraudes o abusos, “los mínimos, pero alguno hay”, que terminarán erradicándose con su instalación.

Para quienes se quejen de las comisiones, el secretario general del Sindicat cree que a día de hoy son bastante asequibles y que no pueden suponer una excusa para los profesionales.

En su opinión la obligatoriedad de llevar un lector de tarjetas ayudará al sector a

ser más competitivo, ya que sus principales competidores permiten este tipo de pago sin problemas.

Esa misma idea es la que nos han trasladado desde la Asociación Empresarial. Su presidenta Carmen de Tienda califica como "absolutamente positiva" la medida, aunque lamenta que no se haya tomado antes. "Que todos lleven TPV nos ayuda a competir en igualdad de condiciones con otros operadores legales que estaban surgiendo", ha explicado a nuestro medio. Además, cree que cuando un usuario pide taxi a través de app "es de cajón" que el usuario pueda pagar con tarjeta. Para la presidenta de la Empresarial, es "evidente" que el usuario tiene derecho a pagar "en cualquier medio legal" porque, en su opinión, en los próximos años nadie llevará efectivo encima.

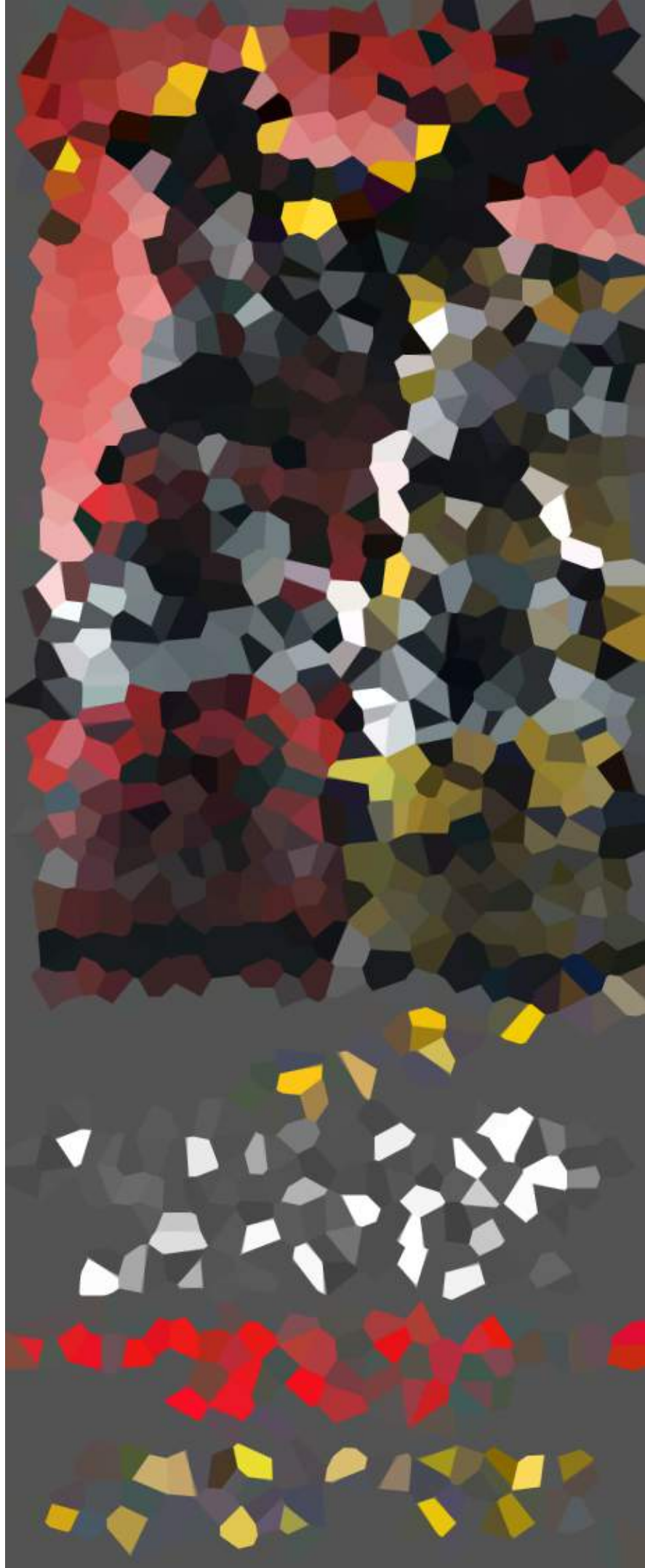
En su opinión, la medida debería haberse incorporado al sector hace años, porque "el taxi tiene que entrar en el siglo XXI". "Cualquier persona normal sale a pasear, no lleva efectivo pero necesita un taxi y paga con tarjeta, pero hasta ahora no podía" e insiste en que en 2016 "no tiene sentido que no te dejen pagar el taxi con tarjeta cuando puedes pagar cualquier cosa en cualquier comercio".

Para de Tienda "es obvio" que la medida beneficia al ciudadano, que cada vez paga más con tarjeta, pero también al taxista, "por la seguridad que le da tener menos dinero en efectivo en el vehículo". Eso sí, cree que, aunque "cada vez hay más taxistas sensatos, que considera que el taxi debe funcionar con criterios de competencia" habrá otros profesionales que le buscarán alguna pega a la medida. "Por ejemplo, que no es bueno que estén contabilizados sus ingresos y que tengan miedo a que se les modifique criterios de hacienda o módulo. Lo siento por ellos".

## Llevar TPV, ventaja competitiva

### Los más críticos

Precisamente, 100% de acuerdo con esta medida no se han mostrado las otras dos entidades que hoy en día están presentes en la Taula Técnica: Élite Barcelona y Agrupació Taxi Companys. Para Alberto Álvarez, uno de los fundadores de Élite, la forma en la que se ha llevado a cabo "no es la más correcta". "Al estar al lado del taxista de a pie, sabemos que hay muchos que tienen problemas económicos y se tenían que haber buscado soluciones para este tipo de taxista", explica Álvarez, quien hace hincapié en que desde la administración se debería de haber negociado con entidades bancarias, "sobre todo







Dirigentes del taxi de Barcelona. 1. STAC, 2. AET, 3. Élite y 4. ATC.

por el asunto de las comisiones". A pesar de esa circunstancia, Álvarez recuerda que los bancos "van a ganar muchísimo dinero con esto", desde Élite Barcelona consideran que ésta es una "medida indispensable en los tiempos que corren para el taxi". "El taxi debe llevar pago con tarjeta porque estamos en 2017 y es imprescindible, pero todo esto se ha gestionado muy mal por parte de la administración y de la antigua Taula Técnica", critica el por-

## El pago con tarjeta ofrece más seguridad y transparencia

tavoz de Élite.

Por su parte, **Luis López**, presidente de la Agrupación Taxi Companys es quien ha mostrado una clara oposición contraria a esta imposición por parte de la administración. "Como siempre, la administración no ha hecho bien las cosas", ha manifestado a nuestro medio. "No creo que haya muchos comercios o negocios donde se obligue al cobro con tarjeta", critica López, quien matiza que desde ATC no están en contra de la modernización del sector y la implantación del TPV, pero no acepta la imposición que se ha hecho desde el IMET. Según ha explicado López, cuando fueron conocedores de la medida, expusieron una serie de condiciones al IMET que fueron rechazadas. Todas menos una: el poder salir a trabajar aunque no esté operativo el datáfono siempre y cuando, ante una denuncia de un usuario, se pueda justificar el hecho de haber salido a captar clientes con el taxi sin él por avería. "De esta forma -añade López-, cuando no nos funcione el TPV, podremos salir a trabajar avisando a los clientes que no tenemos operativo el cobro con tarjeta". En líneas más generales, desde ATC no niegan la evidencia de que "todos los servicios que se puedan ofrecer de más a los usuarios son buenas y además suponen un avance", pero sí tienen claro que "cuando se obliga a algo, quien acaba pagando siempre las consecuencias es el obligado, en este caso, el taxista".



Cada vez son más los usuarios que pagan con tarjeta.

Olga Lobo / Javier Izquierdo





# Bruselas respalda al taxi frente

*2016 ha sido un año muy convulso para el taxi que no podía finalizar de otra manera que con la esperada vista del juicio que enfrenta a Uber y a Élite Taxi Barcelona por una supuesta competencia ilegal. Los taxistas, de momento, pueden darse por satisfechos por la postura adoptada por las entidades europeas, pero aún tendrán que esperar meses para conocer la decisión final y enfrentarse a otras luchas dentro y fuera de los juzgados.*



Europa está siendo el campo de batalla contra Uber.

**E**l 29 de noviembre era una fecha marcada en rojo, de esas que se esperaban desde hacía tiempo, y que puede significar un antes y un después en el futuro próximo del taxi. Ese día, en el Tribunal de Justicia de la Unión Europea en Luxemburgo (TJUE), se dirimía la naturaleza jurídica de Uber, es decir, se debatía sobre si realmente es un servicio de la sociedad de la información o es un servicio de transportes. Y ese debate se llevó a cabo por la cuestión prejudicial que elevó el Juzgado de lo Mercantil número 3 de Barcelona, que es quien lleva la causa del proceso que inició la Asociación Profesional Élite Taxi Barcelona contra Uber System Spain. Desde Barcelona se acudió a Europa para encontrar una jurisprudencia de peso y que ayudase en su decisión final. Pero la dirección que tomen en el continente con respecto a Uber también tendrá sus efectos en el proceso judicial abierto en Madrid entre la empresa californiana y la Asociación Madrileña del Taxi, puesto que el Juzgado de lo Mercantil número 2 de Madrid también decidió esperar a la resolución de esta cuestión prejudicial.

En ese juicio del pasado 29 de noviembre no se conoció decisión alguna del TJUE, puesto que esperarán hasta el dictamen

que emita el abogado general de la Unión Europea sobre este asunto, dictamen que será conocido el próximo mes de abril. A partir de entonces, en solo unos meses sí que se podrá conocer la postura de la Unión Europea sobre la naturaleza jurídica de Uber, algo muy importante puesto que si se considera que pertenece a la sociedad de la información, no necesitarían licencia alguna para ejercer sus actividades de transporte. Pero con el dictamen que emi-

## Uber sí es un servicio de transporte

ta el abogado general Maciej Szpunar, se podrá intuir en un porcentaje muy importante la decisión final, puesto que el TJUE suele seguir en la mayoría de los casos las directrices que se marcan en los dictámenes de los abogados generales.

A pesar de que no se conoció una resolución definitiva, el taxi sí que se lleva una serie de buenas noticias a lo largo de la celebración de la vista, una vista que se desarrolló desde las 9 de la mañana hasta las 17 horas de la tarde. La primera de



esas buenas noticias, y una de las más importantes, es la postura que se pudo conocer de la Comisión Europea, órgano que estuvo presente en el juicio. El día de la audiencia, Bruselas, que es como se conoce informativamente a la Comisión, se pronunció sobre la naturaleza jurídica de Uber y defendió que su actividad en España no se limita a ofrecer un servicio para poner en contacto a los conductores con los clientes mediante una plataforma

digital, sino que es una actividad de transporte propiamente dicha. "Nuestra opinión es que los servicios de Uber en España no constituyen un servicio exclusivamente de sociedad de la información", aseguró Lucía Caudet, portavoz de la Comisión Europea en asuntos de Industria y Mercado Interior.

Desde Élite Taxi Barcelona se mostraron muy satisfechos, además de por esto, por la celebración de la audiencia, que califica

ron como "muy positiva" de cara al futuro de los taxistas en Europa. Montse Balagué, abogada de SBC Abogados, que es el bufete que representa a la entidad del taxi barcelonesa en el proceso, aseguró estar "muy satisfecha" con el resultado de la vista puesto que "quedó demostrado que la actividad que presta Uber no es otra que la de transporte".

La abogada, que explicó sus sensaciones ante Alberto Álvarez -representante de Élite en la Ciudad Condal- en el programa de radio que la asociación tiene en Radio Kanal Barcelona, quiso también poner en valor el papel adoptado por países como Irlanda, Francia y el Gobierno de España, quienes compartieron los argumentos defendidos por la parte del taxi. "En el turno de preguntas es donde nosotros tuvimos la ocasión de percibir que ellos tenían muy claro que la actividad que presta Uber no es otra que la de transporte", explicó Balagué.

También desde SBC Abogados quisieron darle mucha importancia al hecho de que ninguna de las partes ni ningún Estado miembro de la Unión pudo certificar de forma clara y contundente que Uber no prestaba un servicio de transporte. "En el peor de los casos defendían que Uber prestaba los dos servicios, pero nadie ha defendido que única y exclusivamente se dedica a una actividad propia de la sociedad de la información", analizó la abogada de Élite Barcelona en el caso, quién informó que tan solo Estonia al principio parecía que



El juicio se celebró el 29N. IMAGEN SBC ABOGADOS





Protestas frente a la sede de la CNMC.

apuntaba en esa postura, pero al acabar el juicio ni siquiera salió a acabar su turno de réplica viendo que la percepción del TJUE y del abogado general iban en la línea del sector del taxi.

En cualquier caso, la decisión que se adopte en Europa va a suponer un antes y un después no solo en el caso de la aplicación norteamericana, sino para todas las nuevas startups que han iniciado su actividad bajo el paraguas de la sociedad de la información que parece cubrir a la cada vez más presente economía colaborativa. Así lo dejaron claro tanto desde la Comisión, que expuso que Uber no era el único actor implicado, como la propia abogada de Élite que apuntó que la sentencia “marcará un precedente para acabar con este tipo de empresas que lo único que pretenden es aprovecharse de una ventaja competitiva en el mercado y competir de forma desleal”.

### La presión del lobby

Desde Fedetaxi, asociación que acudió también a Bruselas durante la jornada del juicio, se ha criticado la campaña de desprestigio al taxi español que el lobby de Uber está llevando a cabo en Bruselas. Miguel Ángel Leal, presidente de dicha organización nacional explicó a nuestro medio que han podido comprobar cómo la presión ejercida por el lobby en favor de Uber ha provocado una imagen “distorcionada” del modelo del taxi español. “Prácticamen-

te les hacía creer que en 2014 en España no había smartphones”.

Por su parte desde Uber, aunque no se han pronunciado sobre este caso en concreto, ya han manifestado cuál es su postura con respecto a la normativa española. Durante un encuentro organizado por Ganvam sobre nuevas formas de movilidad, Yuri Fernández, Manager de la empresa en España, manifestó que “la ley española de transporte es probablemente una de las más restrictivas de todo el mundo”. Además, aclaró que Uber “por desgracia” no desempeña una labor o no de economía colaborativa en nuestro país. “Los ciudadanos están sufriendo la falta de regulación en este asunto. En España no somos una empresa colaborativa porque no existe una regulación sobre ello”.

### Contra la CNMC

Además de la guerra europea contra Uber, el taxi ha mantenido durante 2016 otros frentes abiertos. Aunque el cierre del Reglamento de Ordenación del Transporte Terrestre, ROTT, en noviembre de 2015 vaticinaba un 2016 más relajado en lo referente a normativa a nivel nacional, nada más lejos de la realidad. Apenas cinco meses después de que se aprobara tan ansiado Reglamento, hay que recordar que la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre fue modificada en 2013 y desde entonces no se habían reglamentado los cambios que la Ley Ómnibus obligó a hacer

en el transporte, la Comisión Nacional del Mercado y la Competencia decidía imponerla.

Considera este organismo que la norma impone “injustas” restricciones al sector de las VTCs y denuncian el “monopolio” del taxi. Para ello se basan en la Ley de Garantías de Unidad de Mercado (LGUM), aprobada también en 2013, y en la que se prohíbe cualquier límite a la entrada en el mercado más allá de los que “velen por el

## Defender al ROTT frente a la CNMC, clave en 2017

interés general”. Y es que, aunque el taxi y las VTCs aparezcan no quedan excluidos en sus artículos, como se ha podido pensar erróneamente hasta ahora.

Para esta nuevo enfrentamiento, las organizaciones nacionales han decidido personarse con el Ministerio de Fomento y, aunque no van juntas, todas tienen claro que es fundamental que el ROTT se mantenga en sus actuales términos. Eso sí, habrá que esperar todavía para conocer la fecha del juicio.

Precisamente, Fedetaxi achaca la campaña de desprestigio del sector al “acoso y derribo” que la CNMC está llevando a cabo desde hace meses en España. Y por







Distintivos de VTC en Madrid.

ello pide el apoyo de los parlamentarios españoles en Europa, especialmente tras observar el ambiente “viciado” de parte del funcionariado europeo.

## El intrusismo, batalla sin tregua

Además de la lucha judicial contra la CNMC en defensa del ROTT, pendiente de resolverse en los tribunales, el sector no ha descuidado su batalla contra el intrusismo. Una lucha que se está llevando a cabo desde diferentes perspectivas y que cada vez cuenta con más respaldo por parte de la administración.

Ibiza ha sido uno de los lugares más azotados por el intrusismo durante los últimos años, especialmente en la época estival cuando se multiplica el transporte pirata. Para tratar de paliar la situación, además de denunciar a los conductores ilegales, los Corsaris d'Eivissa decidieron este verano dar un paso más e informar a los propios usuarios de los peligros que conlleva usar este tipo de transporte pirata. Sin seguros, sin conductores capacitados, los riesgos a los que se exponen los turistas son muchos, y pocos los conocen.

Además, desde la Consellería han mantenido su política de tolerancia cero, entre los meses de mayo y octubre, la institución balear abrió 223 expedientes por intrusismo, un 172% más que el año anterior, si bien el sector pide más policía e inspectores, así como cambios legislativos que terminen de erradicar esta problemática.

Es precisamente la falta de personal un problema global que afecta a los profesionales de todo el país. En Barcelona, además, la escasez de inspectores frena la instalación de una barrera de control en el aeropuerto de El Prat, tal y como nos han explicado las asociaciones de la Ciudad Condal. Allí solo hay un agente de los Mossos d'Esquadra autorizado para este tipo de labores, y, de momento, no hay intenciones de aumentar el personal dedicado al control e inspección.

Para el sector, la instalación de este sistema de barrera, asociado a la web de que prepara la Generalitat, supondría una importante herramienta para controlar las VTCs que operan en el aeropuerto barcelonés. La idea, tal y como se ha explicado en diferentes ocasiones, es disponer de

una base de datos en la que figuren las VTCs de dentro y fuera de la comunidad y, así como de otros taxis que también operan en el aeropuerto, y controlar que cumplen con la normativa y no sobrepasan los límites establecidos de funcionamiento. Además, para aquellas VTCs de Cataluña, será una forma de controlar que efectivamente acuden a recoger a los usuarios con una hoja de ruta tal y como dispone la normativa actual.

Madrid ha sido de las últimas ciudades en ponerse “las pilas” en cuanto a materia anti piratas, a principios de año el Gobierno regional aprobó la inmovilización de vehículos que realicen transporte de viajeros sin la perceptiva autorización y a finales, identificar las VTCs de la Comunidad de Madrid.

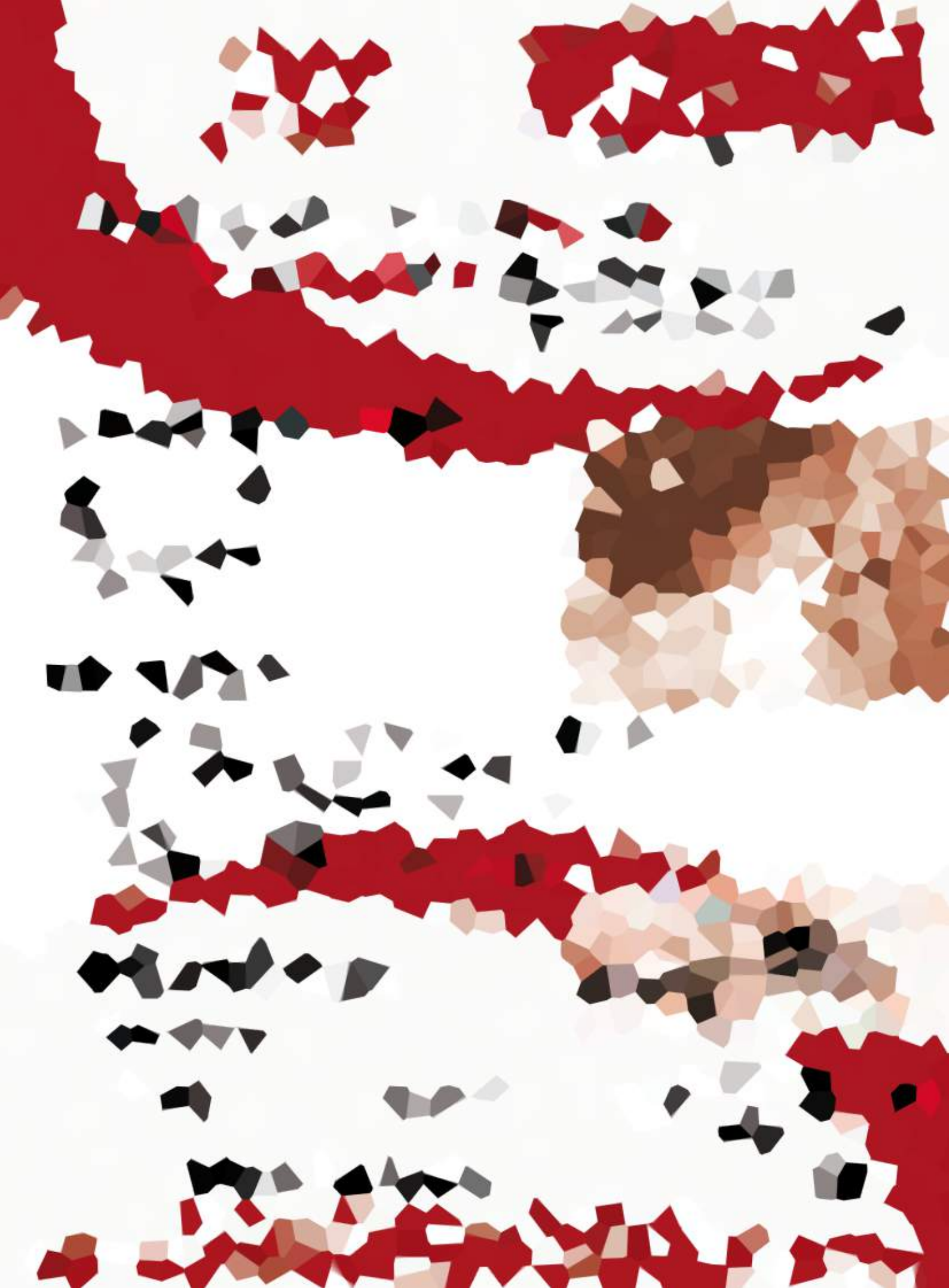
Dos medidas que, desde la Dirección General de Transporte, creen que ayudarán a reducir esta problemática y que demuestran, según sus propias palabras, el compromiso del gobierno de Cristina Cifuentes con el sector del taxi. No obstante, y a pesar de la buena voluntad, lo cierto es que desde el sector lamentan que el número de inspectores de transporte que verdaderamente puedan sancionar este tipo de infracciones siga siendo tan limitado.

## Polémica con las matrículas azules

La lucha contra el intrusismo ha llevado al sector a pedir matrículas azules para que tanto los taxis como los vehículos de alquiler con conductor estuvieran diferenciados de quienes realizan una actividad similar sin autorización. Ni CTAE ni las Asociaciones Élite de España se han mostrado favorables, sino más bien lo contrario. Ambas organizaciones califican de error esta distinción que creen que perjudicará más que beneficiará a los profesionales del taxi al inducir a confusión a los usuarios y supondría un problema añadido a la competencia desleal en la prestación de servicio. Además, entienden que esta petición, que ha partido de Fedetaxi y cuenta con el respaldo de todos los grupos políticos, vulnera el artículo 182. 4º del ROTT en el que se recoge que los vehículos dedicados a la actividad de arrendamiento con conductor “no podrán llevar signos externos de identificación que induzcan a confusión con la actividad de los taxis”.

*Olga Lobo / Javier Izquierdo*







# “Es el momento de defender la identidad

*El sector del taxi portugués, representado por sus dos asociaciones, analiza las últimas noticias con respecto a la situación del sector en el país vecino.*

*Carlos Ramos, de la Federação Portuguesa y Florêncio Almeida, de ANTRAL, apuestan por la unidad para defender al colectivo frente a los ataques de las nuevas empresas de transporte y piden un compromiso al Gobierno luso que proteja a un sector de más de 11.000 profesionales*



*El taxi portugués durante las protestas de octubre.*

**A**unque los presidentes de la Federação y de Antral se han mostrado discretos sobre el contenido de la reunión con el Gobierno, lo cierto es que lo hablado en dicho encuentro sirvió para aplacar la ira de un sector que amenazaba con colapsar la capital portuguesa. No obstante, se desprende de sus palabras una cierta desconfianza sobre la dirección que tomará el Gobierno y si “está disponible para el diálogo o solo es un mero sastre para hacer un traje a medida”. Carlos Ramos y Florêncio Almeida, dirigentes de Federação y Antral nos explican algunas cuestiones del taxi luso y de la necesidad de trabajar unidos a pesar de las diferencias que puedan existir entre ambas organizaciones.

**Gaceta del Taxi.**- En España, se habla mucho de la unidad para luchar contra el intrusismo, pero no existe una voluntad real de trabajar unidos. En su país, Antral y Federación han compartido muchas decisiones importantes. En su opinión, ¿es importante para el taxi permanecer unidos frente a la competencia?

Florêncio Almeida.- En la defensa del sector, las asociaciones deben estar juntas. Podemos tener diferencias, pero lo que importa es mejorar nuestro sector y combatir la ilegalidad.

**Carlos Ramos.**- Hasta los niños saben que solo la unión hace la fuerza. Creo que el taxi, a nivel mundial, está siendo acorralado por una lógica de modelo de trabajo medieval- sin derecho y todos los deberes, el lucro crece mientras la ley duerme. Ahora en el taxi, poco a poco en toda la economía. Es el momento de defender la identidad, unir tiene que ser el verbo.

**GT.**- Su última lucha ha sido contra las plataformas de petición de transporte y una nueva normativa que está desarrollando el Gobierno. ¿En qué consiste exactamente?

**C.R.**- Realmente la voluntad del Gobierno que no está clara. La verdad es que la propuesta presentada no altera la regulación para el sector, pero, descaradamente, intenta llevar a cabo una legalización del trabajo precario, de chapuzas, explotado y sin derechos en nombre de una presunta movilidad urbana con la intención de colocar a los “nuevos taxis” dentro del propio sector, siendo que para estos las reglas son pesadas de tan ridículas para quien debe garantizar la seguridad en el transporte de pasajeros. Básicamente, un coche nuevo, una camisa, algunas horas de pretendida formación y ya hay negocio para pagar impuestos. Es bueno ver que ante una competencia que se alimenta del



# ad, unir tiene que ser el verbo”

subdesarrollismo, nuestras armas solo pueden invocar el estado de derecho para defender a quien trabaja de forma digna.

F.A.- De momento sabemos algunas intenciones del Gobierno, puesto que todavía no se ha llevado al Consejo de Ministros, pero tenemos la percepción de que era un hecho la medida de las plataformas sin que hubiese ninguna intención de revolver la industria del taxi ni su mejora o modernización.

G.T.- Aunque ha pasado algún tiempo desde el encuentro mantenido con el presidente de la república, ¿podrían decirnos cuáles fueron las principales conclusiones extraídas del mismo?

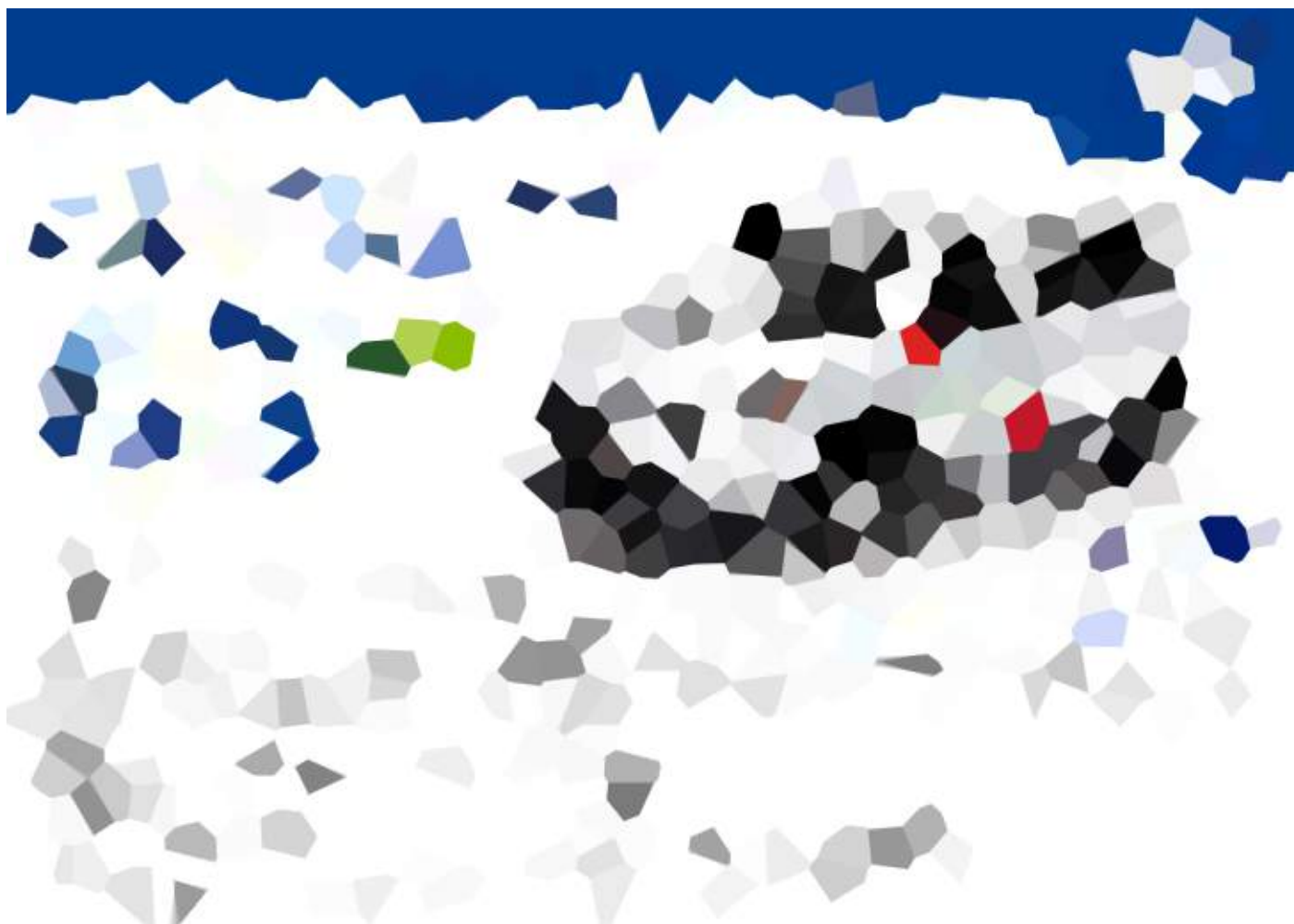
C.R.- Es de buena educación no revelar conversaciones privadas en público, especialmente cuando el encuentro con los

“Lo que quieren es legalizar el trabajo precario”

asesores del Presidente de la República fue de carácter confidencial. Lo que sí puedo garantizar es que la conversación, de casi dos horas, fue productiva y esclarecedora. Hoy, de hecho, y pienso que es relevante, es que el presidente de la República fue rápido en la promulgación de la ley que va a reforzar los valores de las propinas sobre el transporte ilegal de pasajeros, “los ilegales”. Dentro de unos días en vigor, el ejercicio de las actividades sin avalar pasará a ser castigado con multas

de entre 2.000 y 4.500 euros, siendo persona física, o entre 5.000 y 15.000 euros en el caso de ser persona jurídica, que deberán ser abonadas en el momento de la infracción. Mas del doble del valor en caso de reincidencia.

F.A.- No podemos revelar conversaciones privadas, pero lo importante es que el Presidente de la República tiene ahora un mejor conocimiento de la realidad de nuestro sector, de las dificultades por las que pasamos y también de nuestra voluntad para mejorar nuestros servicios y modernizar nuestra actividad. Dejando la alerta para que el Gobierno esté preparado para legislar. Nosotros estamos disponibles para el diálogo con el Gobierno y queremos dar nuestra contribución porque somos los que mejor conocemos el sector. Continuamos sin saber si el Gobierno está dis-





Carlos Ramos, presidente de la Federação Portuguesa del Taxi.

ponible para el diálogo o solo es un mero sastre para hacer un traje a medida.

### Profesionales vs.ilegales

**G.T.-** ¿Cómo ha perjudicado al sector la aparición de estas plataformas tecnológicas?

**F.A.-** No estamos en contra de la competencia, ni tenemos nada en contra de las plataformas siempre y cuando sean legales. Nuestra lucha es contra la ilegalidad, porque las plataformas están actuando

de forma ilegal y las autoridades competentes no están tomando medidas.

**C.R.-** En Portugal, las plataformas tecnológicas llevan existiendo desde hace 5 años. La mayoría son de las cooperativas de centrales de taxi. Su crecimiento ha sido progresivo y consistente a pesar del crecimiento de otras plataformas multinacionales que ofrecen "trabajillos" sin certificar. Curiosamente, en las tres principales centrales de taxi de la capital, Lisboa, el número de servicios creció en

150 mil solo este año. Pienso que ahora mismo, "los ilegales" están alcanzando fuertemente a los profesionales del taxi que no trabajan con emisora, propietarios de uno o varios vehículos, en la periferia de la ciudad.

**G.T.-** Una de sus peticiones es contingentar el número de vehículos que trabajan con Uber y Cabify, pero desde el Gobierno insisten en que eso no puede hacerse. ¿Por qué es importante para las asociaciones esta contingentación?

**C.R.-** ¡Es el mundo el que lo dice! Hace ahora justo un año. En la Cumbre de París

**"Nuestra lucha es contra la ilegalidad"**

contra el cambio climático, Portugal firmó la reducción de emisiones de carbono en las ciudades, y como tal, no se puede permitir que las ciudades no sepan cuantos coches circulan por ella cada día. La contingentación forma parte de la lucha contra el calentamiento global, y en este caso, puede promover una oferta tan grande que la demanda que el negocio llegue a su fin.

**F.A.-** El Gobierno es quien lo dice, pero nosotros no reconocemos esa fundamentación. La contingentación es muy importante para que haya límites a la circulación en las ciudades y los alcaldes y responsables políticos deben pronunciarse sobre este asunto.

**G.T.-** También solicitan la regulación de acceso a la profesión. ¿Cuáles son, actualmente, esos requisitos para ser conductor de taxi? ¿Y para trabajar en dichas plataformas?

**F.A.-** Para ser apto y poder trabajar en el taxi, el candidato tiene que tener una formación de 125 horas dada por la entidad que tutela el sector. Según lo que consta en el diploma, para ser conductor en cualquier plataforma solo es necesario superar 30 horas de formación en una autoescuela. Eso es injusto.

**C.R.-** Tengo todo el gusto de enviarle los requisitos actuales para acceder a la profesión de taxista en Portugal, porque creo



Florêncio Almeida, dirigente de ANTRAL.





*Durante horas, el acceso al aeropuerto quedó paralizado.*

que acordará conmigo en el rigor de la formación y en el espíritu del servicio público. Sobre la pregunta en cuestión, deben ser ellos quienes respondan. Eso sí, debo dejar claro que tendría para la misma función, la misma norma. Así debe ser en un estado de derecho.

G.T.- En nuestro país se habla mucho de la mejora de la calidad del servicio de taxi para competir contra las nuevas fórmulas de transporte. ¿Es el taxi de Portugal un servicio de "excelencia" o todavía hay mucho camino que recorrer? ¿Cuál es el futuro del sector en Portugal?

C.R. - La excelencia ya existe en el taxi de Portugal, pero el servicio menos bueno todavía hace mucho daño. No tengo dudas de que el taxi tiene futuro en Portugal, pero la evolución no puede parar. Crecer en formación profesional, promover vehículos menos contaminantes, que evoluciones con la tecnología, confortables y seguros para quienes en ellos viajan debe ser nuestro principal objetivo.

F.A. - Un estudio reciente sobre la prestación de taxis en Europa sitúa a los taxis de Portugal como de los mejores, así que no tenemos que ser tan malos. Pero ha habido campañas en nuestra contra y nuestra actividad, para que otros pudiesen entrar y más tarde imponer sus precios. Tenemos mucho para mejorar, naturalmente, pero vamos a dar los pasos necesarios para mejorar la calidad de nuestro servicio.

*Olga Lobo*



## Más radiotaxis podrán trabajar con Pidetaxi

**P**idetaxi quiere seguir creciendo en flota y para ello ha aprobado una modificación de estatutos por el cual se cede el uso exclusivo de la aplicación por ciudad. Una decisión tomada por unanimidad en la asamblea extraordinaria de la Asociación de Radio Taxis de España, ARTE, celebrada el pasado 26 de noviembre en el marco de la XI Feria del Taxi, que permitirá que en una misma ciudad pueda operar más de un radiotaxi con esta aplicación, aunque para ello será necesario superar un informe de idoneidad vinculante.

Según ha explicado el presidente de ARTE, Andrés Veiga, que presidía por primera vez una asamblea de la asociación, esta medida es un paso importante para seguir creciendo porque “es importante entender que todos tenemos que aunar esfuerzos, también a nivel tecnológico.” En la asamblea también se ha aprobado separar el derecho asociativo, por el que cualquier radiotaxi que quiera puede unirse a ARTE, y el derecho a la prestación de servicio a través de la aplicación Pidetaxi.

Con estas decisiones, la Asociación quiere dar un paso más para que su aplicación Pidetaxi tenga mayor presencia en todo el territorio nacional y continúe ampliando una flota que, actualmente, supera los 14.000 vehículos. A la asamblea de acudieron representantes de Madrid, Valencia, Córdoba, Sevilla, Jaén, Málaga, Valladolid, Huelva, Bilbao, Jerez, Segovia, Salamanca y Granada.



El nuevo CR de RTT el 12 de noviembre.

### Despacho por proximidad

Apenas dos semanas antes de la celebración de esta asamblea de ARTE, Radioteléfono Taxi Madrid, que ostenta la presidencia, celebró una asamblea extraordinaria en la que, no sin cierto malestar de algún asistente, pero sí por amplia mayoría, se aprobaba el despacho de servicios por proximidad dentro de la M-30.

Con 280 votos a favor, 148 en contra y 17 abstenciones, los socios de RTT respaldaron esta propuesta del Consejo Rector que, en su opinión, ayudaría a competir con otras opciones y permitiría dar un mejor servicio a los usuarios.

Esa fue la primera vez que el nuevo Consejo Rector, elegido en mayo de este mismo año, presidía una asamblea.

El nuevo presidente, Andrés Veiga, comenzó presentando a los socios cooperativistas los nuevos miembros de la entidad y de inmediato procedió a exponer la propuesta de Consejo de nombrar a su antecesores en el cargo, Julio Hernandez, presidente de honor de Radioteléfono. Iniciativa que fue aprobada prácticamente por unanimidad, solo con un voto en contra.

Veiga también aprovechó la asamblea para informar sobre la situación financiera de RTT que calificó de “absolutamente sólida y solvente, sin ningún tipo de crédito, con la sede de 1.200m amortizada, valorada en más de 1 millón de euros, y amplía liquidez en sus cuentas”. Además, adelantó que este 2016 sería un año de “récord” en cuanto a servicios, el tercero consecutivo.

A pesar de contar con buena parte del respaldo de los 448 socios que acudieron a la asamblea, también fue polémico el 5º punto del orden del día, sobre la desvinculación de la gestión de flotas del taxímetro. Tras la intervención de diferentes socios, que se alargaron más de 35 minutos, el punto fue aprobado por 284 votos a favor, en contra 109 y 41 abstenciones. Superado este punto, durante el turno de ruegos y preguntas con más de una docena de socios dispuestos a intervenir. Entre ellos el recién nombrado presidente de honor Julio Hernández que dio las gracias a todos los asistentes por su apoyo, apelando a la colaboración y a la búsqueda de relaciones fluidas tanto con las entidades del sector como con las instituciones.



Representantes de ARTE.





## Alianza tecnológica para mejorar la competitividad

La emisora de Federación Profesional del Taxi, Tele Taxi se integrará en la aplicación francesa eCab, que cuenta con más de 100.000 taxis en 100 ciudades europeas. Para el presidente de FPT, Julio Sanz, esta alianza supone “una unión entre iguales frente a las injerencias que actualmente está sufriendo el sector del taxi”. Con esta integración, aquellos clientes que tengan descargada la aplicación de TeleTaxi podrán seguir solicitando servicios desde esa app, pero además, los taxistas de TeleTaxi recibirán también los servicios solicitados por los usuarios que tengan descargada eCab, como es el caso de las empresas y los usuarios que provienen de países europeos, donde la app francesa ya cuenta con experiencia en la prestación de servicios de taxi.

Según reconoció el propio Sanz en el acto de presentación, la integración ha sido fruto de meses de mucho trabajo, por lo que ahora TeleTaxi puede contar con una mejor herramienta “para luchar contra las plataformas que están comiendo terreno y actuando bajo una parcela de irregularidad e ilegalidad”.

El presidente de FPT ha querido destacar el hecho de que la alianza se ha llevado a cabo entre empresas que comparten la misma filosofía del taxi, donde prima la “garantía, seguridad y profesionalidad” del taxi regulado.

### Pionera española

Gilles Gomis, Director de Business Development de eCab, quiso dar importancia durante la presentación a la fuerza que tiene la plataforma al nacer de la compañía G7, empresa con más 50 años de experiencia, que desde 2013 se transformó para ser aún más competitiva frente a la llegada de nuevos operadores y decidió hacer una alianza entre las mejores emisoras en Europa “para compartir conocimientos, experiencia y tecnología”.

TeleTaxi es, por tanto, la primera emisora española que se integra en eCab y Gomis ha mostrado su satisfacción, convencido de que “juntos vamos a ofrecer el más alto nivel de calidad y compromiso con los clientes de Madrid”. La plataforma a la que queda integrada TeleTaxi y que se puede descargar en diferentes dispositivos –tanto Android como IOS–, es una app



Julio Sanz durante la presentación del acuerdo.

internacional, única para todos y que contiene todas las funciones propias de una app movilidad.

En cuanto a características técnicas, Gomis ha explicado que eCab “permite solicitar un taxi en un solo click, reservar uno para el día siguiente, elegir el tipo de vehículo e incluso seguir el vehículo seleccionado a través del mapa”.

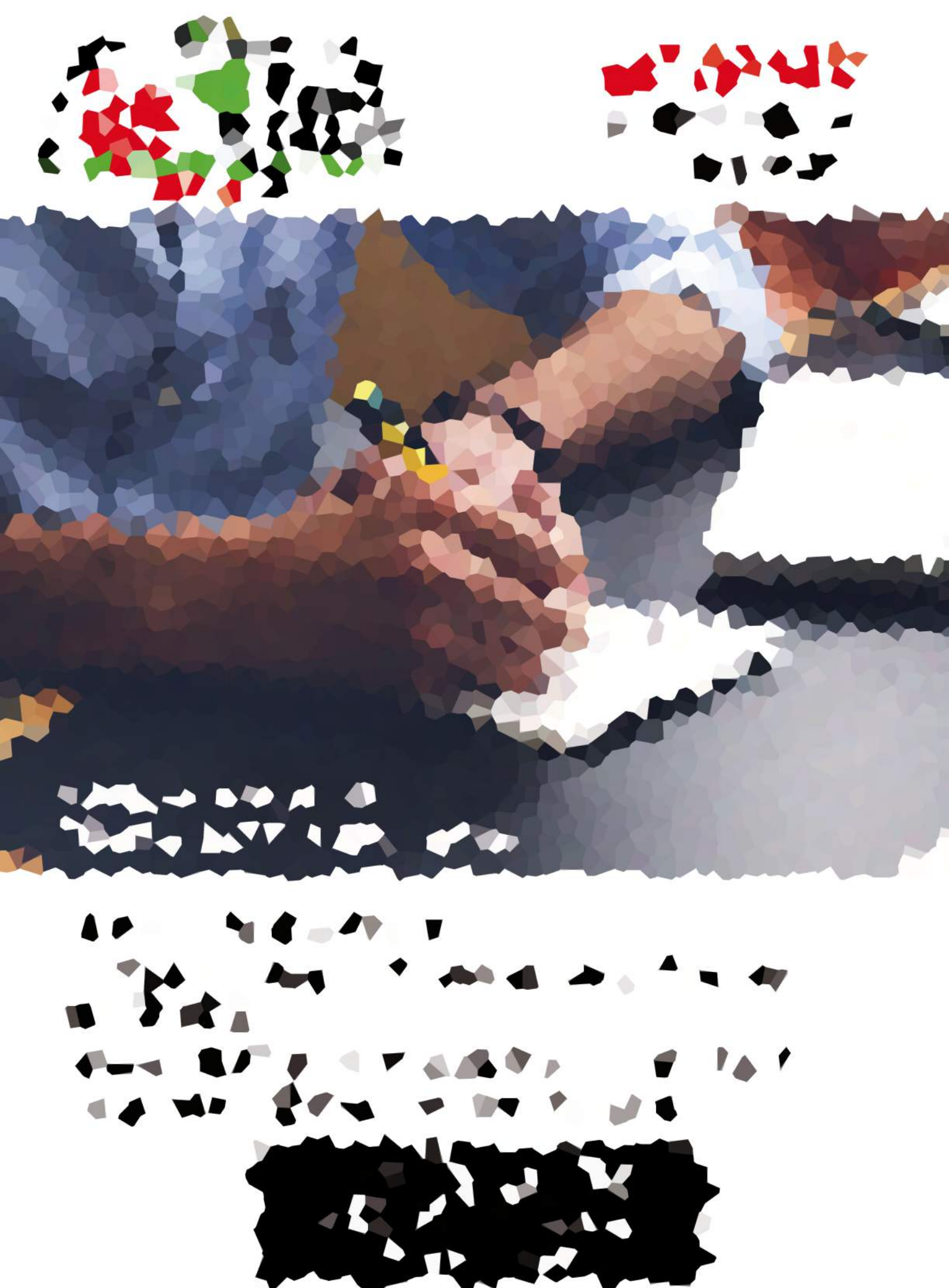
Por su parte, Azuzena Cabezas, jefa de central de Tele Taxi, calificó esta fusión como algo “muy interesante para

los taxistas, puesto que proporciona un servicio de calidad “legal y seguro para los clientes”. “Nuestra razón de ser es el cliente y le ofrecemos soluciones personalizadas para cada uno de ellos, por lo que con esta app el servicio será aún mejor”, afirmó Cabezas, quien no quiso desaprovechar la oportunidad para agradecer el trabajo realizado durante estos meses previos a Jesús Fernández, vicepresidente de Federación Profesional del Taxi.



Gilles Gomis, Director de Business Development de eCab.





PREMIADOS METAL LUBE



**Rodrigo Martínez**  
Licencia 08993  
10 años al volante



**Antonio González**  
Licencia 3204  
35 años en el taxi



**Manuel Blanco**  
Licencia 8242  
9 años como taxista

+INFO

**Cursos de inglés gratis para taxistas de Barcelona**

Un nuevo curso online de inglés se ofrecerá de manera gratuita a los profesionales del taxi de Barcelona. El Institut Metropolità ha abierto el periodo de matriculación y en este caso, no como sucediera en las pruebas piloto realizadas en abril y mayo, podrán disfrutar de él todos los taxistas de la ciudad Condal y no solo 150 como en las anteriores ocasiones.

El curso dará comienzo el próximo 15 de enero y también ofrecerá algunos conocimientos culturales sobre la ciudad, además dotará a los profesionales del sector de las competencias adecuadas para poder atender a los más de 30 millones de turistas que acuden a Barcelona cada año, muchos de ellos de habla inglesa. Bajo el título "Online English for taxi drivers", esta formación tendrá una duración de cinco semanas, y no requiere de conocimientos previos de inglés. Se espera que esté constituido por cinco bloques pedagógicos y 20 lecciones. Además se incluyen juegos de rol con clientes de lengua inglesa para practicar diálogos que pueden darse en el día a día.

**Paneles interactivos en El Prat**

El Institut Metropolità del Taxi ha presentado el nuevo panel interactivo táctil instalado en la zona de recogida de maletas de la T1 del aeropuerto de Barcelona. A través de este punto informativo, los usuarios podrán consultar el precio aproximado de un trayecto de taxi. Los criterios de la consulta serán los mismos que se aplican en la aplicación del AMB Taxi Barcelona, disponible desde 2014 para teléfonos móviles. El IMET prevé situar otros tres sistemas informativos similares en la terminal 2 del aeropuerto de El Prat, así como en la estación de Sants y otros puntos de la ciudad con una alta demanda de taxis.



Los paneles están, de momento, en la T1.

**Pintadas contra taxis madrileños**

Al finales del pasado mes de noviembre, varios taxis amanecieron en Madrid con pintadas en las que se podía leer la palabra VTC. Todavía se desconocen los autores de esos actos vandálicos, aunque algunas voces del sector del taxi han apuntado a los conductores de las VTC como los posibles autores de los mismos, sin existir aún pruebas que lo demuestren. Sin conocer más datos que los mostrados por las propias fotos y de acuerdo a testimonios de varios profesionales, una decena de taxis, en diferentes puntos de la ciudad, fueron pintados. En algunas de sus puertas podía leerse la palabra VTC, si bien en otros vehículos no aparecieron más que manchas negras.

Desde algunos foros se solicitó ayuda a los compañeros para recabar la mayor cantidad de datos posible para realizar una denuncia conjunta por lo sucedido. Muchos profesionales son de la opinión de que es-

tos actos responden a una venganza por parte de los conductores de estos vehículos de alquiler, tras meses de denuncias desde el sector por realizar su actividad fuera de los márgenes de la legalidad.



Algunos de los vehículos afectados.



## El Gobierno regional rechaza la tarifa única en Santa Cruz

Como ya ocurriera en una ocasión anterior, la Comisión de Precios del Gobierno de Canarias negó la posibilidad de implantar una tarifa única del taxi en Santa Cruz de Tenerife. Según explicó el propio concejal de Bienes Comunitario y de Servicios Públicos, Dámaso Arteaga, el Ayuntamiento de la capital tinerfeña se posicionó duramente contra la decisión del Gobierno de la región y anunció que recurrirán esta nueva negativa, convocando al sector del taxi a un nuevo encuentro. Desde la administración local calificaron de "discriminatorio" el trato recibido por el sector del taxi y de un acto de "atropello" hacia Santa Cruz con respecto al resto de municipios de la isla de Tenerife. "Defendemos esta modificación para que se equipare la tarifa 1 -urbana- a la 3 -interurbana-, ya que permitiría la mejora del nivel de ingresos de

los trabajadores del taxi en Santa Cruz", explicó Arteaga. Con esta equiparación, la bajada de bandera pasaría a 3,15 euros y el precio por kilómetro 1,10 euros. La Dirección General de Comercio de Canarias habría planteado, según explicó ElDía, es una vez consultadas fuentes del sector, una solución transitoria por un periodo de tiempo de seis meses, en lo que se elaboraría un nuevo estudio económico sobre la situación del taxi en Santa Cruz. Esa solución alternativa, por el momento, también fue rechazada en un principio por el taxi pues mantendría el precio por kilómetro en 0,60 euros.

### Taxistas uniformados

Por otro lado, los taxistas tendrán que ir uniformados a partir del próximo 1 de febrero. Una decisión tomada por consenso entre el Ayuntamiento y los repre-

sentantes del sector, los cuales llegaron a un acuerdo el pasado 24 de noviembre. El nuevo uniforme estará compuesto de un polo o camisa azul celeste, pantalón o falda de color negro o azul oscuro y zapatos cerrados. No obstante, desde el Ayuntamiento están abiertos a que, durante el periodo de prueba, se compruebe también cómo funciona que lleven un pantalón vaquero de color azul oscuro o negro. El concejal de Servicios Públicos, Dámaso Arteaga, quiso resaltar que la predisposición para implantar el criterio uniformidad fue muy buena. Además explicó que cada vez son más los cruceristas y turistas que llegan a la capital, por lo que quieren cuidar "todos los detalles posibles" para mejorar la imagen. "Los profesionales que integran el sector del taxi son clave a la hora de transmitir determinadas sensaciones de cara a los turistas".



## Luz verde a la concentración MyTaxi-Hailo



La nueva app operaría bajo la denominación de mytaxi.

La primera fase de la adquisición conjunta de Intelligent Apps GmbH (My Taxi) y Hailo por parte de las empresas Daimler AG y Hailo Networks Holding Limited fue autorizada por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) el pasado 2 de diciembre. El que ambas compañías controlen conjuntamente los negocios es un primer paso en el objetivo que persiguen de fusionar ambas aplicaciones para que operen bajo la misma marca en todo el territorio europeo y eso es precisamente lo que decidió admitir el organismo presidido por José María Marín Quemada. La CNMC considera que este proceso de concentración no supone un riesgo para el mantenimiento de la competencia efectiva en los mercados afectados –que son el del taxi y las VTCs-, al pensar que no afectará de forma negativa a sus fuentes de demanda, por lo que ha aceptado la concentración “sin compromisos”.

Ya en el pasado mes de julio se conoció la intención de ambas empresas de fusionar MyTaxi y Hailo con el apoyo de

la filial financiera de Daimler y, de esta forma, crear una nueva plataforma para solicitar taxis. Según anunciaron ambas empresas, la plataforma operará bajo la marca MyTaxi y dispondrá de 100.000 conductores repartidos por 50 ciudades en nueve países europeos.

Según los términos del acuerdo anunciado en verano, el actual consejero delegado de Hailo, Andrew Pinnington, dirigirá la compañía resultante de esta concentración, mientras que el fundador de MyTaxi, Ni Claus Mewes, será miembro del consejo de administración, así como director de Daimler Mobility Services y asesor estratégico.

El 5 de octubre de 2016 tuvo entrada en el registro de la CNMC la notificación relativa a la operación de concentración económica de ambas apps por parte de Daimler AG y de Hailo Networks Holding Limited (HAILO).

Daimler, según analiza la CNMC, es uno de los mayores fabricantes globales de vehículos Premium y el mayor fabricante mundial de vehículos comerciales que, además, posee el 100% de Daimler Mobility Services, entidad que se encarga, además de MyTaxi, de otras plataformas como Car2go y moovel.

Por su parte, Hailo Network Holdings Limited (Hailo), es un holding de accionistas de tres filiales que operan en España, Reino Unido e Irlanda y de la sociedad que posee los derechos sobre las licencias y el software de la aplicación del mismo nombre que se utiliza para solicitar taxis.

## Nuevo plazo para solicitar ayudas por cese de actividad

Un total de 35 taxistas de Sevilla dispondrán de un nuevo plazo para solicitar ayudas por el cese de la actividad del taxi. El Ayuntamiento de Sevilla incluirá una partida de 818.157,55 euros, correspondiendo a cada uno de los titulares 70.127,79 €, que serán abonados en tres años, a razón de 23.375,93 € con cargo a los ejercicios 2016, 2017 y 2018. Además de ser titular de la licencia municipal de taxi en la capital andaluza, para poder disfrutar de estas ayudas será necesario figurar en la lista de transmisiones en la fecha de presentación de la solicitud de rescate. Otra opción para acceder a estas partidas es pasar a la situación de suspensión de la actividad del servicio de taxi a partir del momento en que se acuerde el otorgamiento de la subvención por el cese de la actividad y rescate y en el plazo que se determine al efecto. Además, aquellas personas que se acojan a dichas ayudas deberán comprometerse a cesar en la actividad de taxi en nombre propio “sin que pueda en el futuro adquirir la titularidad de una nueva licencia de taxi en el municipio de Sevilla”. A partir del día siguiente al que se publique la convocatoria de estas ayudas en el Boletín Oficial de la provincia, el plazo concluirá en un plazo de cinco días hábiles. La concesión de las subvenciones seguirá diferentes criterios de valoración y en caso de empate en la suma total se priorizará la mayor edad de los taxistas solicitantes.

## Los taxistas podrán ser copropietarios de la app Ntaxi

Con el objetivo principal de convertirse en una app de referencia dentro del sector, la aplicación Ntaxi creará una asociación cuyo finalidad será la de promocionar la tecnología y generar nuevos servicios para el taxi. Lo más llamativo es que tanto las radioemisoras como los taxistas independientes podrán ser copropietarios de la app una vez que se asocien.

En estos momentos se está trabajando en esta nueva asociación que, según figu-

ra en la documentación de Ntaxi, será copropietaria del 50% de la aplicación. Esto permitirá al fabricante y al sector “trabajar conjuntamente en la mejora continua de la aplicación y la consecución de nuevos servicios para el taxi”.

En cuanto a las condiciones económicas, éstas se basarán en una cuota fija de participación de 10€+IVA al mes. Del total de ingresos que se consigan, se destinará un 5% para la estructura de la empresa, un

10% para posibles imprevistos, un 42,5% para evolución y mantenimiento tecnológico y un 42,5% para dar difusión al proyecto.

La idea es, tal y como refleja el documento, que Ntaxi se convierta en la aplicación de referencia para solicitud de servicios a través de aplicaciones móviles a nivel europeo. “Un proyecto abierto a todos sin exclusividades ni excepciones” en el que animan a todos los profesionales a participar.





# “La formación es fundamental p



Andrés Veiga (i) y Julián Fernández durante la firma del acuerdo.

**E**l próximo año se espera, en principio, muy importante para el eurotaxi puesto que 2017 es el año límite para dar cumplimiento al RD 1544/2007 que fijaba que el 5% el porcentaje de la flota que debía estar adaptada en las ciudades.

Desde la Asociación Eurotaxis por la Movilidad y Accesibilidad, AEMA, trabajan desde hace cuatro años para promover este servicio en la Comunidad de Madrid y ahora, han llegado a un acuerdo con Radioteléfono Taxi, RTT, mediante el cual se ofrecerán cursos gratuitos para dar una formación básica sobre este tipo de servicio. Julián Fernández es el presidente de una asociación que se encuentra en un momento de crecimiento para poder mantener una gran representatividad del eurotaxi en la capital y ganar peso ante la administración.

**Gaceta del Taxi.**- Recientemente desde AEMA han llegado a un acuerdo con RTT para ofrecer unos cursos de formación gratuita para los profesionales que trabajen o vayan a trabajar con taxis adaptados. ¿Cómo se ha llevado a cabo este acuerdo?

**Julián Fernández.**- Estamos en la misma línea RTT y nosotros de mejorar la calidad

del servicio lo máximo posible, y la formación creemos que es pieza fundamental para conseguirlo. El incremento que hay de eurotaxis casi que obliga a ello. Si bien es cierto que cuando éramos menos el perfil podría ser un poco distinto, ya que el que accedía a un eurotaxi era porque efectivamente quería dedicarse a esto y procuraba también estar más formado y buscar cómo hacer las cosas. Ahora nos encontramos con gente que ha accedido a esto por las ventajas que se han ofrecido, que no son mejores ni peores, simplemente son las que hay, pero acceden muchos más conductores porque el perfil de la persona que adquiere un eurotaxi ahora lo hace con idea de tenerlo trabajando siete días. Entonces hemos tratado de hacer algo muy básico y resumido pero que sea más que suficiente para prestar el servicio de la manera adecuada y, sobre todo, aunar criterios, ya que no puede depender del criterio del taxista el cómo se trata y se asegura a la persona y debemos ir todos en la misma línea.

**G.T.**-¿Cuándo está previsto que se de comienzo a los cursos?

**J.F.**- La idea es que antes de finalizar diciembre estén en funcionamiento.

**G.T.**- En cuanto a horas, tipo de formación y demás aspectos, ¿cómo se va a desarrollar el curso?

**J.F.**- Hemos diseñado un curso de una duración de dos horas y cuarto, para que no se haga muy pesada la misma. Se trata de un curso muy dinámico que también requiera la participación de los asistentes y que apetezca hacer. Tampoco queremos ponernos súper técnicos pero sí que abarcamos un poco todo: el distinto tipo de lesión que hay que provoca que se traten a las personas de manera distinta, la diferente reglamentación relativa al eurotaxi, lo que es en sí el manejo de silla de ruedas o situaciones que se pueden dar que sí son servicios que prestamos normalmente, como por ejemplo el cómo actuar en el caso de que la persona llegue a caerse. Hay cosas que están fuera de nuestras obligaciones pero que entendemos que son servicios que debemos prestar. Es importante recalcar que muchas veces voluntad nos sobra, pero al faltarnos formación, acabamos nosotros haciéndonos daño.

## “Cumplimos todos los condicionantes para ser el transporte del futuro”

**G.T.**- Estos cursos son 100% gratuitos, ¿qué otros requisitos se deben cumplir para poder asistir a ellos?

**J.F.**- Son abiertos para todo el sector, no hace falta que sean taxistas de Radio Teléfono para asistir a ellos, ni tampoco hace falta que se tenga un eurotaxi para acceder a ellos.

**G.T.**- Al hilo de este acuerdo, ¿qué significa para AEMA, que lleva casi cuatro años trabajando por este servicio, el respaldo de una marca como RTT dentro del sector?

**J.F.**- Es importantísimo, y lo hemos hablado ya muchas otras veces. Por desgracia, el servicio de eurotaxi como sí no tiene la capacidad suficiente para que tengamos una emisora dedicándonos solo a ello, por lo que necesitamos el apoyo de una emisora



# a mejorar el servicio”

ra tradicional que nos ayude a sacar adelante el día a día. Además, en el tema de instalaciones y publicidad, tener el apoyo de la emisora más grande es fundamental.

G.T.- A nivel europeo, sí que parece observarse que las principales marcas están centrando su esfuerzo en un modelo propio de taxi adaptado, ¿creé que la evolución simplemente acaba de comenzar?

J.F. - Hasta ahora, lo que estaban haciendo las marcas es “cajear” un vehículo para darle la altura exigible. Ahora los coches cada vez son más complejos, nos estamos dirigiendo a un mundo de vehículos eléctricos y cortar y “cajear” esos modelos es más difícil y esto tendrá que evolucionar. También los vehículos son más grandes, pero es que si quieres tener armas para competir tienes que ir a este tipo de vehículos.

G.T.- En relación a los vehículos de más de cinco plazas, ¿cree que su utilización todavía está por explotar en el sector del taxi madrileño?

J.F. - Era algo que una parte del sector reclamábamos desde hace años y que el tiempo nos ha dado la razón porque la demanda de este tipo de coches cada vez es mayor y es una vía a explotar. El tema del taxi compartido está por desarrollar y cuando se ha querido ir más allá desde la administración nos ha cerrado la vía y es algo que hay que abrir. Usted no me puede



Fernández durante un momento de la entrevista.

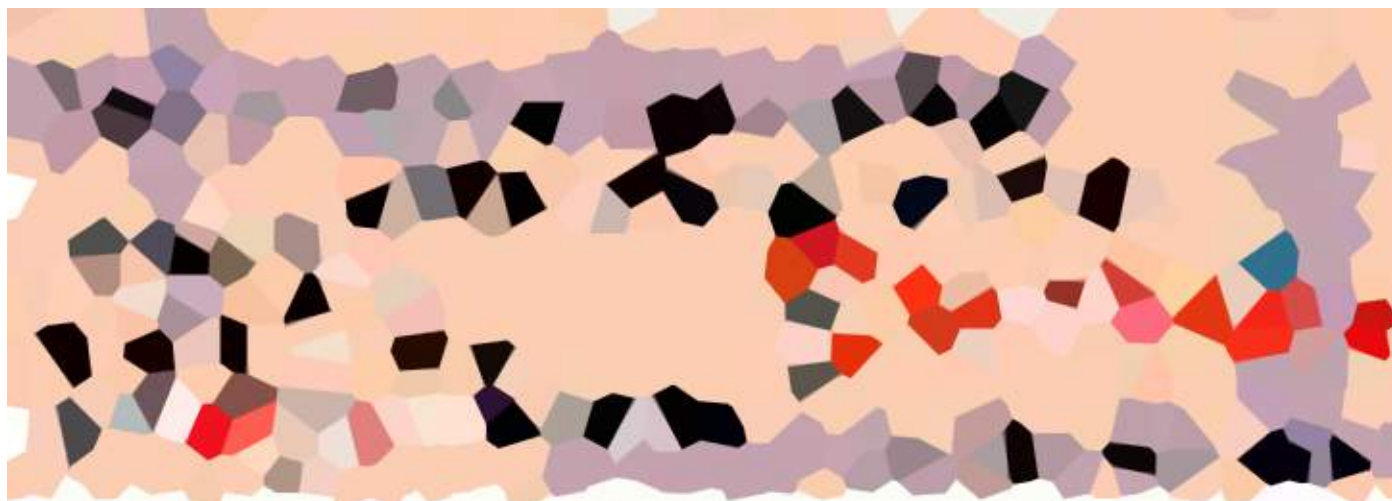
**“Los taxistas somos los que más jefes tenemos”**

decir que en mi sector ahora operan otros competidores y me deja encasillado. Va siendo hora de promocionar también ese servicio y no veo la incompatibilidad con la ley, que lo único que dice es que debo alquilar el vehículo completo, no por plazas. Pero eso no quiere decir que pueda sugerirte a ti y a un amigo que compartáis un taxi si yo solo lo voy a cobrar una vez.

**El enemigo del taxi**

G.T.- Siguiendo su argumentación, pierde un poco el sentido que se permitan aplicaciones como Blablacar y esto no esté permitido...

J.F. - Hace 100 años que existe el taxi y más economía colaborativa que el taxi no hay nada. Yo me compro un coche, tú no tienes que comprarlo, yo soporto el gasto y cuando lo utilizas pagas una compensación por esos gastos más un porcentaje por mi trabajo. Más colaborativo que eso no hay nada, lo que pasa que ahora le ponen un nombre bonito y nos quieren dejar





Ahora mismo hay 248 eurotaxis en Madrid.

fuera de esto. El vehículo privado es el mayor enemigo y el menos rentable para el usuario, y eso muchas veces desde el sector no lo contemplamos. El que paga es quien tiene que decidir, los taxistas somos los que más jefes tenemos -los usuarios- y además sin ninguna garantía laboral, ya que si no se presta el servicio adecuado nos despiden inmediatamente, por eso que debemos escuchar las necesidades que demanden los clientes.

**G.T.-** Hablaba de que el enemigo del taxi es el vehículo privado. Parece que el Ayuntamiento de Madrid también va en busca de paliar ese uso y están lanzando una serie de iniciativas. Algo de lo que se lleva hablando desde hace tiempo y que os afecta es el bono taxi de carácter social, ¿puede avanzar algo más sobre esto?

**J.F.-** La verdad es que creo que ni ellos tienen muy claro cómo van a llevarlo a cabo. Estaría dentro de un plan, llamado Plan Madrid Taxi Accesible, que establece medidas previstas para empezar a funcionar el próximo 1 de enero pero todavía no se ha llevado a Pleno. Nos han pedido alegaciones pero todavía no sabemos cuándo se va a aprobar. Sí es cierto que una de las subvenciones de las que se habla

## “El vehículo privado es el mayor enemigo”

contempla ayudar a las personas con movilidad reducida y que incluye muchas de las medidas que nosotros llevábamos solicitando al Ayuntamiento por escrito desde hace cuatro años. Siempre hemos defendido que da igual el número de eurotaxis que haya si el usuario no lo puede utilizar. Hablamos de un colectivo que por desgracia es desfavorecido, donde el índice de paro es grande y muchas personas ni siquiera pueden trabajar, por lo que es muy difícil que accedan el servicio de taxi. Que por fin se plantee una subvención, nos parece perfecto, que además incluya a otro colectivo como los ancianos, nos parece mejor. Según lo que sabemos, puede que haya un porcentaje que tengamos que asumir también los taxistas y tampoco lo veo mal. A lo mejor a día de hoy debemos pensar más en volumen de servicios que en la rentabilidad de cada uno de ellos. Prefiero hacer cuatro servicios de cinco euros que uno de 20 euros, porque al cliente que no estoy atendiendo yo lo está atendiendo la competencia y eso me hace desaparecer. Es más

lógico caminar en esa dirección para que al ciudadano le salga más rentable moverse en taxi que ir en coche, además que en el taxi cumplimos todos los condicionantes para ser el transporte del futuro.

**G.T.-** 2017 es clave para el eurotaxi de cara a que vence el plazo para el cumplimiento del RD1544/2007 que eleva al 5% el porcentaje de vehículos adaptados sobre la flota total de taxis en las ciudades, ¿llegará Madrid a ese porcentaje?

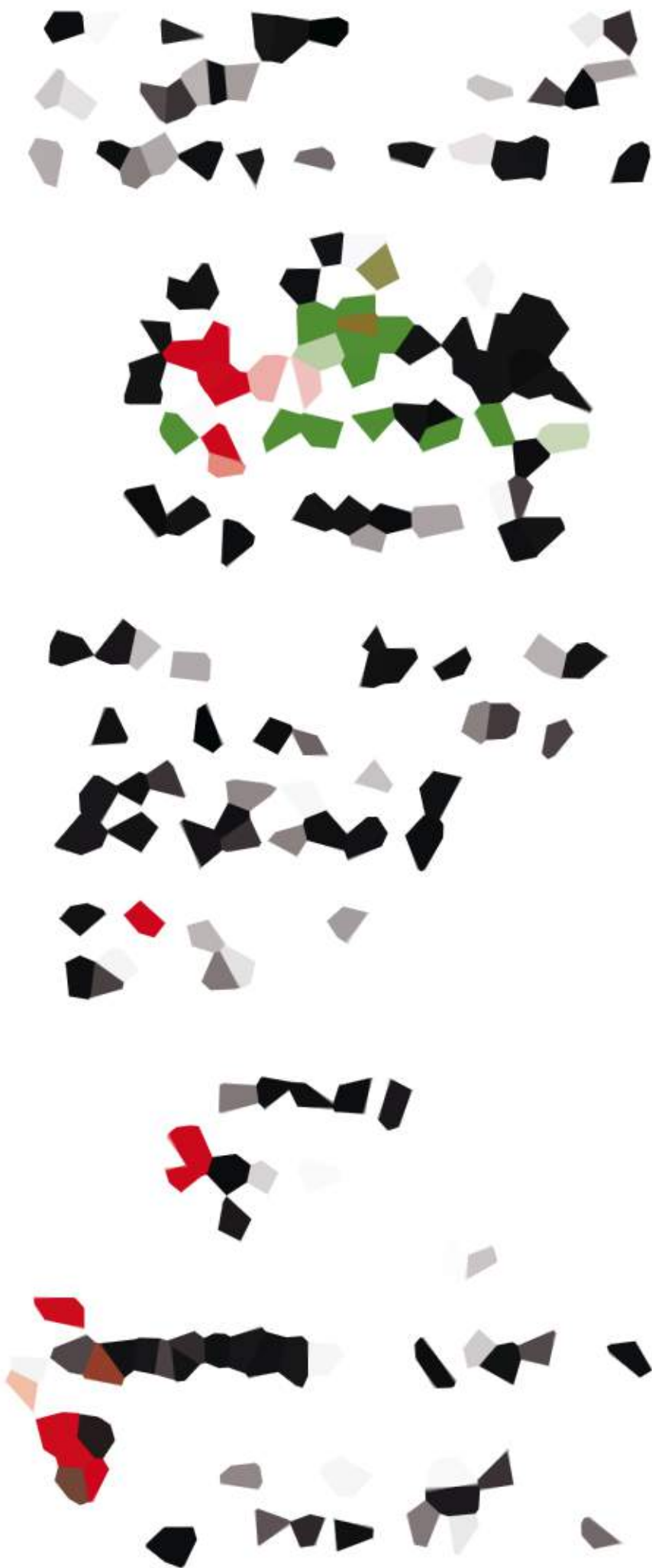
**J.F.-** En el plan antes mencionado han hecho una pequeña adaptación, ya que hay que tener en cuenta que en la directiva europea se marca un ratio de taxis/población que nosotros incumplimos porque estamos bastante por encima. Luego el Ayuntamiento ha interpretado que si un taxi normal sólo puede trabajar cinco días a la semana y un eurotaxi siete, cada eurotaxi vale como un taxi y pico, por lo que si hay que llegar a un 5% sobre la flota, que equivale a unos 700 taxis en Madrid, teniendo en cuenta que se les está dejando trabajar siete días, con 529 cubren las mismas franjas horarias que cubriría ese 5%. En ese aspecto sí que es posible llegar a ese porcentaje. Ahora mismo hay 248 eurotaxis, pero en el plan anterior se ofrecieron 300 y no se cubrió porque ya estábamos 89. No sabemos si se va a cubrir con este nuevo plan.

**G.T.-** Cumplen cuatro años ahora y en la próxima asamblea que celebren en enero se convocarán elecciones a la junta. Viendo el aumento en el número de eurotaxis, ¿se puede decir que se encuentran en un momento de necesaria ampliación?

**J.F.-** Efectivamente, nosotros hemos pasado de representar prácticamente al 90% de los eurotaxis a quedarnos en un porcentaje que necesitamos ampliar porque con ese porcentaje no me atrevería a ir al Ayuntamiento a decir que represento a alguien. Estamos intentando hacer ver a la gente nuestro trabajo, hemos impulsado la homologación de prácticamente todos los vehículos que hay en el mercado, tenemos convenios con todas las marcas y con los principales adaptadores. A día de hoy creo que es imposible adquirir un coche más barato que el precio que consigue el socio de AEMA. Hay que hacer ver a la gente que unidos sí que se consiguen cosas.

**Javier Izquierdo**





# Las energías renovables protagonizan



**M**adrid acogió el pasado mes de noviembre la XI Feria del Taxi. Una edición que nació con un claro objetivo: “humanizar el sector”. Para ello, desde la organización se apostó por la celebración de diferentes charlas y debates desde distintos puntos de vista.

Además, la Feria contó por primera vez con el respaldo explícito del Ayuntamiento de Madrid, y fue la propia Delegada de Movilidad, Inés Sabanés, una de las encargadas en inaugurar los dos días de feria. Junto a ella, el Director General de Trans-

porte, Pablo Rodríguez Sardinero, que pusieron de manifiesto el buen entendimiento que existe entre las dos administraciones con respecto al taxi, así como la cercana relación con todos los responsables del sector del taxi.

También acudió al responsable directo del sector en el Consistorio, Francisco José López Carmona, Director General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, quien también inauguró las charlas hablando de las nuevas medidas para mejorar la calidad del aire de los madrileños. Durante su

intervención, López Carmona recordó que el “el 50% de los taxis son vehículos eco” si bien su intención para 2020 es que “todos lo sean”.

Además de movilidad y sostenibilidad, también se habló de salud, de normativas nacionales e internacionales, como son el TTIP y el CETA, y, sobre todo, del futuro del sector. Cómo abordar los nuevos retos a los que se enfrenta el taxi y sus profesionales y cuáles pueden ser las estrategias a seguir fueron otros de los temas que interesaron al sector.





# la Feria del Taxi

## Apuesta por el taxi eco

Desde hace años, la Feria del Taxi apuesta por el ecológico con el medio ambiente. Por ello, entre los expositores, no faltaron las opciones eléctricas, como Nissan, o los combustibles alternativos como el Autogas de Repsol o el GNV de Gas Natural. Dos combustibles respetuosos con el entorno y cada vez más utilizados por los taxistas.

Entre los vehículos, Citroën fue uno de los stands más visitados. Sus modelos, explicó el propio Responsable del Departamento B2B de la marca, Borja Florín, son los que más han crecido dentro del sector en los últimos años y precisamente su C-Elyseeé GLP fue el que se sorteó en el último día de Feria y que ganó el taxista madrileño Felipe Prada Barrios.

Muy visitados también fueron los stands de Seat, un clásico dentro del sector, que ahora triunfa con el León ST y del recién llegado Dacia, que con su versión GLP del Lodgy se han hecho un importante hueco dentro del sector madrileño.

Como novedad en Madrid, asistió a la Feria la marca coreana SsangYong con sus modelos Rodius y Tivoli que, aunque no están homologados en la capital, ya operan en Barcelona con una gran acogida entre los taxistas. También los eléctricos de Nissan despertaron mucho interés.

En cuanto a tecnología, volvieron a estar presentes los principales fabricantes de taxímetros y de sistemas de gestión de flotas. Además, Taxitronic aprovechó su visita a Madrid para celebrar con el sector el 40 aniversario de la fabricación de su primer taxímetro eléctrico. Tampoco quiso perderse la cita Autocab, otro fabricante veterano dentro del sector, que mostró sus novedades frente a las últimas incorporaciones en este terreno, como es el caso de ATA.

Pero los profesionales también se interesaron por otros servicios y productos, como los que ofertan las empresas Gestaxi y La Ciudad del Taxi.

En cuanto a financiación, La Caixa y Sabadell contaron con stand propio para informar a los profesionales de los servicios y productos de los que pueden beneficiarse, y Bankia también estuvo presente, si bien compartiendo espacio con la Asociación Gremial.





## Gran afluencia de público

La presencia de las asociaciones y cooperativas del sector del taxi congregaron a mucho público que, además de interesarse por las últimas novedades, también aprovecharon para preguntar a los representantes del sector.

Y es que este año ninguna organización ha querido perderse esta cita anual. Gremial Madrid, Federación Profesional del Taxi, la Asociación Madrileña, Élite Madrid y UGT-Uniatramc/ ANT acudieron a la Feria, junto con AEMA, la entidad de eurotaxistas de la capital. Además, también contaron con stand propio la Sociedad Cooperativa del Taxi, Radio Taxi Independiente y Radioteléfono Taxi que, como en ocasiones anteriores, aprovechó para celebrar una asamblea extraordinaria de ARTE, de la que informamos en la sección de noticias. También tuvieron su propio espacio en la Feria los responsables del Grupo Regional del Taxi del PSM.

Desde Barcelona, Costa del Sol, Ibiza, Bilbao y Valencia acudió un nutrido grupo de profesionales representando a las diferentes asociaciones de Élite que invitaron a su vez a miembros de las organizaciones internacionales

Y como ya sucediera el pasado año, a la Feria acudieron taxistas de otros países, como Argentina, Barcelona, Italia y Francia quienes aprovecharon para conocer un poco más la realidad del sector madrileño y español.

Además de punto de encuentro para el sector, este año la Feria ha contado con una iniciativa en colaboración con Pidetaxi y el Banco de Alimentos, y fueron muchos los visitantes que disfrutaron de un caldo solidario. El SAMU-Protección Civil también acudió para explicar cómo realizar una correcta maniobra de RCP y para enseñar a los profesionales, pero también a todo el mundo, cómo reaccionar en caso de emergencia.



## En contacto con los lectores

La Gaceta del Taxi volvió a estar un año más con nuestros lectores, a quienes queremos agradecer su fidelidad constante desde estas páginas. Para quienes hacemos esta revista es muy gratificante poner cara a muchos de vosotros, que nos seguís a través del papel desde hace más de dos décadas, o desde nuestra página web y redes sociales.







Germán Ubillos.  
Premio Nacional de Teatro

## Interlocutores válidos

**E**stamos rodeados de personas, unos más amigos que otros, de conocidos, de hombres y mujeres que nos envuelven, que nos rodean, que nos hablan, que nos dicen, que nos piden, que nos ruegan y que generalmente hablan mucho, hablan como los tertulianos de la radio y de la tele, dicen saberlo todo o casi todo. Unos son los políticos que llegan a aburrirnos y hastiarnos, otros los abastecedores, los del pescado, los de “Carrefour”. Pero personas que nos escuchan, que nos entiendan, que nos comprendan en toda la complejidad y profundidad que tienen los seres humanos, al menos algunos de ellos que les dio por pensar desde siempre con un pensamiento crítico, o algunas que les da por sentir, y esas personas que te escuchan y que te comprenden, que no hablan por hablar sino cuando les toca decir algo de fuste, algo importante para la otra persona acerca de sus dudas y de sus angustias, se llaman “interlocutores válidos” o al menos yo así los he bautizado aunque quizá pronto se ponga de moda este término y se olvide o se menosprecie a quien les dio nombre y apellidos.

Porque amigos y conocidos, muchos. Gentes, multitud, masas. Pero “interlocutores válidos” muy pocos, se podrán contar a buen seguro con los dedos de una mano y nos sobrarían dedos.

Y cuando hace calor, mucho calor y desaparecen los interlocutores válidos, estás perdido, lo pasas muy mal, es como vivir en un desierto inhóspito y lejano o en Marte, el planeta rojo donde se pierden los astronautas.

Temperatura e interlocutores que te escuchan y te entiendan, que te respondan a eso y no a otra cosa con la suficiente com-

plejidad, sensibilidad y cultura, como para poder hacerlo, muy pocos.

Tener un “interlocutor válido” frente a ti es tener una joya, un diamante, el “Cullinan” o la Corona de la Reina de Inglaterra.

Unos dramaturgos olvidados llamados Samuel Beckett, Eugène Ionesco, Adamov, lo expresaron muy bien para la escena que era y es como explicar al mundo lo horrible que son los monólogos entre las personas sin dialogo alguno, el bla bla bla, el rollo, vamos, sin escuchar al de enfrente. Mientras el otro escupe su bla bla bla sin atender tampoco lo que tú le estás diciendo. Esos grandes escritores del siglo XX, los de verdad, en los que yo aprendí lo poco que sé, expresaban el horror del mundo contemporáneo, eso sin haber llegado aún a los móviles y sus pantallitas siniestras. En “Malone Muere”, en “Murphy”, en “Esperando a Godot” o en “Las sillas” y “El rey se muere”, aquellos genios cuyo solo recuerdo me hace casi llorar supieron plasmar y hacernos conscientes de la gran tragedia del siglo XX que se proyecta hasta el XXI: Los diálogos sin respuesta, los monólogos simultáneos, dos monólogos lanzados sobre el escenario de la vida sin la menor escucha o comprensión por parte del otro. “A puerta cerrada”, el infierno de Sartre. Esto es, un mundo sin diálogo, un mundo sin “interlocutores válidos”, un mundo que agoniza en un individualismo atroz y en una soledad que te puede matar a cada momento. Porque nadie te escucha, porque nadie te comprende, porque nadie te quiere.


Por eso es tan importante querido lector tener interlocutores válidos, aunque eso sea tan difícil hoy en día como encontrar a un ciudadano o ciudadana sin teléfono móvil.





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.V.	C.C.	Euros
 <b>CITROËN</b>			
C - Elysee Seductio GLP	115	1.587	11.800*
C - Elysee Exclusive GLP	115	1.587	11.800*
C - Elysee Seduction HDI Blue	100	1.560	11.500*
C - Elysee Exclusive HDI Blue	100	1.560	11.975*
C4 Picasso HDI Blue	100	1.560	17.180*
C4 Picasso HDI Blue	120	1.560	17.900*
C4 Picasso HDI Blue Aut/Eat6	120	1.560	18.880*
GC4 Picasso HDI Blue	100	1.560	17.990*

\*PRECIOS DESDE Y SIN DESCONTAR CAMPAÑA PIVE


**Talleres Castillo** Telfs. 91 358 02 03 - 91 323 49 89  
c) Lezama, 6 / c) Sinesio Delgado, 40 • Madrid

 <b>FORD</b>			
Customs trend / Eurotaxi	130	1.997	29.900*
Tourneo Connect trend / Eurotaxi	120	1.560	29.300*


**Ford Daysa** Telf. 91 721 47 53  
c) Ribera del Loira, 24 - 26

 <b>DACIA</b>			
Logdy laureate Dci 5P	110	1.461	11.534*


\*No incluidos gastos preparación taxi ni plan pive.

 <b>MERCEDES</b>			
Citan Tourer DCi / Eurotaxi	90	1.461	17.890*
E 200 CDI	136	2.143	39.481*
E 200 CDI Familiar	136	2.143	44.980*


\*El precio no incluye equipamiento para taxi.

 <b>NISSAN</b>			
Leaf (eléctrico)	109/80kw	-	12.990*
e-NV200 (eléctrico)	109/80kw	-	19.190*


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

 <b>OPEL</b>			
Zafira Energy	120	1.900	18.700*
Zafira Energy	150	1.900	19.240*
Zafira Cosmo	120	1.900	20.270*


\*No incluido IVA ni preparación taxi.

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
 <b>PEUGEOT</b>			
5008 Access HDI	110	1.598	17.225*
5008 Active HDI	110	1.598	18.350*
5008 Active HDI	150	2.000	19.675*

\*Preparación de taxi e IVA incluidos.

 <b>RENAULT</b>			
Kangoo TPMR dCi 5P / Eurotaxi	110	1.461	16.000*


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

 <b>SEAT</b>			
Alhambra TDI CR Ecomotive Ref	115	1.968	25.450
Alhambra TDI CR Ecomotive Ref	140	1.968	26.150
Alhambra TDI CR Ecomotive Style	140	1.968	29.580
Alhambra TDI CR 4WD Ecomotive Style	140	1.968	31.150
León ST TDI CR	110	1.968	-
León ST TDI CR	110	1.968	-
Toledo TDI CR Style	105	1.598	14.750
Toledo TDI CR reference	105	1.598	15.950


 <b>SKODA</b>			
Rapid 1.6 TDi active	115	1.598	12.895*
Rapid 1.6 TDi active + pack active	115	1.598	13.195*
Rapid 1.6 TDi ambition	115	1.598	13.595*
Rapid 1.6 TDi ambition + pack ambition	115	1.598	13.895*
Rapid 1.6 TDi style	115	1.598	14.650*

\*PVP con plan PIVE e IVA incluidos para unidades en stock y en VW Finance. No incluye preparación taxi

**Motor Tomé, S.A.** Telf. 91 329 13 83  
Ctra. Barcelona Km. 12,5 C/ Tauro, 27 (Central)

 <b>TOYOTA</b>			
Prius + Eco	136	1.800	24.100

**Comauto Sur** Telf. 91 498 71 70  
Avda. Carlos Sainz, 11 - Leganés

 <b>VOLKSWAGEN</b>			
Caddy Maxi Trend	102	1.598	20.850
Caddy Maxi Trend DSG	102	1.598	22.120
Caddy Maxi Trend	140	1.968	22.720
Caddy Maxi Trend DSG	140	1.968	24.410

Precios con 4% IVA. Vehículos en stock. Sin transformación ni preparación taxi.

## TABLÓN TAXI

Se busca conductor taxi para llevarlo solo. Libranza Lunes con emisora de Radio TelefonoTaxi. Skoda Octavia. José Antonio. Tel. 626768886. Email: camunas.1957@outlook.es

Vendo licencia par, lunes con coche, por jubilación. El coche Seat Toledo con tres años. 160.000 €. Miguel Ángel. Tel. 607784080 Email: miguelintaxi@hotmail.com

Busco coche para llevarlo solo a fijo o porcentaje, experiencia en el sector, zona Barrio del Pilar. Carlos Almeida Garrido. Tel. 631586675. Email: nanoone32@hotmail.com

Vendo licencia jueves par. Dacia Lodgy diesel con un año. 160.000 euros. Jorge Lejo García. Tel. 633291841. Email: jorlegar65@hotmail.com

BARCELONA Me ofrezco como asalariado. Turno de noche. Experiencia de 6 meses. Haji Hussain. Tel. 632018122 Email: Mashal\_shali@yahoo.com

Busco taxista para llevar taxi solo a porcentaje. Imprescindible tener la cartilla. Catalina Fernández. Tel. 910395342 - 669215022 Email: laboral@controltaximadrid.com

BARCELONA Busco trabajo para conducir taxi. Turno de mañana y tarde. 15 meses de experiencia. Adrián Piñeiro. Tel. 645999620 Email: Adrian5317bxx@hotmail.es

Busco taxi para trabajar solo. 110 euros diarios gasoil y limpieza. Tengo plaza de garaje. Gente seria. Cuatro Caminos Juan Manuel Candeas Guerrero. Tel. 605508252 - 605508252 Email: candeas1979@gmail.com

Interesado en comprar licencia taxi con/sin conductor. Precio a convenir según estado del vehículo. Antonio Lescar. Tel. 657267873 Email: correodeniky@gmail.com

BARCELONA. Me ofrezco como asalariado. Turno indiferente. Meses de experiencia. Ali Raza. Tel. 632424235. Email: alirazabcn11@gmail.com

Busco taxi para llevar a fijo. Garaje limpieza y combustible por mi cuenta. No fumador. Más de 10 años en el sector. Zona Tetuán. Juan Gómez. Tel. 646129721. Email: juan414manuel@gmail.com

Busco 2 conductores para un Eurotaxi, trabajando a turnos zona Noroeste Madrid, coche nuevo pago a porcentaje. Elena Sánchez León. Tel. 625452670. Email: tranquetes@yahoo.es

BARCELONA Compró licencia con coche indiferente con fiesta lunes, martes, miércoles y viernes. Cesar Pajeo. Tel. 634510632. Email: cesarpajeo@gmail.com

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

Busco taxi para trabajar solo. Ofrezco fijo a convenir y me encargo del vehículo. Zona Paseo de Extremadura. José Enrique Mercader Jiménez. Tel. 666032606. Email: pitbuck14@gmail.com

Busco taxi para trabajar solo a fijo/ porcentaje. Experiencia con emisora. Disponibilidad inmediata. Blas Cediell Gil. Tel. 655301406. Email: tbcmadrid7@gmail.com

Conductor taxi busca coche para trabajar. Pago fijo, como máximo 100 €. Javier Gonzalez cano. Tel. 665485873. Email: juanes9741@icloud.com

BARCELONA Me ofrezco como asalariado. Turno mañana, tarde, noche. Siete años experiencia. Alberto Javier Martin Jacas. Tel. 67278420. Email: jacasalberto@gmail.com

Conductor de taxi con amplia experiencia en el sector. Serio, no fumador. Para llevarlo solo. 90l diarios + combustible. Lenin Troya Romero. Tel. 673426393. Email: letroyro@gmail.com

Vendo licencia de taxi. Martes impar. Coche Prius, dos años y cuatro meses, todas las revisiones en la casa cada 15.000 km. Navegador integrado, taxímetro espejo HALE. Cartel libre luminoso. Enrique Bodas. Tel. 656652203. Email: madulce@telefonica.net

BARCELONA Compró licencia y coche. Descanso viernes. Valeriano Guarnido. Tel. 617073991. Email: valeguarnido@gmail.com

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

Busco conductor taxi con experiencia y haber trabajado con emisora Taxi. Jueves impar. Emisora gremial condiciones 50% de la recaudación. Pablo González. Tel. 651900760. Email: joglars@gmail.com

BARCELONA Se busca conductor con experiencia. Para el turno de mañana. Zona Poble Nou. Jorge Edison Prado. Tel. 936677831. Email: aresur@mixmail.com

Conductor busca taxi para trabajar solo a porcentaje. También turno de mañana. zona sur, Getafe. Javier Gonzalez Cano. Tel. 665485873. Email: juanes9741@icloud.com

Busco taxi para trabajar solo. Tengo siete años de experiencia seis años con radioteléfono taxi. Tengo 48 años y vivo zona norte. Andrés Ramos Abego. Tel. 627518768. Email: andresreal31@hotmail.es

Conductor con cartilla al día. Emisora amarilla. 11h entre semana y tiempo completo fin semana y festivo. Sergio Jimenez Real. Tel. 685941767. Email: taxiciudad@gmail.com

Vendo martes par con Seat Toledo 235.000 km. 157.000 €. José Luis Bascuas. Tel. 665821713. Email: Jlbascuas@gmail.com

BARCELONA Busco trabajo como conductor. Turno de mañana, tarde o noche. 7 años de experiencia. Alberto Javier Martín. Tel. 672784202. Email: jacasalberto@gmail.com

necesita conductor a porcentaje. Incorporación inmediata. Ceferino Cobo Contreras. Tel. 638299780. Email: ceferino359@gmail.com

Español. 53 años. Se ofrece para complementar horario. De 45 horas a partir de 20:30 h. Últimas recaudaciones demostrables. Juan Antonio Serrano Rueda. Tel. 654228861. Email: juanaserr@hotmail.com







