La gaceta del TAXI
La primera revista del sector
AÑO XXIII
NÚMERO 248
ABRIL 2017
www.gacetadeltaxi.com

El taxi en la nube

ESPECIAL TECNO TAXI

- VTC / Taxi, no siempre enemigos
- Mª Teresa Carrillo, gerente del IMET

DIAGNÓSTICO

PROFUNDO
DIURÁGNO

CONSULTA
SEGURO
AMPLIFICADO

TERAPIAS
DIAGNOSE
ASSISTIDAS

DIAGNÓSTICO INFORMADO

SEMÁFOROS
CONSCIENTES

editorial

Ausencias y presencias, *again*

No nos cansaremos de repetir hasta la saciedad que es necesario, imprescindible y fundamental que el sector del taxi permanezca unido bajo un criterio común en las actuales circunstancias. Un propósito que tristemente tampoco se ha conseguido ni se va a lograr al menos en el corto y medio plazo. El último elemento de fricción lleva el nombre de Congreso Nacional. Al cierre de esta edición, 48 horas antes de su celebración, la ruptura y enfrentamiento era más evidente que nunca. Basta con echar un vistazo a las redes sociales y otros foros de internet a las últimas semanas para comprobar que la grieta empieza a adquirir un calado difícil de salvar.

Desde el momento en que la organización más representativa del taxi nacional, Fedetaxi, anunció que no asistía al citado Congreso por discrepancias de criterio, los ataques de la otra parte del sector por una decisión que no comprende, han sido constantes. Sin embargo, esta negativa no ha impedido que el Congreso siguiera adelante, pero obviamente parte tocado para alcanzar la dimensión y difusión que en principio estaba previsto, puesto que más de la mitad de las organizaciones provinciales y autonómicas están, en este momento, integradas en Fedetaxi. En el otro lado, CTAE, METAXI y Élite España, junto a otras asociaciones y radioemisoras de distintas ciudades y municipios, son algunas de las entidades participantes en el Congreso.

Con o sin encuentro a gran escala, es evidente que los dirigentes del sector del taxi, al menos en una parte, siguen sin estar lo suficientemente concienciados de que la mejor senda para combatir los violentos "ataques" disruptivos es caminar juntos y unidos. Por eso hay que lamentar que iniciativas como la de este Congreso, que pretendía encontrar esa senda común, solo pueda cumplir con su objetivo, si lo logra, como mucho al 50%. Por enésima vez, el taxi es como el yin y el yang.

sumario

gaceta TAXI www.gacetadeltaxi.com

GUSPIADA S.L.

Año XXIII - Número 248 - Abril 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,
redacción@gacetadeltaxi.com

Dpto Comercial: GGM
comercial@gacetadeltaxi.com

Administración: info@gacetadeltaxi.com

Imprenta: GRÁFICAS BERLÍN

Depósito Legal: M-17.622-1995

AEEPP PUBLICACIÓN MIEMBRO

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

También puedes escribirnos a redaccion@gacetadeltaxi.com

La Gaceta del Taxi

@gacetadeltaxi

Carta abierta a Ana Rosa Quintana

Leonardo Movilla, taxista madrileño

Durante las últimas semanas he tenido la desagradable experiencia de ver el vergonzoso ejercicio de periodismo que ha dirigido desde su programa especializado en el mundo del cotilleo. En él se ha limitado a jugar a desinformar sobre el taxi, para tapar las irregularidades de las empresas que les trasladan a cambio de publicidad. Llamaría la atención que un programa del corazón llevase una semana hablando del taxi, si no fuera porque sus contertulios llegan y se van de él montados en una VTC como si fueran Ministros o grandes empresarios. Jamás algunos mamarrachos pudieron aspirar a tanto. Sí, les llamo mamarrachos porque un periodista serio no elevaría a la categoría de noticia algo que no deja de ser anecdótico. Que en Madrid haya 600 o 700 licencias en gestión no deja de ser una desgracia, sobretodo para el conjunto de titulares de licencia que somos quienes más lo padecemos, pero es fundamental dimensionar este problema dentro de las 15.723 licencias de taxi que prestan servicio en el APC. Es decir que es un problema que se circunscribe al 5% de los titulares de licencia.

Precisamente el inicio de esta polémica televisiva comenzó el pasado 16 de marzo con la movilización que miles de titulares de licencia realizamos, frente a la sede del Ayuntamiento, convocados por todas las asociaciones del taxi de Madrid, para exigir el cumplimiento de 4 sencillas reivindicaciones. Curiosamente una de ellas era que desde el Ayuntamiento se tomaran las medidas necesarias para acabar con las actividades de arriendo y gestión de licencias que se producen en determinados lugares de la capital y que además es de sobra conocido en el consistorio.

Es lamentable escuchar a un pseudo periodista decir que un asalariado de este 5% de taxis en gestión tiene que recaudar para 3 (conductor, gestionador y titular), cuando el 60 o el 70% de las

VTCs lo tienen que hacer para 4 (conductor, gestionador, vtcero y app). No os lo vais a creer, pero resulta que esos mismos gestionadores de licencias también lo son de VTCs. ¡Qué sorpresa! Pero si viven por y para el taxi...

Señores contertulios de programas del corazón, existe una gran diferencia entre el sector del taxi y el de las VTCs. En el taxi hay un 5% de licencias gestionadas que no representan al colectivo, de hecho el otro 95% le viene exigiendo cíclicamente a la administración, desde hace más de una década, que actúe contra ellas. Por el contrario, el 75% de las VTCs porfían en tratar de contratarse vulnerando la normativa que las regula (para el que se pregunte de donde saco el porcentaje, hay medio millar pre ómnibus y 1.500 post ómnibus)

Queda muy bien que la señora Ana Rosa diga que no se le pueden poner puertas al campo, que el proceso de liberalización es imparable y que está sucediendo en todo el mundo desde uno de los 2 únicos canales de televisión privados con licencia estatal para emitir en abierto (Mediaset y Atresmedia). ¿Qué pasaría si esas licencias de televisión fuesen libres y hubiera 50 canales de televisión privada en abierto? ¿Cobrarían usted y sus colaboradores lo mismo? ¿Pagarían lo mismo los anunciantes por salir en su cadena durante la emisión de su programa? Seguramente no tendría dinero su productora para pagarle los coches de Cabify que contratan como si fueran taxis para que los trasladen.

Piense un poco e infórmese de los temas antes de abordarlos de una forma tan frívola. Tenga en cuenta que esto es un tema serio, no es como hablar de la paternidad de la hija de la Esteban o comentar si merece ganar GH Fulanito o Menganita

No meta más la pata diciéndonos que deberíamos llegar a un acuerdo con las VTCs para convivir todos. Para su información, el acuerdo ya existe y está recogido en la normativa que regula a ambas actividades. Ellos deberían hacer su trabajo sin inmiscuirse en otra actividad, el taxi, cuya regulación sí les autoriza a circular y aguardar para favorecer la captación de clientes. Pero claro, alquilándose con antelación, como es preceptivo para estos vehículos de alquiler con conductor, no obtienen rendimiento 2.000 VTCs (y las que están por conceder), así que es mejor ponerse en cualquier esquina próxima a un hotel, empresa, polígono, estación, aeropuerto, etc... para ser contratados de un modo para el que no tienen autorización.

Después basta con pagar a lo más ruin del mundillo de la comunicación para que digan lo malos que son los taxistas. ¿Se imagina que las decenas de emisoras de radio que se sintonizan desde cualquier smart-TV pero que se escuchan con la pantalla en negro porque no tienen una licencia audiovisual, se pusieran a emitir programas de TV? ¿Qué pensaría usted si alguien le dijera que debería llegar a un acuerdo con ellos para compartir sus anunciantes porque todos tienen que convivir?

Lástima de falta de profesionalidad que demuestra como comunicadora. La hay en todas las profesiones, la mía no es ninguna excepción, la diferencia es que yo no la generalizaré al conjunto de su profesión por sus malas praxis. Simplemente es una deficiencia suya que no define al conjunto de comunicadores. Después queda de puta madre ir de progre haciendo demagogia con las injusticias que hay por el mundo, mientras desde su programa promueve que multinacionales traten de arrebatar a 70.000 autónomos su medio de vida.

El 22 de marzo, tras el atentado de Londres, los taxis llevaban gratuitamente a los afectados, mientras UBER multiplicaba por 4 su tarifa dinámica. No fue ninguna excepción ya sucedió antes en París, Niza, Sidney, también sucedió en Nueva Orleans con el Katrina e incluso el taxi de Madrid también supo estar a la altura el 11M de 2004. Esa es la diferente sensibilidad que tienen las personas y las multinacionales que sólo las mueve el capital. Pero eso no es noticia...¡En fin!

A un tuit

@sferreirom Que tomen nota las autoridades españolas.... aunque están a años luz de las danesas.

@inmapimpollo es tirarse piedras sobre nuestro propio tejado. Hay que luchar para que no concendan mas VTC.

@sindy_pam lo veía venir..rebeldes ante todo y todos!!! todo lo legal lo están destruyendo sin estudio sin alternativas solo ir en contra de todo

@goyoalias Un mal de muchos sitios y creado por nosotros mismos #vigilancia es la solución

"Somos enemigos comerciales pero

Aarón Hernández, miembro de la plataforma de VTCs tradicionales

Aarón Hernández es un trabajador autónomo del sector de las VTC desde hace más de diez años. Durante este tiempo, ha compartido asfalto con muchos taxistas con los cuales, asegura, nunca ha tenido ningún percance. Tanto es así que ahora, con la expansión de las nuevas aplicaciones telemáticas, ha creado junto con otros compañeros una plataforma de VTCs tradicionales de la Comunidad de Madrid que busca diferenciarse de las nuevas y comparte las demandas del propio taxi en cuanto a la competencia desleal.

La irrupción de las nuevas aplicaciones móviles para solicitar servicios de transporte en vehículos de alquiler con conductor, junto con la considerable ampliación del número de autorizaciones, ha provocado un cambio en la concepción de la sociedad con respecto a las VTCs. Sin embargo, hay una parte de este colectivo que aboga por mantener su estatus de servicio de lujo y ha creado esta nueva plataforma para defender sus intereses.

"La irrupción de estas nuevas aplicaciones nos causa una competencia bastante desleal en el sentido de que se están incumpliendo artículos importantes de la normativa de transportes", asegura Aarón Hernández. "Están trabajando como si fueran un radiotaxi de toda la vida y no están respetando la diferenciación legal que había entre una VTC y un taxi", explica.

Las nuevas VTCs "trabajan como radiotaxis"

Esa línea que diferencia ambos sectores es la que pretenden aclarar estos trabajadores de las VTCs porque consideran que la confusión existente les "desmejora la imagen" ya que no fueron creados "para hacer servicios propios del taxi". Hernández está en la opinión que con esta nueva forma de ver las VTCs se está perdiendo calidad en el servicio y les está ocasionando un importante perjuicio. "Estoy cansado de ver vehículos sucios y estropeados dentro del propio sector de las VTCs, y eso hace unos años era impensable".

La responsabilidad desde esta plataforma de vehículos de arrendamiento tradicionales no la achacan a los conductores que trabajan para estas aplicaciones, sino hacia las empresas que se prestan a este tipo de modelos de negocio. "Estoy en contra de la gente que pretende destruir un sector como el nuestro a la vez que destruyen al sector del taxi", afirma Hernández, alertando que "cuando ya tengan un monopolio harán lo que quieran. Mucha gente habla del monopolio del taxi, pero hay que recordar que en el taxi, a día de hoy, la mayoría son trabajadores autónomos".

Medidas de diferenciación

Otro de los principales objetivos que pretenden, además de aclarar que su servicio se aleja del que prestan ciertas aplicaciones, es que precisamente, los taxistas y la ciudadanía puedan distinguir a la VTC tradicional. "Estamos intentando que se introduzca la implantación de un distintivo diferente para que el taxi pueda diferenciarnos", indica Hernández, que apunta que esa distinción también les beneficiaría en cuanto a las inspecciones de transporte.

"Se nos está metiendo en el mismo saco de gente con la que no tenemos nada que ver", explica Hernández. Tanto es así que la joven plataforma de VTCs tradicionales quería asistir a la mani-

no tenemos que estar en guerra”

festación que tuvo lugar el pasado 16 de marzo en Madrid. Finalmente, y por temor a recibir represalias por algunos taxistas que aún no estuvieran informados de la diferenciación que buscan, decidieron no acudir pero sí que comparten con el taxi sus demandas en cuanto a ciertas aplicaciones digitales. “Tuve muchas ganas de ir pero en el último momento, me envió un mensaje una persona del sector del taxi con la que tengo muy buena relación y me aconsejó que no fuera, también es verdad que nos pilló muy jóvenes en cuanto a la plataforma y no pudimos organizarnos”, explica Hernández.

“Está en juego nuestra imagen y entiendo que el descontento es muy amplio. Para eso nos hemos unido, porque estamos encantados de aclarar cualquier duda”, afirma el trabajador VTC. “Estamos de la mano del taxi lo que pasa que sí que tenemos que reconocer que hemos reaccionado tarde porque pensábamos que no nos iba a afectar y no ha sido así. Esto no es un frente entre la VTC y el taxi, sino que es un frente entre la legalidad y la ilegalidad”, asegura.

“No queremos pisarnos unos a otros”

Aunque reconocen esa tardanza, la plataforma quiere darse a conocer a la opinión pública y a aquellos taxistas que aún no les sitúan en el mapa. “Somos enemigos comerciales pero no tenemos que estar en guerra permanente, tenemos que intentar que no nos coman”. Defienden que su servicio lleva instaurado muchos años y que debe permanecer paralelo al taxi. Para ello, otra de las iniciativas que han presentado es que se pueda fijar una tarifa mínima –más cara que la del taxi en cualquier caso- para evitar que a través de una plataforma por un mismo servicio haya una diferencia salvaje como se está dando en la actualidad.

Sin embargo, esta plataforma no demanda un cambio en el Reglamento de Ordenación de Transportes Terrestres, ROTT, aunque sí que entiende que la administración debería aclarar conceptos como la captación o el área de influencia, “porque ni nosotros ni la propia policía tiene ni idea”.


Imagen de un vehículo de alquiler con conductor

Otro de los puntos en los que parecen coincidir es en el número excesivo de autorizaciones que hay actualmente concedidas. "Hasta lo que sé, han solicitado otras 3.000 en Madrid y 3.500 en Barcelona", explica Hernández, que se lamenta prediciendo que puede ocurrir en España lo que ya sucede en otros lugares. "En París ya hay más VTCs que taxi, lo que es una cosa ridícula porque la VTC es un servicio de lujo y no creo que haya tanta demanda".

"El taxi es un servicio público mundial, inmediato, y es un servicio asequible y rápido. El que luego quiera un servicio más exclusivo reserva a través de la agencia de viajes, un hotel o una agencia de congresos, como se ha hecho toda la vida", indica. "Dentro de las plataforma lo que queremos es que las cosas vayan en paralelo sin pisarnos unos a otros"

.

El mercado de las autorizaciones

Con este aumento en la concesión del número de autorizaciones se ha ido creando un mercado de una legalidad más que dudosa y al que se puede acceder fácilmente a través de internet. "Hay un mercado importante. Me han llegado a ofrecer la gestión de una autorización. Hay mucho dinero de por medio en ese mercado negro", asegura con contundencia el representante de este grupo de VTCs tradicionales.

El visado de la autorización VTC debe ser renovado cada dos años, dependiendo del CIF de las empresas. Pero esa autorización, tal y como indica Hernández, se tiene que hacer "junto con un vehículo que cumpla las condiciones que marca la ley". Además, se debe presentar documentación laboral de los trabajadores, copia de los impuestos pagados, dirección fiscal y garantías de viabilidad bancaria. Es en este punto en el que Aarón Hernández desconfía de la legalidad de ciertas autorizaciones con las que se están mercadeando. De no cumplir los requisitos, las autorizaciones se entienden como no válidas.

"La VTC debe ir de la mano con el vehículo y es el principal requisito para ejercer la actividad. Los coches, además, tienen que estar cubiertos con un mínimo de conductores", indica Aarón Hernández, quien también recuerda con lamento la concesión de autorizaciones unipersonales que, "afortunadamente desaparecieron, porque en ellas se eliminó la obligatoriedad de hacer paquetes de siete o diez".

Javier Izquierdo

Cambio en la directiva de UNAUTO-VTC

Al cierre de esta edición, algunos miembros de Unauto VTCs, asociación mayoritaria del sector de los vehículos de arrendamiento con conductor a nivel nacional, no conocen quiénes conforman la junta directiva tras las elecciones que tuvieron lugar el pasado 23 de marzo. Según ha podido saber La Gaceta del Taxi, podría haber problemas a la hora de acreditar que sean titulares de autorizaciones VTCs ciertos miembros de la junta.

Quien hasta entonces era presidente de la entidad, Agustín Elizalde, no se presentó a la reelección del cargo. Jesús Lucio, presidente de la Asociación de Empresarios de Vehículos de Alquiler Con o Sin Conductor del Principado de Asturias (ASENCO), la cual a día de hoy forma parte de Unauto, aseguró a este medio que ya ha iniciado contactos con otras entidades de diferentes partes de España integradas en Unauto para plantear la posibilidad de abandonar la asociación y constituir una paralela que les represente ante la administración de transportes.

Lucio es cofundador y presidió durante cuatro años Unauto. Ahora, una de sus grandes preocupaciones es que antiguos representantes del sector del taxi estén haciéndose con el control de la entidad, puesto que como él mismo asegura, "aunque tienen frentes comunes, no dejan de ser transportes diferentes".

En cuanto a la representación, Aarón Hernández también parece tener bastante clara su postura. "Es muy difícil la organización porque cada uno va a su bola, empezando por Unauto, que son los representantes de Cabify y Uber por excelencia. No es una referencia dentro del sector de las VTCs. Ahora se oye hablar de ellos, pero antes sólo había escuchado su nombre dos veces".

Viaje cómodo y accesible

Este 2017 es el año del eurotaxi y en noviembre, según el RD 1544/2007, todos los municipios tendrán que tener al menos un 5% de las licencias de taxi adaptadas. Para conseguirlo, las principales administraciones han puesto en marcha diferentes iniciativas, desde ayudas para la adquisición y adaptación de estos vehículos, hasta otro tipo de medidas para incentivar su compra, como la exención del día de libranza, puesta en marcha de bonotaxis sociales...

También los fabricantes, concienciados de la importancia de conseguir una flota cada vez más accesible para todos, quieren ayudar en la reconversión de la flota de taxi y por ello ofrecen nuevas versiones más cómodas y seguras. Es el caso de Renault, único fabricante europeo comprometido en la concepción, fabricación y comercialización de vehículos para personas con movilidad reducida.

Su Grand Kangoo TPMR- R TECH, "un modelo que lo tiene todo", permite, gracias a su adaptación, cinco plazas más una silla de ruedas. Todo ello sin reducir el espacio interior, manteniendo un gran volumen de carga adicional e integrando polivalencia y confort, siempre respetando el decreto del 23 de agosto de 2013 sobre condiciones de accesibilidad para personas con movilidad reducida.

Este modelo, autorizado para taxi en Madrid, dispone de ERGO RAMP ®, una rampa con despliegue ergonómico que facilita el acceso a las personas en silla de ruedas. Además, destaca su modularidad interior, gracias a su banqueta trasera 2/3 1/3, plegable y transformable en suelo plano, que permite un uso mixto, con o sin silla de ruedas. Con un volumen de carga de 930 dm3, los distintos emplazamientos nos ofrecen utilizar o distribuir los accesorios en función del uso del vehículo, sea para trabajo o bien para uso personal.

Equipado para viajar

Entre su amplio equipamiento, la suspensión tipo Mc Pherson proporciona un alto grado de confort en la conducción. Además, este modelo ofrece enganches delanteros integrados para la entrada de la silla de ruedas al vehículo, que se complementan con un receptáculo para el kit de enganche trasero.

Como prestación opcional, se pueden añadir sujeciones de zona cervical y lumbar para que el taxi cumpla con las exigencias de las normativas propias en determinadas áreas metropolitanas.

Renault GRAND KANGOO PMR

"La tecnología es una aliada imprescindible

Mª Teresa Carillo, gerente del IMET

Semanas después de la jornada de protestas del taxi de Barcelona, el pasado 16 de marzo, hablamos con la gerente del Institut Metropolità del Taxi (IMET), Mª Teresa Carrillo sobre los principales problemas del sector y algunas de sus posibles soluciones.

Tras conocerse el "respaldo total" del IMET a los taxistas en sus últimas reivindicaciones, Carrillo explica en esta entrevista que desde este organismo se está trabajando en un mayor control del intrusismo, especialmente en áreas de gran afluencia.

En paralelo, el IMET también apuesta por la tecnología para mejorar el servicio de taxi con la incorporación de una nueva app para el profesional, "Taxi al día", que le permitirá conocer la agenda cultural de la ciudad y, de este modo, saber dónde se requiere su presencia. Tras un mes de funcionamiento, la app había sido descargada por unos 3.000 profesionales.

Además, hablamos con la gerente sobre accesibilidad, taxis ecológicos y la última edición del Mobile World Congress, en la que el taxi, una vez más, ha sido uno de los más demandados durante su celebración.

"Instamos al Gobierno a respetar la proporcionalidad 1/30"

Gaceta del Taxi.- ¿Cuál es la postura del IMET con respecto a las reivindicaciones del sector del taxi del 16 de marzo?

Mª Teresa Carrillo.- El Consell Metropolità de l'Àrea Metropolitana de Barcelona aprobó el pasado 28 de marzo, por unanimidad de todos los Grupos Políticos representados en este Organismo y a propuesta del equipo de gobierno, un documento de apoyo al sector del taxi y a sus reivindicaciones, puestas de manifiesto en las últimas movilizaciones de enero y marzo. En él, entre otras peticiones, se solicita a la Generalitat de Cataluña que en el marco de sus competencias haga un seguimiento de las autorizaciones VTC para hacer prevalecer el interés público y garantizar el trabajo digno de los profesionales del sector. Asimismo, el documento insta al Gobierno Estatal a respetar la actual proporcionalidad entre las licencias de taxi y las VTC (1 licencia VTC por cada 30 taxis), ya que esta distribución ha permitido hasta ahora una convivencia pacífica para atender con calidad el servicio de transporte de personas en ambas modalidades. Por tanto, la postura del Institut Metropolità del Taxi, ente que gestiona el taxi por mandato del AMB, no puede ser otra que la del respaldo total a los taxistas.

G.T.- ¿Qué más puede hacer el Institut ante la situación actual del taxi?

Mª.T. C.- Estamos trabajando de forma conjunta con las asociaciones representativas del colectivo de taxistas, con el Cuerpo de la Guardia Urbana y con el Área de Movilidad del Ayuntamiento de Barcelona, para solucionar todos los posibles problemas, especialmente aquellos derivados del intrusismo. Las policías locales de Barcelona y del resto de municipios metropolitanos están siendo formadas para conocer en detalle la normativa que regula el servicio de taxi metropolitano e interurbano y así evitar los casos de intrusismo. Se ha profundizado en la vigilancia del carril-bus taxi por parte de los policías locales, defendiendo este espacio de la vía pública para el uso exclusivo de autobuses y taxis. Esto ha de permitir ganar velocidad comercial y por tanto, mejorar el servicio. En los próximos meses seguiremos trabajando en esta línea y profundizando en las medidas que, desde nuestras competencias, podamos adoptar.

G.T.- ¿Estudian iniciativas similares para frenar el intrusismo en zonas especialmente sensibles?

Mª.T. C.- El intrusismo en el entorno metropolitano está siendo controlado gracias a la modificación de la Ley del Taxi que estableció sanciones contundentes. En el caso de los vehículos con

para la buena gestión del taxi”

licencia VTC, estamos a la espera de las instrucciones que dicte la Generalitat de Catalunya para conocer cuál ha de ser la forma de trabajar de estos vehículos para que no interfieran en el servicio del taxi. Por otro lado, desde el IMET hemos trabajado con el Ayuntamiento de Barcelona para establecer en determinadas zonas de mucha afluencia de viajeros áreas con paradas gestionadas por agentes cívicos que no solamente regulan los taxis que pueden coger pasaje en las paradas de dicha zona, sino que también ordenan la cola de los pasajeros. Sería el caso de las paradas de taxi ubicadas en el Front Marítim de Barcelona y la parada de taxi del Parc Güell.

G.T.- El IMET, a través de las redes sociales, fomenta el uso del taxi y resalta los valores de este transporte público. Como gerente de este ente, ¿qué destacaría del taxi de Barcelona?

Mª.T. C.- Le voy a hablar con sinceridad, creo que el taxi de Barcelona mantiene unos niveles de calidad y profesionalidad que va mucho más allá del nivel medio de otras ciudades. Es un orgullo para mi que Barcelona y su área metropolitana ofrezcan al visitante y a sus ciudadanos estos vehículos amarillo-negro, asequibles, cómodos, de fácil acceso y siempre dispuestos a acercarnos de forma rápida a nuestro destino. No quiero olvidarme de mencionar la facilidad que tenemos de parar un taxi en nuestras calles o bien de cogerlo en cualquiera de las múltiples paradas que los Ayuntamientos metropolitanos establecen. Sin duda alguna también, el taxi de Barcelona es como es gracias en su mayor parte a las personas que conducen estos vehículos, auténticos profesionales del transporte de viajeros.

MWC

G.T.- Uno de los grandes eventos anuales que acoge Barcelona es el Mobile World Congress, ¿qué respuesta ha tenido el sector en esta última edición?

La app para profesionales “Taxi al día”

Mª.T. C.- El Mobile World Congress es, sin duda, uno de los salones anuales de mayor repercusión en la actividad de la ciudad y, especialmente, en el taxi. Este año, como en los anteriores, el servicio de taxi ha seguido siendo imprescindible para los congresistas, y tanto la organización como los propios taxistas han hecho un balance muy positivo del funcionamiento. Del abanico de alternativas de transporte que Barcelona ofrece durante el Mobile World Congress, hay que decir que el taxi se consolida como uno de los preferidos y más solicitado por los congresistas ya que tiene la particularidad de dar un servicio puerta a puerta. Además, es el transporte más demandado fuera de las horas estrictas del salón, ya que el MWC genera en la ciudad otras actividades lúdicas y sociales que también reclaman la presencia del taxi para ese tipo de desplazamientos.

El taxi, uno de los transportes preferidos en el MWC

G.T.- Desde algunas organizaciones se ha criticado una posible falta de control sobre algunas VTCs que operaron sin autorización. ¿Tienen constancia de este tema?

Mª.T. C.- El Instituto Metropolitano del Taxi no tiene competencias en relación a las autorizaciones de transporte de las VTC. En todo caso, durante la realización del congreso, el IMET participa cada día en las reuniones convocadas para coordinar el transporte durante los días del salón. En estas reuniones, donde asiste la Guardia Urbana de Barcelona y de l’Hospitalet de Llobregat, la policía autonómica y los operadores de transporte, se ponen en común todos los aspectos relacionados con el funcionamiento de la circulación y el transporte del congreso. No nos consta que se produjera falta de control en ningún modo de transporte.

Apuesta tecnológica

G.T.- El IMET ha sido una institución pionera en cuanto a tecnología y recientemente han lanzado su nueva app “Taxi al día”. ¿En qué consiste?

Mª.T. C.- “Taxi al día” es una aplicación gratuita que hemos puesto a disposición exclusiva de todos los taxistas en activo del área metropolitana de Barcelona. Su principal objetivo es informar al taxista de aquellas actividades o acontecimientos de las ciudades metropolitanas que incidan en su trabajo diario, y que, o bien son generadoras de demanda de taxis o tienen que ver con afectaciones de tránsito que pueden alterar la dinámica de circulación del taxi. También utilizamos la aplicación desde el IMET para mantener informado al colectivo de aquellas normas y reglamentaciones

Para Carrillo, el taxi es lo que es gracias a sus profesionales

que puedan afectar a la profesión en un determinado momento. Estamos en una fase inicial del proyecto y hemos observado con satisfacción que la iniciativa ha sido bien acogida por los taxistas. Queremos que "Taxi al día" se convierta en una herramienta de trabajo útil, y esperamos desarrollar más adelante otras funcionalidades que enriquezcan y completen la idea inicial. La aplicación está disponible en los sistemas Android y IoS y se puede descargar en las tiendas virtuales que hay en la red. A la hora de hacer esta entrevista y tras un mes de funcionamiento ya estamos próximos a las 3.000 descargas.

G.T.- Esta app se suma a la que ya hay disponible para el usuario. En su opinión, ¿son las apps la clave para el taxi del futuro?

Mª.T. C.- El taxi es un sector pionero en el uso del móvil, probablemente sea el colectivo que más uso haga de él. Además, desde el propio sector han surgido iniciativas muy interesantes como las aplicaciones que permiten compartir un taxi. Evidentemente, la tecnología bien implantada da seguridad al usuario y también al taxista. Debo decirle que la aplicación AMBtaxi, que permite calcular el precio aproximado de un trayecto en taxi, está muy consolidada y ya estamos estudiando las posibilidades de añadirle también otras funcionalidades útiles para el usuario y para el taxista. La tecnología en general, no solamente las apps, es hoy una aliada imprescindible para la buena gestión del taxi y obviamente es clave para el futuro del mismo.

G.T.- Por otro lado, el IMET informó de que el pasado 9 de marzo se inició una prueba piloto con GrowSmart. ¿En qué consiste exactamente este proyecto y cómo puede beneficiar a los profesionales?

Mª.T. C.- El GrowSmarter es un proyecto de carácter europeo que persigue implementar soluciones inteligentes en las ciudades para reducir el consumo de energía y de emisiones contaminantes en el ámbito del transporte. El proyecto, en el cual ha sido incluido el taxi como transporte esencial de la movilidad urbana, está siendo pilotado por el Centro de Innovación del Transporte (CENIT). Este Centro ha realizado recientemente una primera prueba piloto en una parada de taxis de Barcelona. La prueba ha consistido en la instalación de un sistema de sensores para poder precisar, en un determinado momento, a través de una aplicación móvil, el número de taxis que hay en una parada. Evidentemente, esta información, que mejoraría la eficiencia de las paradas y la movilidad, sería muy útil para el usuario y para el taxista. No obstante, el proyecto está en sus primeros análisis y deberá esperar un tiempo para conocer el verdadero alcance del mismo.

Eco y accesible

G.T.- 2017 es el año del eurotaxi y el 5% de la flota del AMB tendrá que estar adaptado. ¿Se cumplirá con la cuota?

Mª.T.C.- El Real Decreto 1544/2007 estableció un reto importante a cumplir por los Ayuntamientos del estado español. En el caso de los municipios del AMB, además, se da la circunstancia que el número de licencias de taxi está contingentado y desde hace muchos años no se dan nuevas licencias, con lo cual el cumplimiento del Real Decreto todavía era un reto más difícil. En el ámbito de los 36 municipios metropolitanos el número de vehículos eurotaxi, próximo al centenar, permanece prácticamente estable desde el año 2008. En el IMET, los servicios técnicos y jurídicos están en estos momentos estudiando diferentes posibilidades para dar cumplimiento a la normativa establecida por el gobierno español en el año 2007.

"El 33% de la flota actual ya no utiliza diésel"

G.T.- También es importante hablar sobre taxi ecológicos. ¿Estudia el IMET nuevas incorporaciones para reducir el parque de taxis de gasoil?

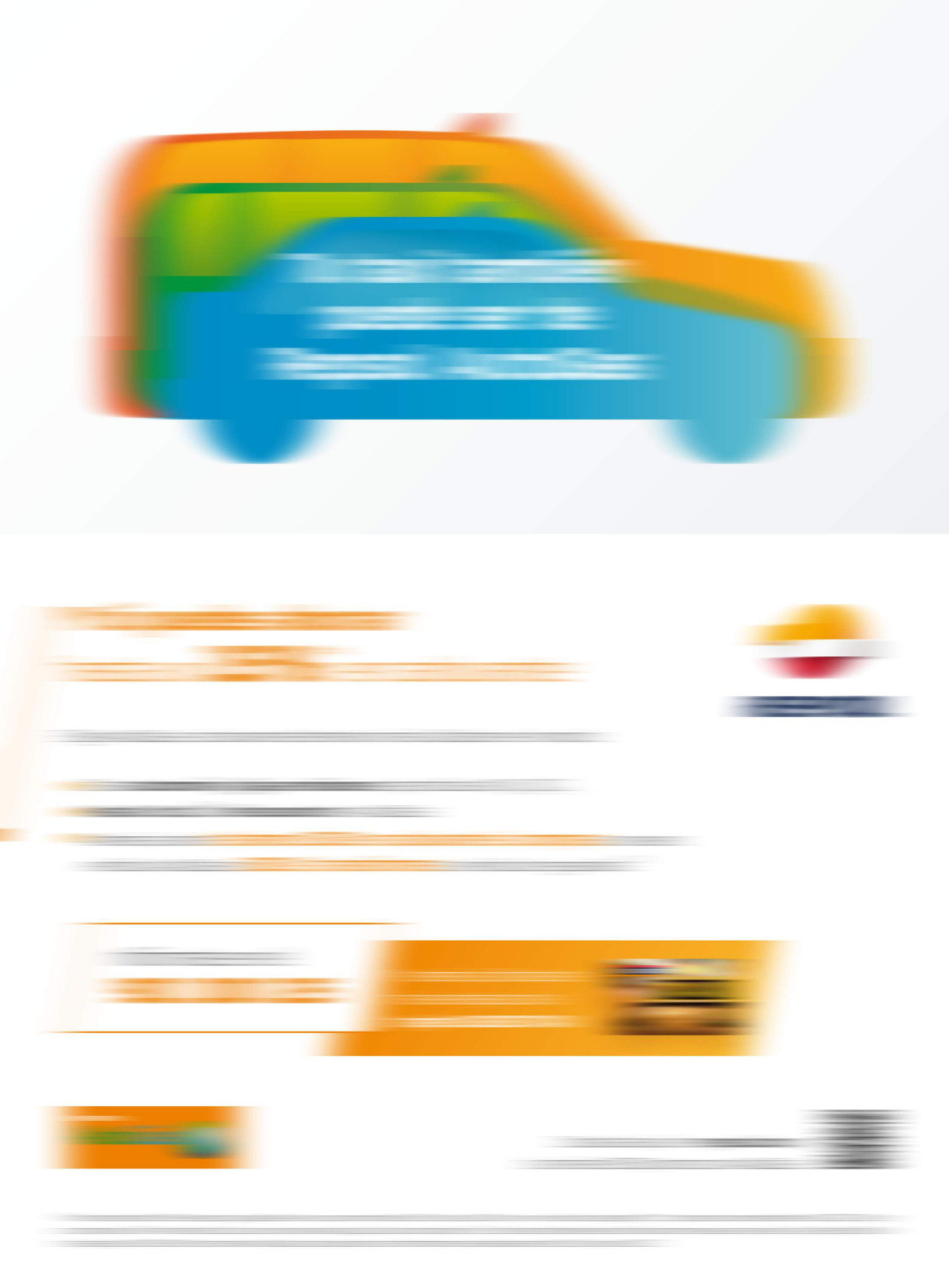
Mª.T. C.- Uno de los compromisos del AMB para la mejora del medio ambiente consiste en que a partir del año 2019 el IMET no autorizará más vehículos diésel para su flota de taxis. Esta medida, si bien es totalmente razonable en el marco que nos movemos actualmente de mejora de la contaminación ambiental de nuestras ciudades, pone el punto de mira en los fabricantes de vehículos que habrán de apostar por coches sostenibles, ya sea en gas GLP o gas natural, híbridos o eléctricos para incorporarlos como autotaxi en las ciudades metropolitanas. Desde estas páginas me gustaría hacer un llamamiento a los responsables de las principales marcas de automoción para que den absoluta prioridad a la incorporación de sus modelos menos contaminantes en el servicio del taxi.

G.T.- En su opinión, ¿están los profesionales concienciados con el medio ambiente?

Mª.T. C.- Creo que nuestros profesionales taxistas son absolutamente conscientes de la repercusión que tiene su trabajo en el medio ambiente. Ellos son conocedores del número de quilómetros que anualmente realizan con su vehículo por nuestras ciudades y por lo tanto, muchos de ellos han apostado ya por vehículos con bajo nivel de emisiones. Concretamente, un 33% de la flota actual ya no utiliza diésel. Incluso, desde algunas asociaciones se está apoyando la iniciativa del Ayuntamiento de Barcelona de establecer microparadas de taxi en la ciudad que permitiría la disminución de los quilómetros recorridos en posición de libre y por lo tanto la mejora de la calidad del aire.

Solo quiero decir unas palabras finales de agradecimiento a La Gaceta del Taxi por haberme permitido expresar con claridad aquellos temas en los que estamos trabajando todo el equipo de personas que formamos el IMET y con las cuales tengo el placer de colaborar cada día.

Olga Lobo



Reacciones tras el 16-M

Reunión de Ada Colau con todos los representantes del taxi

Satisfacción en Barcelona, decepción y perplejidad en Madrid. Así podrían resumirse las reacciones tras las protestas del sector del pasado 16 de marzo en ambas ciudades, a pesar del éxito de participación en las movilizaciones.

Mientras que las asociaciones de la Ciudad Condal consiguieron su objetivo, mantener un encuentro con la alcadesa Ada Colau, las organizaciones madrileñas no se se habían reunido al cierre de esta edición con la regidora en Madrid, Manuela Carmena.

En Barcelona el encuentro tuvo lugar 10 días después del paro de 12 horas en, aunque la intención inicial era la de mantener ese mismo 16 de marzo una reunión con Colau. En ella, además de reiterar su apoyo al colectivo, se firmó un acuerdo en el que se incluye un plan de actuación para mejorar las condiciones del servicio de taxi. Es la primera vez, señalan todas las asociaciones del taxi, que el Ayuntamiento de Barcelona muestra pública y contundentemente este posicionamiento a favor del sector.

Colau ha dado su respaldo público al taxi del AMB

Entre las iniciativas acordadas se contempla realizar el análisis y propuesta de un nuevo sistema tarifario consensuado con el sector. Junto con esta iniciativa el Ayuntamiento también quiere explorar nuevas posibilidades de aplicaciones al servicio del taxi, estudiar la opción del taxi compartido así como incluir al taxi en las nuevas campañas publicitarias del AMB.

A nivel autonómico, también quieren pedir a la Generalitat que realice un seguimiento de las autorizaciones de licencias VTC y que haga prevalecer el interés público, "garantizando el trabajo digno de los profesionales del sector". En cuanto a la labor de control e inspección, solicitarán tanto a los agentes municipales como a los Mossos d'Esquadra que informen periódicamente de las actuaciones realizadas en el control de estos vehículos sin autorización.

Junto con estas peticiones, el Ayuntamiento de Colau quiere que la Generalitat ordene un protocolo de actuación que permita la identificación de vehículos que presenten servicio de transporte de viajeros al amparo de autorizaciones VT y VTC.

Además, el Ayuntamiento instará, tanto al Gobierno central como al de la Generalitat, a que se respete la proporcionalidad actual de 1/30 al entender que la distribución actual ha permitido una convivencia "pacífica y positiva" entre ambos servicios de transporte.

Sobre este tema, las organizaciones del taxi de Barcelona también han informado de que el Área Metropolitana de Barcelona está apoyando jurídicamente para que no se rompa "todavía más" la proporcionalidad de 1/30 y también para intentar frenar de alguna manera la especulación que se crea al transferir estas autorizaciones de VTC. A este respecto, hay que destacar la denuncia presentada por el Sindicat del Taxi ante el Síndic de Greuges, el Defensor del Pueblo, para que investigue a fondo esta presunta especulación.

El encuentro con Colau ha sido un paso clave en la relación del taxi con el Ayuntamiento de la ciudad, si bien no fue el primer guiño público de su gobierno al sector. Justo el mismo día de la huelga, la presidenta del Institut Metropolità del Taxi y concejala de Movilidad, Mercedes Vidal, ya había mostrado su respaldo al taxi, asegurando que "Barcelona no necesita 3.000 VTCs". Vidal explicó que actualmente la Guardia Urbana está actuando severamente contra el intrusismo y que los agentes están siendo formados específicamente para actuar contra este tipo de actividades.

Por su parte, desde el sector esperan que se concreten otras medidas beneficiosas para el taxi, como la integración del taxi como un operador más en la futura implantación de la tarjeta de movilidad, T-Mobilitat, creación de microparadas en los chaflanes del Eixample para contribuir en la disminución de

la contaminación y ayudar a descongestionar el tráfico, autorizar el servicio de vehículos de nueve plazas y la potenciación del taxi compartido o la apertura del sistema de homologación de vehículos.

Decepción en Madrid

Y mientras todo esto sucedía en Barcelona, las asociaciones madrileñas no conseguían reunirse ni con la alcaldesa Manuela Carmena ni con su delegada de movilidad, Inés Sabanés, a pesar de los miles de taxistas que secundaron la manifestación, que finalizó frente a la sede del Ayuntamiento.

Bajo el lema "Que Madrid apueste por el servicio público de taxi", más de 4.000 taxistas se manifestaron en el Consistorio, donde los representantes del taxi leyeron varios comunicados. Más policía especializada en control e inspección, posicionamiento a favor del taxi y no de empresas disruptivas en contra del sector, mejores planes de movilidad para el taxi y un mayor control del subarriendo

Miles de taxistas camino de Cibeles el 16 M

Taxis madrileños apedreados en las últimas semanas

y la gestión de licencias eran los cuatro puntos que querrían haber discutido en persona con Carmena y Sabanés y que finalmente no pudieron hacer.

No obstante, esta última mostró su respaldo al sector del taxi en una rueda de prensa horas después de que finalizara la protesta, "ellos piden un mayor implicación y nos piden más esfuerzo, y nosotros lo haremos", dijo Sabanés. La delegada también reconoció que, tal y como ha denunciado el sector en reiteradas ocasiones, "es evidente que se producen captaciones ilegales por parte de las VTC". Para eliminar este problema, se ha firmado un acuerdo marco para colaborar con la Comunidad de Madrid e intensificar las labores de control, inspección y sanción y evitar esta práctica.

El objetivo es que la Policía Municipal pueda realizar labores de control e inspección en zonas de captación no permitida de clientes, "como el aeropuerto". Además, se quiere formar a los agentes porque, explicó Sabanés, "son normativas e intervenciones que requieren cierta complejidad y es necesario que todos sepamos el marco legal de las VTCs, que pueden hacer y que no".

Además de este acuerdo, días antes de la celebración de esta manifestación, el Ayuntamiento hizo llegar un comunicado al sector asegurando que "en ningún momento ha firmado ningún acuerdo con la multinacional UBER ni con ninguna empresa de similares características". Para el gobierno municipal de Carmena el taxi es "un elemento fundamental de la movilidad en nuestra ciudad". Por ello, avanzó que iniciará las propuestas concretas en relación con restricciones de circulación, paradas y ordenación de giros, considerando la facilidad de prestación del servicio. Propondrá también la elaboración de un plan de actuación a las restantes administraciones en relación "al control de oficio" para solicitar documentación y de cara a iniciar expedientes sancionadores, así como proponer a la Comunidad de Madrid cambios normativos para que se dificulten las malas prácticas de arriendo, subarriendo y la denominada gestión de licencias.

En Madrid se anunciaron nuevas protestas

También se anunció la modificación de la Ordenanza Municipal para permitir que los taxistas puedan elegir libremente su vehículo taxi, siempre dentro de los parámetros normativos, y fomentando principalmente los ecotaxis.

Al cierre de esta edición no se había producido ningún encuentro entre el ayuntamiento y los taxistas, ni un compromiso público, tal y como pide el sector. Por el contrario, se anunciaban nuevas protestas, aunque esta vez contra la Comunidad de Madrid y el Ministerio de Fomento.

Miles de taxistas salen a las calles

Y desde las organizaciones confiaban en conseguir el mismo éxito de participación que el pasado 16 de marzo. Con 25 taxis en cabecera, uno de ellos de A Coruña, miles de taxistas madrileños recorrieron durante dos horas los 750 metros que separaban la plaza de Colón de la de Cibeles en una marcha que transcurrió con tranquilidad y sin incidentes. Los profesionales del taxi de la capital dejaron claro que lucharán para que no se pierdan los derechos de los trabajadores del sector, para que no sean sometidos a jornadas extenuantes y carezcan de futuro y coberturas e insistieron en que "no vale todo para que un servicio sea más barato", sobre todo cuando ese menor precio consiste en "la elusión fiscal".

El mismo día, y casi a la misma hora, se celebraba en Barcelona una manifestación a la que acudieron más de 7.000 taxistas. Además, el sector convocó un paro de 12 horas que dejó sin taxis la Ciudad Condal, con un seguimiento del 100% de los profesionales. Durante la marcha, los profesionales se manifestaron primero frente al Parlament, donde mantuvieron un encuentro con dirigentes de todos los partidos políticos, a quienes explicarles la situación. Tras este primer encuentro, los manifestantes acudieron a la Generalitat donde fueron recibidos por Joan Martínez Vergel, asesor del secretario general de la Presidencia, a quien trasladaron las reivindicaciones del sector.

Actos vandálicos

Las reacciones políticas no han sido las únicas. Durante las últimas semanas, asociaciones de VTC y de taxis se han cruzado acusaciones sobre actos de vandalismo. Mientras que los primeros denunciaron que, aprovechando los paros y manifestaciones algunos de sus vehículos habían sido víctimas de ataques con huevos y harina, los profesionales del taxi han manifestado que ellos también están sufriendo actos vandálicos en sus vehículos.

En el último mes más de una decena de taxis han aparecido con los cristales rotos e incluso ha sucedido mientras prestaban servicio con usuarios en su interior.

Renovación tecnológica para cambiar estrategias

Autocab DRIVING INNOVATION

Tener casi 250.000 taxis conectados en 1.300 sistemas repartidos en 27 países, ha convertido **Autocab** en uno de los líderes mundial. El compromiso de acompañar a los clientes en el proceso de adaptarse a un entorno cada vez más complejo, ha hecho a esta compañía centrarse en desarrollar e implementar su tecnología pero también aplicar la mejor estrategia personalizada, tras analizar caso a caso.

Las plataformas disruptivas de transporte de viajeros ya conocidas por todos han irrumpido agresivamente en un mercado altamente regulado y controlado. Y vienen para quedarse, solo hay que echar un vistazo a las cifras de la multinacional americana, en apenas ocho años controla un 40 % del mercado a base de subvencionar al conductor y al cliente. Y está entrando en el delivery (reparto) y en cuentas corporativas. ¿Qué hacer ante esta situación?

Que un Radio Taxi sobreviva y sea rentable pasa necesariamente por "observar" y "trabajar en varios frentes", porque creemos que el resultado final depende directamente de la capacidad del sector para aunar esfuerzos.

El primero en **Representación y presión**: de nada sirve que todos opinéis lo mismo si no hay una voz única que lo transmita tanto a las autoridades nacionales y europeas, haciendo lobby. También es necesario un esfuerzo **Regulatorio**: que las leyes protejan un sector ya regulado y lo hagan con rigor. La competencia es buena pero no a cualquier precio. El tercer frente depende de cada uno de los Radio Taxis y es donde **Autocab** puede aportar la mejor **profesionalización** y renovación tecnológica.

Cambiar estrategias

Pese a su fuerza, no todo es un camino de rosas para la competencia disruptiva, se acumulan los problemas legales y en algunos mercados pierden mucho dinero. En Autocab "hemos aprendido del éxito y de las debilidades de estas plataformas", por eso sabemos que combatir esta situación pasa por cambiar la estrategia, a la que llamamos "servicio cliente 360º", cosa que las apps disruptivas no podrán hacer. Por el contrario el taxi puede:

- **Meterse al cliente en el bolsillo**: Desarrollando una app que le sea satisfactoria.
- **Ofrecer múltiples formas de pago:** Aceptar pago en metálico, tarjeta, Paypal.
- **Optimizar el sistema de despacho:** El cliente ha de ser el centro a la hora de configurar paradas, zonas, respaldos, pujas, reservas, etc...
- **Automatizar las reservas:** Promocionar el IVR (centralita automática), reservas de cuenta, E-booking, el Web booker, Exchange (intercambio servicios con colaboradores). Se podrá llegar al 70 % del total, pero sin dejar de lado la atención telefónica tradicional.
- **Cuidar al buen conductor:** no trate a todos por igual. Favorezca al mejor puntuado y penalice al que no cuida al colectivo. Es muy difícil ganar un cliente y muy fácil perderlo. Deles información transparente de cuánto ganan.
- **Servicio global:** Ofrece a los clientes de cuenta servicios en otras ciudades. Centralice s u s reservas.

Para maximizar estas estrategias de "servicio al cliente 360º", **Autocab** está implantando a su vez nuevas funcionalidades, de desarrollo propio, destinadas a combatir el empuje disruptivo de estas apps. Hasta ocho son las alternativas disponibles:

Ghost Cloud: sistema de despacho, configurable, fiable y accesible desde cualquier lugar. Incorpora todos los módulos posibles y es fruto de 30 años de experiencia.

Phantom: Telefonía automatizada e integrada al sistema Ghost. Incorpora IVR, grabador llamadas, transferencia de llamadas, ABOP, priorización llamadas...

APP cliente: Una App propia, con su identidad y configuración, proporcionará más clientes. Permite incluir promociones sobre la marcha y modificarlas a conveniencia.

E-booking/Web Booker: Enlazado con la APP, le permite al cliente reservar y gestionar sus servicios online.

APP conductor: Nueva APP para hacer más fácil, intuitivo y eficiente el trabajo del taxista.

Autocab Analitics: Su Sistema le provee de una información muy valiosa. Bien analizada le permitirá adaptarse mejor a las necesidades reales.

Portal Corporativo: Para que los grandes clientes dispongan de una herramienta que le permita regular, limitar y controlar automáticamente el uso que hacen sus empleados del taxi.

Site Builde : Con esta herramienta se puede construir con facilidad una web que permite al cliente reservar online, consultar tarifas ..

Para conocer mejor cualquiera de estas funciones, **Autocab** brinda a los profesionales la oportunidad de ofrecer una demo online o presencial. Pueden llamar al 914905806 y visitar www.autocab.com.

Con la mirada puesta en los millenials

En el país con la mayor penetración de smartphones de Europa, un 80% de los españoles tiene un móvil inteligente según datos de Ditrendia, los españoles consultamos nuestros teléfonos una media de 150 veces al día. De ahí que el denominado mobile commercer esté creciendo casi tres veces más que el comercio electrónico tradicional y haya conseguido desplazar a las tablets. En Europa, el 58% de los consumidores ya ha comprado algún producto desde su móvil o tablet en los últimos 12 meses, una cifra muy parecida a los datos de España donde 6 de cada 10 usuarios ya ha realizado compras desde su dispositivo móvil. Una tendencia que seguirá creciendo por el fuerte impulso de los millenials, usuarios de entre 18 y 34 años. Actualmente solo el 16% de los mayores de 55 años compra productos desde su smartphone mientras que el 69% de los llamados millenials lo hace.

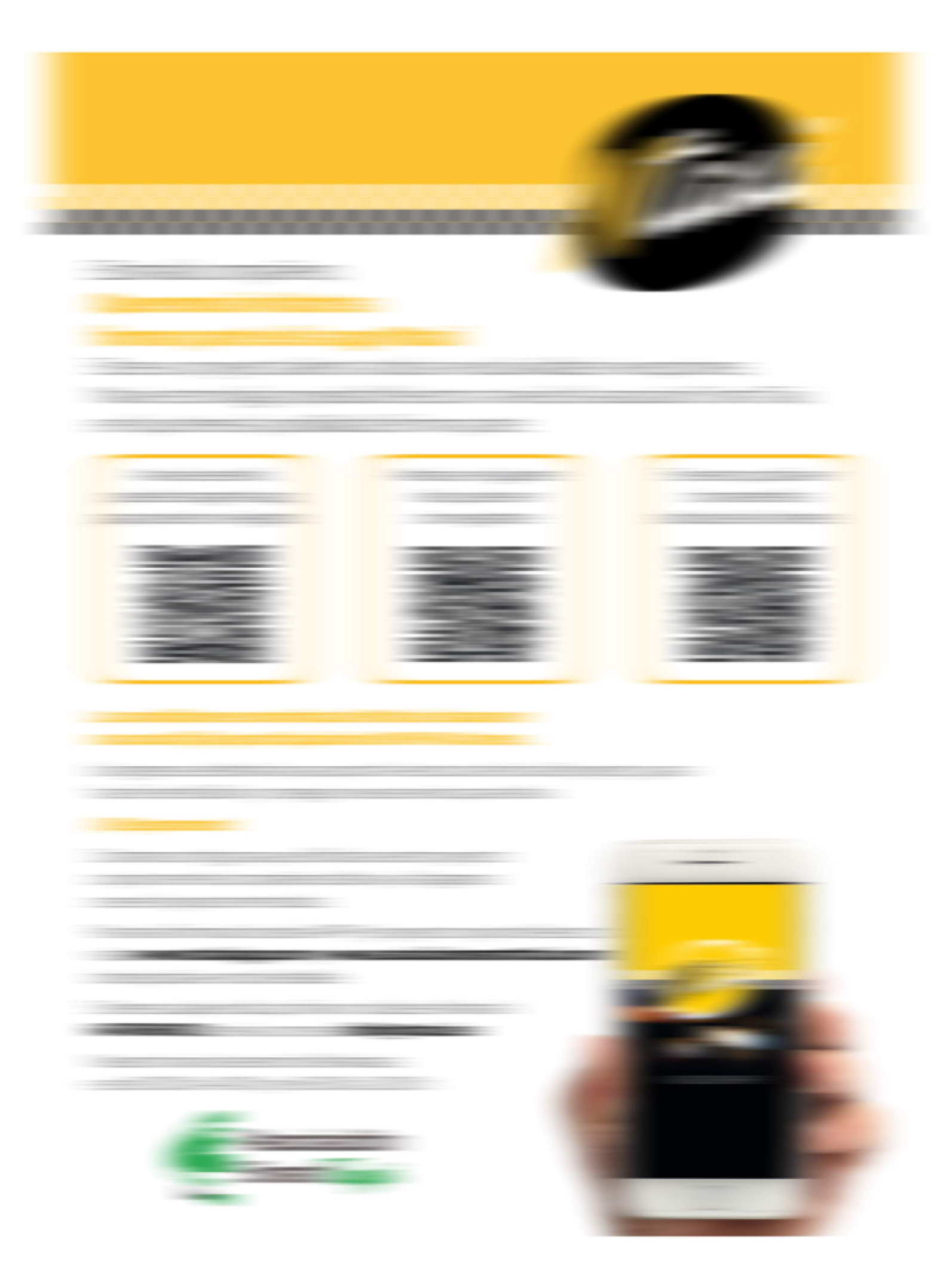
No obstante, frente a los porcentajes de otros servicios, como son los viajes (38%), el ocio (36%), la moda (34%) o la electrónica (33%), el sector del transporte, como puede ser el taxi, todavía tiene un largo recorrido para situarse en cifras similares.

Hay que tener en cuenta que su entrada en el mundo de las aplicaciones ha sido de las últimas en producirse, si bien es verdad que a día de hoy el taxi cuenta con un amplio abanico de posibilidades para solicitar un servicio desde el móvil.

En los últimos cinco años, pocos son los radiotaxis que no cuentan con una aplicación propia, conscientes de lo importante que es captar al público más joven que es también el que más utiliza el móvil para comprar. Además, junto a las emisoras "tradicionales" han aparecido otras empresas que han apostado por ofrecer en exclusiva un servicio de petición de taxi vía aplicación.

Gracias a unos y otros, el taxi es un servicio del siglo XXI que lucha por hacerse con un mercado, el de los millenials, que utilizan el móvil para todo. También, como no, para pagar sus compras y, por qué no, sus trayectos en taxi. Aunque es verdad que, según el informe de Ditrendia, el consumidor español se sitúa por debajo de la media mundial en el uso de los pagos con el móvil con tan solo un 12%, parece que estamos superando el miedo, y un 52,9% ya asegura que pagar con el móvil le da mucha o bastante seguridad.

Con estos datos, el sector es consciente de que para competir en un mercado cada vez más tecnificado debe seguir apostando por el desarrollo de aplicaciones, integrando aquellas novedades que demandan los propios usuarios, como el pago con tarjeta, la valoración del servicio o el seguimiento del vehículo. Ante tantas alternativas, dentro y fuera del sector, es fundamental fidelizar al cliente con un servicio de calidad y excelencia también en la tecnología.



Un taxímetro intuitivo y de fácil uso

La marca **Autometrics** ha lanzado recientemente al mercado un nuevo taxímetro, el modelo **AM32**. Un dispositivo táctil y muy intuitivo pensado para que su uso sea muy fácil. Su funcionamiento recuerda al de un smartphone, por lo que el taxista lo aprenderá a usar tras una rápida y sencilla explicación.

La idea surgió de la necesidad de ofrecer al mercado un producto de calidad con la tecnología más avanzada, versátil y altas prestaciones, pero a un precio económico.

El **AM32** es fácilmente actualizable y adaptable a cualquier requisito. Sus reducidas dimensiones facilitan su instalación en múltiples ubicaciones del vehículo. Dispone de módulo Bluetooth que permite su conexión con diversos periféricos. Es de fácil instalación y conexión.

En pocas palabras, se trata de un taxímetro muy funcional y asequible diseñado para hacer más cómodo el día a día del taxista.

Tras una larga trayectoria en el mundo de la electrónica, **Autometrics** ha decidido impulsar una línea de productos para el taxi apostando por el diseño y la fabricación nacional. Desde un principio el planteamiento ha sido analizar la realidad del sector para poder dar respuestas con nuevas y mejores soluciones.

Con el **AM32**, empieza para esta marca la creación de una gran familia de dispositivos para el taxi, dispuestos a adaptarse a estas exigencias.

Calidad y servicio profesional

El desarrollo de la tecnología ha propiciado un mercado nuevo, tecnológico y floreciente de frenético crecimiento en todos los segmentos empresariales, incluido el taxi. La empresa Equipamientos GPS **Auriga (EGA)** con demostrada experiencia en este sector, ofrece una amplia oferta de productos al servicio de los profesionales: Auriga Systems, Auriga PBX (centralita telefónica), app 1Taxi! (app para uso del usuario), 1Taxi! Hotel (dispositivo para reservas automáticas hoteles). Entre las últimas novedades se incluye la aplicación "Auriga Taxi Mobile" para Android.

APLICACIÓN PARA ANDROID 'AURIGA TAXI MOBILE'

- Compatibilidad con todos los taxímetros del mercado (libre/ocupado).
- Dictado de los detalles del servicio y mensajes.
- Navegador integrado (Google Maps) con direccionamiento automático a recogida y destino e información del tráfico.
- Histórico de servicios y mensajes hasta 90 días.
- Estadísticas de servicio con envío por mail diario, semanal o mensual.
- Se muestra si los servicios pendientes son aplicables al conductor y vehículo, según sus preferencias.
- Aparecen las tres primeras zonas de la tabla de asignación del servicio, junto a los vehículos que hay en ellas. Así sabemos si merece o no la pena el desplazamiento, orientándonos hacia dónde ir. De un vistazo sabemos dónde está el trabajo.
- Se muestra el tiempo que lleva esperando el primer taxi y qué licencias se encuentran (opcional) en cada parada o zona.
- La información de las zonas y paradas, más el trabajo que hay en ellas, se pueden mostrar por proximidad a nuestro vehículo o en lista completa. Esta información puede mostrarse con cada cambio de zona o cuando queramos.
- Función 'Finalizando', lo que permite aceptar servicios estando en 'ocupado'.
- La aplicación puede controlar la petición de voz por emisora, evitando el abuso del canal de voz al impedir que queden abiertas.
- Fuera del coche con toda la información de la flota y zonas. Tiempo programable para aceptación de servicio.

- Aviso a la flota de los clientes en parada, sin pasar por la central. También se puede avisar si la parada está vacía.
- Avisos predefinidos a la central para optimizar el trabajo y reducir el esfuerzo.
- Pulsador de alarma.
- Información sobre el estado de las comunicaciones y de la red de satélites.
- Botón especial para enviar información al servicio técnico sobre los posibles errores que pudieran ocurrir, ya sean de la aplicación, del dispositivo Android o de la red de comunicaciones.

En desarrollo

- Activación de cámara frontal con el botón de alarma.
- Conexión por voz directamente con la centralita.

- Rellamada automática al cliente en espera.
- Acceso remoto a la grabación de la llamada.

CENTRALITA TELEFÓNICA IP 'AURIGA PBX'

- Operadora automática (IVR): Permite atender a todas las llamadas definidas por el usuario, normalmente números fijos con dirección asignada.
- Integración con proveedores de voz IP, con tarifas mucho más baratas que las líneas telefónicas convencionales.
- Grabación de llamadas.
- Saludos de bienvenida personalizados.
- Confirmación al cliente del nº de licencia del taxi que va a recogerle.
- Priorización automática de llamadas. Método de trabajo en cola, atendiendo p.ej. primero aquellas llamadas para las que hay taxis disponibles.
- Control estadístico avanzado de la actividad de las operadoras y de la central.

SISTEMA CENTRAL

- Puesto de informes desplazado del servidor, con acceso remoto si se desea.
- Generación de informes a medida.
- Informes periódicos por mail a los titulares de las licencias de taxi sobre la actividad 24 h de sus vehículos.
- Múltiples informes y exportación de datos para programas de facturación.
- Sistema de asignación avanzada, con diferenciación en subzonas.
- El sistema de despacho de servicios más eficiente del mercado, de productividad contrastada y que NO PIERDE LLAMADAS.
- IMPORTANTE: Atención preferente y gestión profesionalizada sobre las incidencias que pudieran ocurrir en las comunicaciones de los vehículos (Contratos y servicio 'Premium' con los principales proveedores de telefonía: Movistar y Vodafone)

El taxi más tecnológico

Sistema en cloud, app, smartphone, tablet, internet, dispositivo, navegación ..., son términos que hoy en día ya son del todo familiares para el taxi y en los que está totalmente inmerso.

Por ello, **Taxitronic,** desde la experiencia de 40 años fabricando taxímetros y periféricos y más de 20 años desarrollando sistemas de gestión de flotas, con dedicación exclusiva al sector del taxi, tiene como objetivo prioritario, hoy más que nunca, poner a disposición del taxi los medios tecnológicos efectivos para que puedan ofrecer un servicio competitivo, de fácil usabilidad y dotado de múltiples ventajas que ofrecen un producto de calidad al usuario del taxi, y que éste no se decante por otras alternativas emergentes de transporte de personas.

Por eso, seguimos en constante evolución focalizando todos nuestros esfuerzos y recursos en desarrollar y mejorar paralelamente la **plataforma Alfa6** de gestión de flotas en cloud para radiotaxis y la app **Smart TD,** siguiendo en todo momento recomendaciones y aportaciones de los propios taxistas y centrales.

Hemos incorporando paulatinamente ventajas asociadas a la app **SmartTD** como poder aceptar servicios fuera del taxi, tener una estadística completa y visual de los servicios, kilómetros, rentabilidad etc... poder descargar y enviar por correo electrónico el detalle de los servicios en Excel, la integración con pinpads de pago por Bluetooth, y un largo etcétera. Funcionalidades que consideramos que son muy necesarias para competir con las nuevas Apps que han irrumpido en el mercado en los últimos años.

La evolución de la app **Smart TD** es paralela a la evolución del sistema de gestión Alfa6 que incorpora constantemente nuevas prestaciones como el Taxi Reports (estadísticas de servicios y llamadas), múltiples métodos de despacho diferenciados por zonas y empresas, ubicaciones de vehículos, señalización de direcciones, etc.. y también está en consonancia con la evolución de los equipos Taxitronic, siendo el más novedoso y que en breve estará disponible en el mercado, el presentado recientemente en la Feria del Taxi de Madrid que no deja indiferente.

Pensamos en una gestión del taxi llevada a cabo por el taxi. Los más de 15.000 taxis que hoy ya utilizan **Smart TD** en Europa y en Estados Unidos, hablan por sí solos. Y siguen en aumento.

TeleTaxi en el punto de mira judicial

Junta directiva de FPT

La emisora de la Federación Profesional del Taxi (FPT), TeleTaxi Madrid, fue anulada del Registro Mercantil el pasado 13 de marzo. Esta anulación ha terminado por levantar las sospechas de algunos socios de la entidad que señalan que podría estar trabajando de manera irregular puesto que la sociedad, a efectos mercantiles, no existe.

Así lo ha transmitido a La Gaceta del Taxi, Alberto Pérez que, en relación a Teletaxi, acusa a la junta de FPT y a su presidente actual, Julio Sanz, de "continuar ejerciendo su actividad" y de "negarse en todo momento a materializar el fallo de la sentencia". "Tenían la obligación de disolver la sociedad y no lo han hecho", afirma Pérez.

La historia de este proceso judicial se remonta al año 2010, cuando, por decisión de la junta directiva de la FPT –entonces presidida por Mariano Sánchez- se constituyó una sociedad para gestionar los servicios de TeleTaxi.

Sin embargo, esta decisión fue demandada por tres socios de FPT –entre ellos el propio Alberto Pérez- puesto que la constitución se debería haber adoptado por medio de una asamblea de socios.

Tras varios recursos en instancias judiciales intermedias, finalmente el Tribunal Supremo dictó sentencia firme el 15 de marzo de 2016, reiterando la anulación de la constitución de TeleTaxi y la obligación de disolver la sociedad.

La decisión judicial debía ser adoptada por una nueva junta directiva, que en este caso está presidida por Julio Sanz desde finales de abril de 2014. Sin embargo, diez meses después de conocerse la mencionada sentencia del Supremo, Pérez asegura que "no se había ejecutado dicha sentencia".

En un escrito elaborado por los abogados del socio demandante ante algunas administraciones públicas, apuntan a que la junta de FPT ha puesto todo tipo de obstáculos con objeto de evitar "la nulidad de la sociedad TeleTaxi Madrid Servicios S.L".

"Ningún socio sabe qué han hecho ni qué van a hacer"

Finalmente el Juzgado, tras recibir la documentación pertinente de los abogados de Alberto Pérez, "se puso en contacto con el actual abogado de Federación para informarle que tenían la obligación de cumplir la ley". A raíz de esa información, asegura Pérez que FPT "convocó una junta general extraordinaria sin ni siquiera cumplir los estatutos". El socio demandante ha advertido que impugnará, en cuanto le sea posible, esa asamblea.

En esa reunión con los socios se aprobó crear una nueva sociedad para la emisora de TeleTaxi, tal y como explicó a este medio el propio Julio Sanz tras la finalización de la misma. "En ningún caso se nos explica cómo va a ser esa nueva sociedad ni en qué condiciones va a quedar", asegura Pérez, quien continua afirmando que "cuando finaliza esa asamblea ningún socio tiene conocimiento alguno de qué han hecho o qué van a hacer".

Tras la anulación en el Registro Mercantil del 13 de marzo, TeleTaxi, según indica Pérez, "no puede facturar". Ante

esto, el socio demandante advierte que estará muy atento a los movimientos de la junta ya que "las sociedades que tienen una orden de ejecución se consideran ilegales, por lo que no se pueden transferir los clientes ni los contratos en las mismas condiciones que se firmaron en un primer momento". "Es preciso –asegura- hacer una contratación totalmente nueva". "En cuanto haya una prueba de algo ilegal, voy a ir a los tribunales a denunciarlo".

Pérez apunta también al abogado actual de la FPT, Jesús González, como otro de los grandes responsables de que no se haya ejecutado la sentencia del Supremo en el momento en el que se debía. Este letrado, que estuvo defendiendo a FPT en la vista principal contra Cabify el pasado 29 de marzo, era en un principio el encargado de la defensa de Alberto Pérez y de los otros dos socios que denunciaron la actuación de Mariano Sánchez. Posteriormente, y para sorpresa de los socios demandantes, pasó a defender los intereses de FPT tras el acceso de Julio Sanz a la presidencia. Ahora Pérez le acusa de "no informarle absolutamente de nada" y de que le ha estado "engañando y mintiendo".

Según explica el socio de FPT a este medio, Jesús González y el procurador que contrató, han sido denunciados ante sus respectivos colegios por no ofrecerle la información pertinente de los Juzgados relativa a esta declaración ilegal de la constitución de TeleTaxi.

Ante estas declaraciones ofrecidas por este taxista de FPT y tras la noticia aparecida en el medio digital VozPopuli que apunta a que la Comunidad de Madrid mantiene dos contratos con TeleTaxi, La Gaceta del Taxi se puso en contacto con Julio Sanz.

El presidente de FPT afirmó que "se están diciendo muchas falsedades y no vamos a hacer ninguna declaración, todo lo depuraremos por la vía de los tribunales". Sanz tiene claro que todo esto se debe "a una intención muy grande por parte de ciertas personas y consideramos que no es un tema de interés cuando tenemos cosas mucho más importantes".

"Hay muchas malas informaciones respecto a esto y cada uno responderá donde convenga", aseguró Julio Sanz, convencido de que algunos socios "quieren hacer daño a la entidad, pero TeleTaxi y FPT son cada día más fuertes y más grandes aunque le pese a algunos".

Con respecto a la noticia aparecida en VozPopuli sobre los concursos, donde también apuntaban que TeleTaxi estaba pendiente de la concesión de otro con otra empresa, Sanz quiso aclarar que "entra dentro de esa campaña de falsedades y mentiras que algunos ya responderán donde tengan que responder".

Javier Izquierdo

"Que se cumpla la ley, que nos protege

Con el objetivo de defender al autónomo, pero también para proteger al asalariado, nace ATAXI. Antonio Bolaños preside esta asociación junto con José Antonio Moreno en la vicepresidencia y José Amalio Saiz como secretario. Los tres exigen la erradicación del arriendo y el subarriendo, y piden más control del horario de los trabajadores. Lamentan, además, la desidia de las asociaciones en este y otros temas, como la app única o la lucha contra el intrusismo, que creen imprescindibles para la supervivencia del sector.

La directiva de ATAXI

Constituida a finales del pasado año, desde ATAXI aseguran haber hecho en estos cuatro meses mucho más que las asociaciones "de toda la vida" y han mantenido encuentros con responsables del ayuntamiento y la Comunidad de Madrid, así como de otros organismos para trasladarles su principal preocupación: el incumplimiento del convenio laboral.

Eso sí, dejan muy claro que para ellos la figura del asalariado es imprescindible, por lo que quieren que dejen de explotarles dentro del sector. Para ello, tanto Antonio Bolaños, presidente de ATAXI, como el vicepresidente José Antonio Moreno como José Amalio Saiz, secretario, exigen al Ayuntamiento la erradicación de las prácticas de arriendo y subarriendo y no descartan la posibilidad de llevar al Consistorio ante los tribunales por dejación de funciones o negligencia.

Gaceta del Taxi.- A finales de 2016 crean ATAXI. ¿Por qué deciden constituir esta nueva organización?

Antonio Bolaños.- Siendo socio de Gremial, con la llegada de las últimas directivas y la entrada de empresas de gestión en la sede, y viendo dónde se encuentran algunos de sus ex presidentes y que nadie hace nada, finalmente decidimos crear esta asociación. No hay interés ninguno en luchar contra el arriendo y el subarriendo porque hay muchos jubilados en las asociaciones, incluso dentro de la propia directiva de Federación, uno de sus miembros tiene a su padre jubilado desde hace más de 17 años. Por eso no hay interés.

"Denunciaremos al Ayuntamiento por dejadez de funciones"

José Amalio Saiz.- ATAXI Nace para solventar los problemas que afectan al sector y representar al autónomo, porque ni Gremial ni Federación nos representan. Llevamos muchos años y el sector siempre ha estado dirigido por los mismos clanes, va cambiando la cara, pero los intereses que se protegen son los de los mismos. Y el autónomo es el que paga, porque para que ellos puedan explotar su negocio nos están quitando

a nosotros y a los asalariados”

parte a nosotros. Yo tengo que hacer 15 horas para que su conductor, que en realidad debería trabajar 8 horas, esté 16 horas. Si quiere dos conductores, que pague dos.

José Antonio Moreno.- Yo era socio de Federación y tras las críticas a la anterior directiva pensé que la nueva Junta haría algo que de lo que habían prometido. Pero han pasado 3 años y me decepciona la desidia. Se han separado de su discurso para intentar acaparar a toda su masa social, y al final no cumplen. Por eso existe un descontento de quienes depositamos nuestra confianza en ellos para que luchen contra el subarriendo.

G.T.- Hay quien puede ver en sus reivindicaciones una lucha contra los asalariados. ¿Es esto así?

José Amalio Saiz.- No, para nada, aunque el primero que se enfrenta a nosotros es el propio asalariado, que lo que quiere son más horas. Para nosotros los asalariados son la sangre del taxi, como somos los autónomos. Nosotros el día que vendamos, tendremos que vender a un asalariado que conozca el sector. Y lo que pretendemos es que el asalariado pueda vivir con 8 horas de trabajo, no como ahora, que hacen jornadas abusivas. Queremos que se respete el convenio. Además, cuando quieran comprar no podrán, porque no tienen opción de ahorro y serán las empresas de gestión las únicas capaces de comprar las licencias. Y esto que pedimos para el taxi, también lo pedimos para los conductores de VTC, que tienen condiciones mucho peores, puesto que no tienen límite de horas como nosotros.

Antonio Bolaños.- Es que lo que tienen que hacer es cumplir con la ley. Si el titular no quiere trabajar su taxi, que no lo haga, pero que contrate a los trabajadores necesarios para cubrirlo. Los trabajadores salen desesperados para conseguir lo que deben pagar, y hay conductores que salen los sábados a la 1 de la mañana y lo dejan a las 10 de la noche del domingo. Casi 21 horas sin parar de trabajar. Y tampoco quieren pedirlo

“Queremos que el asalariado pueda vivir con 8 horas de trabajo”

para las VTCs porque saben que si lo hacen les pedirán lo mismo en el taxi.

José Antonio Moreno.- Tal y como está montado el taxi ahora mismo, se explota a los trabajadores. Además del abuso, fraude a la seguridad social y a hacienda que esto conlleva. Cuando hablamos del respeto del convenio nos acusan de estar en contra de los asalariados, y lo que queremos es que se cumpla con la ley, porque nos protege a nosotros y también a los asalariados.

G.T.- ¿Han acudido a las administraciones para hagan algo al respecto? ¿Cuál ha sido su respuesta?

Antonio Bolaños.- Hacen la vista gorda y desvían la atención a otro lado. Además, hay que poner métodos de control, como puede ser un periférico, para que los inspectores puedan controlar los tiempos de trabajo de los asalariados. Esto es algo que ya sabe Marta Alonso, de Industria, desde hace más de un año. Sin embargo, nadie hace nada y por eso, lo siguiente que haremos será denunciar al Ayuntamiento por negligencia o dejación de funciones.

José Amalio Saiz.- Es un problema que implica a varias administraciones, Trabajo, Industria, Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento, que es el que tenía que aglutinar a todas las administraciones para que hicieran lo que tienen que hacer. Pero el Ayuntamiento no hace nada. Y no solo debería implicarse en este tema. Otro tema injusto es el autobús del aeropuerto. No tenemos por qué financiar un autobús público para el turismo cuando existen otras alternativas de

ATAXI quiere incluir las horas de trabajo en la tarjeta de identificación de tiempo completo

La asociación en la manifestación del pasado 16 de marzo

transporte público. Que lo pongan a precio de coste real, porque nos está hundiendo. Si costara su valor real, la gente echaría cuentas y le saldría más económico ir en taxi de manera compartida.

G.T.- Desde hace unos meses es obligatorio que los trabajadores asalariados cumplan con el registro de jornada. ¿Sería esta una herramienta útil para controlar el convenio dentro del taxi?

José Amalio Saiz.- Eso es lo que nos ha propuesto trabajo. Y puede ser una solución, pero el problema es que a diferencia de un trabajador en una empresa con una sede social física, que puede ser fácilmente localizable, en el taxi es más difícil. Nosotros propusimos que las tarjetas de identificación llevaran horario porque, aunque en las de media jornada sí lo lleva en los contratos de 8 horas, no. Pero el problema real es el arriendo y el subarriendo, y ahí nadie hace nada.

José Antonio Moreno.- Lo que ocurre es que este es un sector de picaresca y ya nos han comentado que algunos conductores llevan tres hojas de control con diferentes horarios en función de la hora a la que se encuentren con el inspector. Podría ser efectivo si el Ayuntamiento nos facilitase un papel oficial. Pero el Ayuntamiento tiene que poner de su parte para que se cumpla la ley.

Antonio Bolaños.- Además, estamos hablando de miles de taxi en esta situación. Según Francisco López Carmona, hay unas 2.700 licencias en manos de viudas, jubilados e inversionistas. Hablamos de más de 7.000 asalariados en el sector según datos del propio ayuntamiento, y desde la puesta en marcha de la medida hasta ahora no ha dado tiempo material para que puedan ponerse a controlar e inspeccionar.

"No existe defensa sindical"

G.T.- Además de su lucha para que se cumpla el convenio, ¿qué otros temas consideran que deben resolverse en el sector?

José Antonio Moreno.- Lo que más nos preocupa es que todas estas anomalías se erradiquen. Aunque hay otras cosas que hacer para mejorar la calidad del servicio y ofrecer un taxi de excelencia. También nos gustaría que el taxi estuviera dentro del Comité Regional de Transporte. Con el Ayuntamiento nos ha ido muy mal, así que con la Comunidad no nos puede ir peor.

"Los asalariados son la sangre del taxi, como los autónomos"

José Amalio Saiz.- Es evidente que necesitamos una aplicación única que gestionara y desarrollara el propio Ayuntamiento. Además, debería ser algo obligatorio que todos los taxistas estuviéramos adscritos a una app. Sin embargo es algo que nunca va a ser porque hay muchos intereses creados alrededor de las actuales emisoras. También es importante que nos permitan elegir libremente vehículo, porque ahora, con la última modificación de la Ordenanza, dependerá de las marcas y seguimos igual que siempre.

G.T.- ¿Cómo valoran la actuación las asociaciones sobre problemas tan importantes como el intrusismo?

Antonio Bolaños.- No tendríamos que haber llegado hasta aquí para hacer algo, pero las asociaciones se han convertido en macrogestorías y no hacen nada más que compraventa de licencias. Eso son las asociaciones. Y en esas gestorías seguramente haya muchísimas licencias de jubilados y nadie hace nada porque no interesa.

José Amalio Saiz.- No existe defensa sindical y después de 30 años el taxista autónomo no se ha implicado, y somos nosotros los culpables de la situación actual. Lo que habría que hacer es lo que estamos haciendo nosotros, ir a los sitios, pero si vas a las asociaciones te dicen que no puede hacerse nada. Porque en vez de poner los problemas encima de la mesa los esconden en los cajones. Los autónomos no nos movilizamos porque sabemos quiénes controlan las asociaciones, que son los de siempre. Aún así, asistimos el pasado 16 de marzo a la manifestación en Madrid y hemos acudido al congreso del 6 de abril, porque si te sales de ellos no hay nada más y es el momento de estar unidos.

G.T.- Hay quienes les critican por estar en una app ajena al sector, ¿cree que el taxi debería aprender de estas aplicaciones?

José Amalio Saiz.- La pena es que hayamos tenido que aprender de ellos, porque el Ayuntamiento no se ha implicado en la app única. Y ante la ausencia de esta alternativa nos toca pagar y cederles a nuestros clientes a una empresa que viene a hacer negocio y lo va a hacer con todo: datos, taxistas, cobro de la app.

José Antonio Moreno.- Al cliente le gusta, esto es evidente, y son los que mejor le hacen la competencia a Uber y Cabify. Las aplicaciones del sector no dan estos resultados.

Antonio Bolaños.- En las emisoras nadie se fía de que los servicios se asignen de manera objetiva, y de una emisora solo trabajan bien 300. Además, los directivos se piensan que son los dueños y muchos de ellos llevan más de dos décadas sin trabajar el taxi y prefieren que se hunda el taxi antes de poner esto. En su día Gallardón se ofreció a poner un número único y nadie lo quiso porque hay muchos intereses que proteger.

Olga Lobo/ Javier Izquierdo

Nueva convocatoria de eurotaxis

Además el departamento de Sabanés ha aprobado el Plan Madrid Taxi Aceesible

Desde el 1 de abril y durante un mes se abre la II Convocatoria de Régimen Especial Eurotaxi. Con este plan se pretende incrementar el número de taxis adaptados, que podrán trabajar 365 días del año en 300 nuevas unidades. Los titulares de licencia que se presenten a la convocatoria accederán a un régimen especial si adscriben un vehículo nuevo adaptado, que, además de la exención de descansos, les permite exhibir publicidad comercial, además de en las puertas traseras, en la parte posterior de la carrocería del vehículo. Además de la apertura de una nueva convocatoria, el Ayuntamiento de Madrid ha presentado el Plan Madrid Taxi Accesible recoge una serie de iniciativas para promover e incentivar la adquisición de eurotaxis, con el objetivo conseguir la accesibilidad en este servicio. El plan contempla otras medidas como incentivos fiscales, subvenciones para la adquisición de vehículos eurotaxi poco contaminantes o "cero emisiones", la creación del 'bonotaxi' (ayudas municipales para los desplazamientos en taxi de las personas con movilidad reducida) o la creación del Observatorio de la Accesibilidad del Taxi, entre otras.

Taxistas protestan ante la sede de Cabify

Medio centenar de taxistas de Barcelona han protestado frente a una de las sedes de Cabify. Según informa El Periódico, los taxistas querían denuncian que las VTCs están realizando servicios que no les corresponden. Los profesionales allí reunidos manifestaron que ellos están siendo también víctimas de ataques y señalaron a los trabajadores de esta empresa como responsables. Además, lamentan que los medios no se estén haciendo eco de estos hechos.

Taxista madrileño fallece en un accidente

Un taxista madrileño falleció el pasado 22 de marzo tras sufrir un accidente frontolateral con otro vehículo en Getafe. Al parecer, el taxista podría haber entrado en parada antes del accidente, lo que habría sido la causa del mismo.El taxista, que iba solo, ha entrado en parada cardiorrespiratoria. Tras media hora de reanimación, el equipo médico del SUMMA ha confirmado su fallecimiento. En el otro vehículo la conductora, una mujer de 59 años, sufrió heridas de gravedad con una fractura de externón, mientras que el otro ocupante, un varón de 67 años presentaba una fractura de la cadera derecha y su pronóstico es grave.

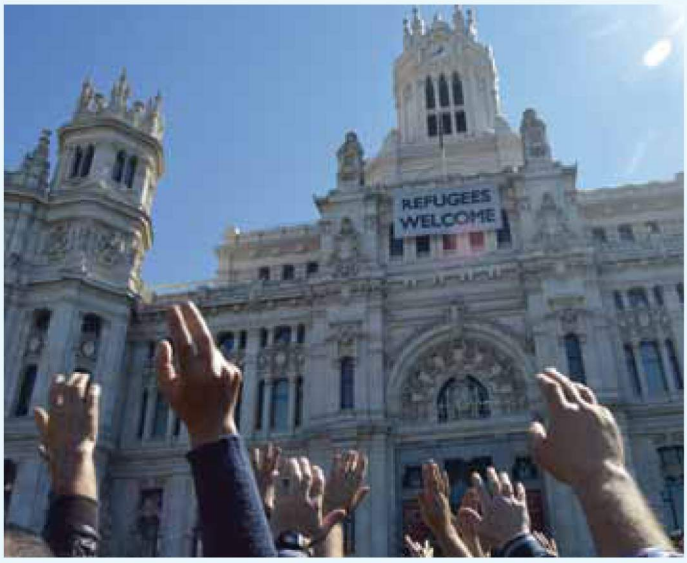
El profesional sufrió una parada cardiorrespiratoria

Denuncian "fraude de ley" en la solicitud masiva de VTCs

El Sindicat del Taxi de Catalunya ha denunciado ante el Síndic de Greuges (Defensor del Pueblo) la solicitud masiva de licencias de vehículos de alquiler con conductor para después revenderlas al considerarlo "un fraude de ley y una especulación". En el escrito remitido al Síndic, el STAC realiza un recorrido cronológico del desarrollo de la Ley de Ordenación de Transporte Terrestre (LOTT) y del Reglamento de Ordenación de Transporte Terrestre (ROTT) desde el 2009 hasta noviembre de 2015. Dos modificaciones que han supuesto, según explica el STAC, la entrada de 463 autorizaciones en Barcelona además de otras 3.000 que se encuentran actualmente en proceso judicial tras la negativa de la Generalitat a concederlas. Por otro lado, el Sindicat del Taxi denuncia que la lentitud en la aprobación por parte de la Administración Central del ROTT, más de dos años, ha sido de "forma intencionada y provocada por lo lobbies económicos y las multinacionales, interesadas en la entrada en el mercado de transporte de 9 plazas, suficientemente cubierto por el taxi".

Gremial denuncia la pasividad del Ayuntamiento

La Gremial del taxi de Madrid (AGATM) denuncia en un comunicado la "pasividad" del Ayuntamiento de la capital en su apuesta por el sector, tras la multitudinaria manifestación del pasado 16 de marzo. En opinión de su presidente, Miguel Ángel Leal, "resulta increíble la ausencia de receptividad de un equipo municipal que se presentó ante la ciudadanía como un gobierno de cambio, diálogo y puertas abiertas a los ciudadanos". Lamenta además que no se haya producido una llamada para "sentarse a dialogar o concretar trabajos o algunas de las medidas que, precipitadamente. En su nota, Gremial recrimina también a las organizaciones convocantes de la manifestación del 16 M, no reclamar al Ayuntamiento la apertura de una mesa de diálogo y trabajo para la apuesta por el sector del taxi. Asimismo lamentan esta Asociación la actitud de los dirigentes de Ayuntamiento de Madrid, en nada comparable a lo sucedido en Barcelona, donde la alcaldesa, Ada Colau, se reunió con los representantes del sector, poco después las movilizaciones del taxi.



Protesta frente al Ayuntamiento el 16M

+ INFO

Fedetaxi quiere un Libro Blanco del Taxi

Con el objetivo de estudiar un verdadero proceso de reestructuración de esta actividad y la inclusión de los taxistas en los planes de movilidad interurbanos, Fedetaxi solicitará a Fomento y a las CCAA. También propondrá la creación de un organismo de Coordinación para la Inspección de los transportes de viajeros. Para esta asociación la coordinación entre administraciones es "vital" para el control y ordenación de los transportes en un mercado "dotado cada vez más de oferentes y en plena transformación, como es el de la movilidad", explicó Miguel Ángel Leal, presidente de Fedetaxi. Además, Fedetaxi propondrá al Ministerio de Fomento que ponga en marcha un organismo de Coordinación para la Inspección de los transportes de viajeros. Para Leal, la creación de una herramienta web para dotar a los cuerpos de inspección de un seguimiento de vehículos dedicados al transporte, que sí puede servir de control a las plataformas, no resulta suficiente para controlar a vehículos piratas "que por definición se encuentran al margen de la intervención pública e inmersos en la economía sumergida por lo que son necesarias campañas de control 'in situ' por parte de las inspecciones de Trabajo y de Transportes".

Crecen un 33% los eurotaxis de Palma

La concesión de 27 subvenciones en un año ha hecho crecer el número de taxis adaptados de Palma un 33%, pasando de 60 a 80. De esta manera, la capital balear ya supera el 5% establecido por el RD1544/2007. La última convocatoria de ayudas, con fecha 29 de marzo, incluye gastos para la adquisición de los vehículos y, también, para su instalación y transformación en taxi adaptado. De las 27 de este año, 20 corresponden a nuevas incorporaciones y 7, a renovaciones de los vehículos. El pasado 24 de marzo se firmó un decreto para que la cuantía de los taxis adaptados pueda llegar hasta 85 vehículos, que equivale al 6,82% de la flota.

El juicio Cabify-FPT, visto para sentencia

El juzgado 12 de lo mercantil de Madrid dejó visto para sentencia el pasado 29 de marzo el juicio que enfrenta a la Federación Profesional del Taxi de Madrid y a Cabify por supuestamente incumplir el artículo 15 de la Ley de Competencia. Según el abogado de Federación, la empresa Maxi Mobility Spain, a través de la aplicación Cabify, estaría incumpliendo el artículo referente a la violación de normas para hacerse con una ventaja competitiva en el mercado. Algo que la declaración de los testigos, tres conductores de Cabify y un detective privado contratado por FPT, no ha podido demostrar de forma clara. En sus conclusiones, la abogada de Cabify ha expuesto que su cliente respeta dos facetas del taxi, "de momento y hasta que cambie la ley", que son el servicio a mano alzada y las paradas. Cabify mantiene que es una empresa de viajes y aseguran que el que el servicio de VTCs se genrealice no tiene nada que ver con que sea ilegal. Y que en cualquier caso son los conductores los responsables de cumplir o no con la normativa vigente. Por su parte, el abogado encargado de la defensa de Federación Profesional considera que sí que se han probado los hechos de competencia desleal que vulneran los artículo 15.1 y 15.2 de la ley de Competencia, además del artículo 182 del ROTT donde se expresa que el contrato de arrendamiento debe ser formulado con anterioridad. Además, la defensa de la asociación ha incidido en que Cabify se vale de una confusión de términos que le ayudan a mantenerse en el mercado.Tras esta vista principal, se espera que el juez estime o no la demanda de Federación contra Cabify en un periodo aproximado de dos a seis meses. Es probable, por lo tanto, que lleguen los meses de verano y aún no haya una resolución final a este proceso.

Congreso Nacional del Taxi

Al cierre de esta edición estaba previsto que el 6 de abril se celebrara en Madrid un Congreso Nacional del Taxi. El objetivo, establecer una hoja de ruta a nivel nacional en defensa del sector del taxi y anunciar un posible calendario de movilizaciones. CTAE, METAXI y Élite España son las organizaciones que convocan este encuentro tras la decisión de Fedetaxi de quedarse al margen "debido a las grandes diferencias de criterios que existen entre organizaciones sobre la situación actual, la manera de afrontarla y de prepararse para el futuro"

Además, desde esta organización se ha anunciado una ronda de contactos con más de 40 asociaciones para poner en valor el servicio público, la competitividad y la calidad que puede prestar el taxi a la sociedad y las posibles vías y compensaciones de transición a una nueva realidad que debe afrontar el sector del taxi.

PENSA MORE DECONDICIONADO PASSO A PASSO

VIII Campeonato de Fútbol para Taxistas en Burgos

Los días 20, 21 y 22 de junio se celebrará en Burgos el VIII Campeonato Nacional de Fútbol para Taxistas. El torneo se desarrollará en los campos municipales de Pallafría, gracias a una subvención del propio Ayuntamiento. Además, la asociación burgalesa de taxi, ABUTAXI, también colabora con el desarrollo de este campeonato. Ya están confirmados, además del equipo anfitrión, los equipos de Málaga, Salamanca, Bilbao, Valencia y Gijón, veteranos todos en la celebración de este torneo. Sin embargo, David Nogales, taxista burgalés y uno de los encargados de organizar esta octava edición, espera poder configurar un torneo con 8 o 10 participantes. "Los que vienen, repiten. Eso nos pasó a nosotros hace cuatro años cuando nos invitaron", ha explicado a La Gaceta del Taxi. "El ambiente es muy bueno y al final somos como una pequeña familia", reconoce el propio Nogales. "Es otra manera de mantener el contacto. Se crean grupos de Whatsapp y compartimos muchas noticias del sector". Los interesados en participar pueden contactar con el propio Nogales en el teléfono 607986140 o con su compañero Jairo, en el 649807146

Cartel del próximo Torneo en Burgos

Autónomos de Valladolid quieren las 16H

La Asociación Vallisoletana de Taxistas Autónomos Reunificados (Avatar) ha solicitado que se controle el trabajo de los autónomos y se establezca una jornada laboral de 16 horas. Para ello piden que los cambios se incluyan en el nuevo Reglamento de funcionamiento del Área de Prestación Conjunta de Valladolid y que se convierta en el eje principal sobre el que gire el nuevo texto reglamentario. La puesta en marcha de estas 16 horas de trabajo máximo supondría que un taxista entrase a trabajar a las 07:00 horas de la mañana y dispusiera de 16 horas para distribuirlas a su antojo, sin que se pudieran acumular por días. "Buscamos que la hora de trabajo sea más productiva para los taxistas", aseguran desde la organización.

Piden que los cambios se incluyan en el nuevo Reglamento

El taxi quiere contar en las rutas escolares

Encuentro del taxi con Felpeto

Manuel García Naharro, presidente de la Federación Regional del Taxi de Castilla-La Mancha, ha solicitado la inclusión del taxi en la ejecución del transporte y su participación en el diseño de las condiciones requeridas para la ejecución de las rutas de transporte escolar. Además, en el encuentro mantenido con el Consejero de Educación, Cultura y Deportes de la Junta de Comunidades, Ángel Felpeto, para abordar los procedimientos de licitación para el servicio de transporte escolar que estén previsto iniciarse este año 2017, se ha puesto de relieve la labor fundamental del sector del taxi en las rutas escolares. Para García Naharro el papel del taxi "es muy importante", concretamente en aquellas rutas que se deben cubrir en un número inferior a nueve plazas. Visión que comparte el Consejero según ha trasladado a la Federación durante la reunión, que ha manifestado su disposición a trabajar conjuntamente con la Federación.

PREMIADOS METAL LUBE

Juan Cantero
Licencia 04329
24 años en el sector

Luis Villalobos
Licencia 03012
29 años al volante

Alfredo González
Licencia 15192
Más de 10 años en el taxi

El Supremo determinará el marco regulador de Uber

El Tribunal Supremo admite a trámite el recurso de la Generalitat Catalunya sobre la actividad de la plataforma Uber. La Sala III deberá determinar el marco regulador de las actividades de intermediación de usuarios y servicios a través de plataformas o aplicaciones digitales. De esta manera, será el Alto Tribunal el que establecerá si Uber debe someterse a la intervención administrativa del sector del transporte, o, por el contrario, debe entenderse que desarrolla una actividad excluida de la ordenación de transportes. De ser así, no estaría sometida a licencia o autorización, por considerarse amparada por el principio de libre establecimiento y prestación de servicios que proclama la Ley de la Sociedad de la Información. Se admite así el recurso de casación interpuesto por la Generalitat de Catalunya contra del Juzgado de lo Contencioso-administrativo que estimó un recurso de Uber contra una multa de 4.001 euros que la Generalitat impuso a la plataforma por "la contratación como transportista o la facturación en nombre propio de servicios de transporte público de viajeros en vehículos de hasta 9 plazas sin ser previamente titular de autorización de transporte".

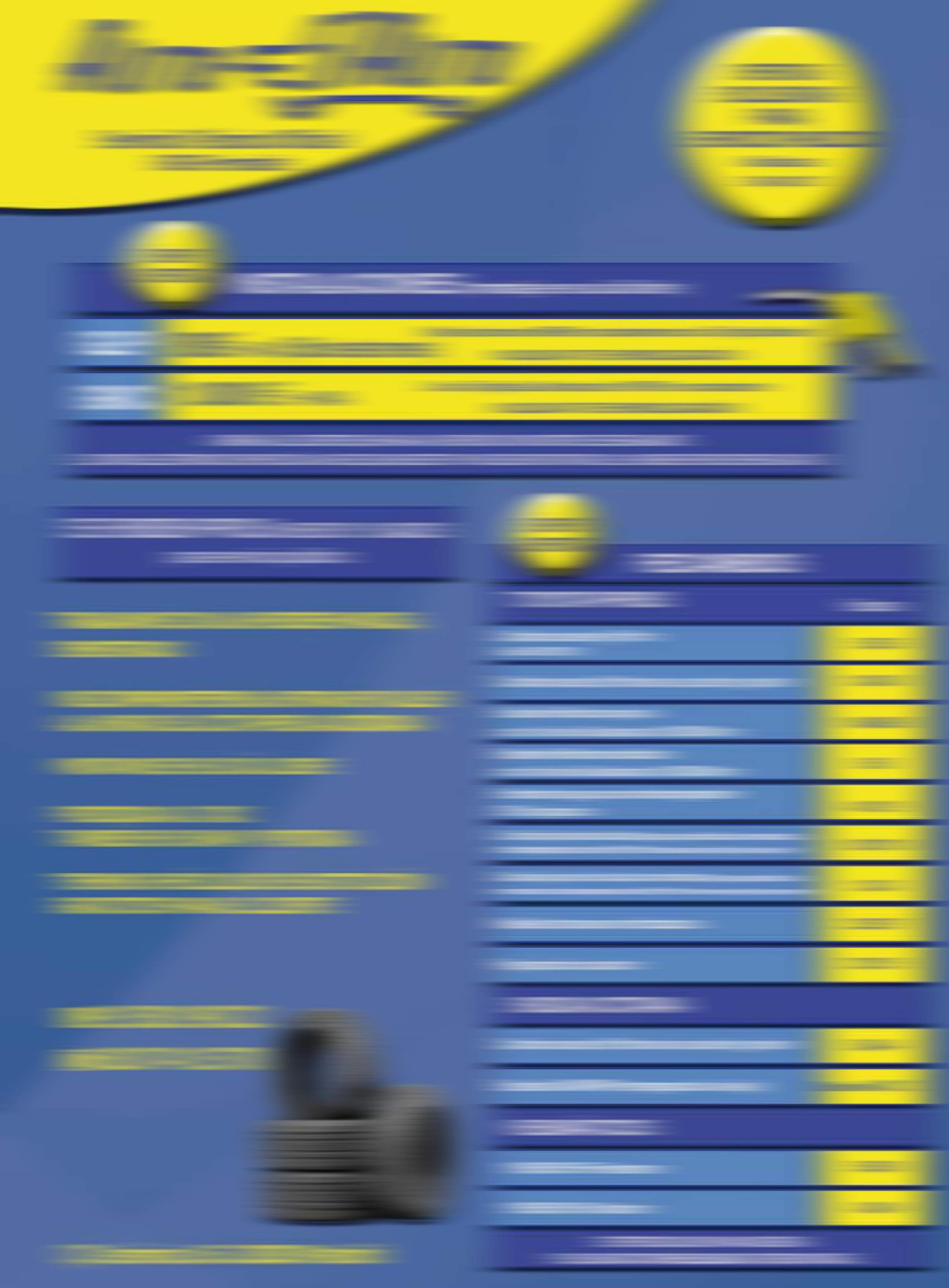
Detenido por robar a 11 taxistas

La Policía Nacional ha detenido a un hombre de 54 años y de origen colombiano como presunto autor de once atracos con violencia y lesiones a taxistas de Valencia entre 2016 y 2017. Los agentes detuvieron al hombre apenas 48 horas después de su último atraco, sucedido el 19 de marzo. En esta ocasión, la víctima sufrió un fuerte corte que le provocó una masiva pérdida de sangre, por lo que tuvo que ser trasladado de urgencia al hospital. Según reveló la investigación, el detenido actuaba siempre del mismo modo, subiendo a un taxi de madrugada con destino la estación del Cabanyal donde agredía al profesional con arma blanca para hacerse con la recaudación. Durante la detención, los agentes se incautaron de una navaja automática que ahora tratan de averiguar si era la utilizada durante los asaltos.

Uber deja de operar en Dinamarca

La ley aprobada por el Parlamento danés, en la que se obliga a los vehículos de Uber a equiparse con un taxímetro, ha forzado a la empresa estadounidense a abandonar el país nórdico. Uber, que hasta el mes de abril ha estado trabajando con coches particulares en Dinamarca, se ha negado a instalar un taxímetro tal y como implica la nueva normativa. Desde el propio Gobierno danés, en minoría, lamentan no haber podido liberalizar más el sector del transporte. La nueva normativa, además de la instalación de un taxímetro, también contempla otros equipamientos, como sensores de asiento y cámaras de vigilancia.

La web de Uber en Dinamarca



TABLÓN DE ANUNCIOS

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

Busco conductor para turno de mañana y fin de semana. Emisora Nortaxi Alcobendas San Sebastián, buena facturación y condiciones. Victor Raul Tel. 639171828 Email: vghfc@yahoo.es

Se vende licencia de taxi por jubilación. Libra viernes par con emisora amarilla. 145.000 euros. Miriam Granado García. Tel. 628126337 - 912388819. Email: miriamgranado@yahoo.es

Busco conductor para turno tarde noche. Imprescindible cartilla. Zona Ensanche de Vallecas. David Barreda Pulido. Tel. 609076428. Email: nicolcage1976@hotmail.com

BARCELONA Me ofrezco como asalariado. Turno indiferente. Experiencia 4 años. Credencial 36149. Martin Komljanc. Tel. 622624021. Email: martin.komljanc@gmail.com

Busco conductor para turno tarde noche 12 horas con coche T.Prius. Buenas condiciones imprescindible cartilla. Zona las tablas. Francisco. Tel. 616881375. Email: fjimenez47@hotmail.com

Se necesita conductor taxi,turno día, emisora gremial,relevo C de los Angeles, condiciones económicas a convenir. Antonio Criado Ramon. Te. 693618268 Email: antoniocriado57@gmail.com

Vendo licencia por jubilación. Libra lunes par. Con coche Seat Toledo nuevo, con 197.000km. Francisco. Tel. 639592568. Email: ikercalcetines261955@gmail.com

Vendo taxi y coche por jubilación, libranza viernes impar. Benito Muñoz Sanz. Tel. 918804998. Email: raqmuvi@gmail.com

Se busca conductor para martes par turno 10h. Tardes-noches. Fines de semana y festivos completos. Zona Aluche. Julio Cobo Rueda. Tel.659238570 Email: jcobor@gmail.com

Busco conductor, turno tarde noche 10 horas, findes 16 horas, miércoles impar, incorporación inmediata. Elena Rodríguez Rodríguez. Tel 650125545 -618638756. Email: elena.rodriguez68@hotmail.com

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

BARCELONA Compro licencia y coche, prius, altea, caddy o skoda. Libra miércoles, par. 135.000 euros. Tariq Ayub. Tel. 637921211. Email: ayubtariq10@yahoo.com

Vendo licencia de taxi por jubilación. Licencia par, libra viernes.Coche Skoda Rapid de tan solo 2 años y medio. Hortensia Casquero Campos. Tel.618415888 Email: hortensiacasquero@yopmail.com

Busco taxi para trabajarlo solo a porcentaje. Experiencia en emisora RTT de Madrid. No fumador. Blas Cediel Gil. Tel. 691220997. Email: tbcmadrid7@gmail.com

Licencia de taxi viernes par por jubilación 145.000 euros. Con coche Skoda Octavia en perfecto estado 150.000. Mario Villa. Tel. 625027104. Email: haloterapia@hotmail.com

Se vende licencia taxi por jubilación, solo licencia. Viernes par. 142.000 euros. Jesús Pérez. Tel. 685205582. Email: amaia.perez@gmail.com

Vendo licencia taxi viernes impar con coche skoda octavia con 6 años y posibilidad de emisora radio teléfono. Luis Muñoz García. Tel. 686484635 Email: luisx485@gmail.com

BARCELONA Vendo licencia con coche Seat Altea de 2010. Libra lunes par. 150.000 euros. Alfredo Cambra Lascorz. Tel. 655395381

Se necesita conductora para taxi zona Arturo Soria. Salario a comisión. María José Jiménez García. Tel. 619291852 - 606272177. Email: mariajosejiga@hotmail.es

Vendo licencia. Libra lunes par, Superb Combi tope de gama 140cv. 3 años 55mil. kms.mampara,app.roja. Impecable.166.000Euros. Federico. Tel.629184051. Email: dabysxx@yahoo.es

Vendo licencia martes par. 157.000 euros. Contactar vía mail. Ruth Cáceres. Email: Ruthpi@hotmail.com

BARCELONA Busco trabajo como conductor para tarde de mañana o de tarde. 20 años de experiencia. Óscar Pérez. Tel. 633948616. Email; Tatano1974@hotmail.com

Busco taxi para trabajarlo sola a un fijo. Conductora con 5 años de experiencia, con referencias. Formal y cuidadosa con el coche. Mila. Tel. 688326465

Se necesita conductor de taxi para jornada completa. José Sánchez Díaz. Tel. 619291852. Email: alis616@hotmail.com

Busco taxi para fijo. Carmen Flores Ramírez. Tel. 647495230. Email: cardezflores08@hotmail.com

BARCELONA Busco conductor para turno de mañana o noche. Con experiencia de meses. Zona Paseo Verdú. Julia Jiménez Castaño. Tel 699671686 / 699671686. Email: laurajuli1@hotmail.com

Se vende licencia de taxi por jubilación. Licencia par con libranza los miércoles. 150.000 euros. Cristina. Tel. 636753646. Email: crimsanz@hotmail.es

Vendo Licencia Madrid jueves Par. Citroen Elysee de 33.000 km. Está nuevo. Emisora Gremial. Listo para trabajar. 152.000 euros. Luis Bueno. Tel. 67755525. Email: lbuenobl@gmail.com

Vendo licencia taxi Madrid, impar y lunes. Vehículo Altea XL en buen estado, siempre en garaje y solo 1 conductor. Agustín D. Tel. 600723409. Email: aadominguezh@gmail.com

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

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

CITROËN

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
C-Elysee Seduction GLP	1.587	115	11.700
C-Elysee Exclusive GLP	1.587	115	12.000
C-Elysee Seduction HDI Blue	1.560	100	11.300*
C-Elysee Exclusive HDI Blue	1.560	100	11.990*
C4 Picasso HDI Blue	1.560	100	16.800*
C4 Picasso HDI Blue	1.560	120	17.580*
C4 Picasso HDI Blue Aut/Eat6	1.560	120	18.520*
GC4 Picasso HDI Blue	1.560	100	17.680

*PRECIOS DESDE

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

DACIA

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
Lodgy laureate Dci 5P	1.461	110	11.450
Lodgy laureate GLP	1.600	100	8.900

No incluidos gastos preparación taxi. IVA incluido

RENAULT JURADO. Tel. 91 401 05 49
C/ Alcalá, 187 Madrid

FIAT

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
Tipo Sedán Easy GLP/gasol	1.400	120	13.780
Tipo Sedán Lounge GLP/gasol	1.400	120	14.500
Tipo Sedán 1.3 Easy Diesel	1.300	95	12.900
Tipo Sedán 1.3 Lounge Diesel	1.300	95	13.600
Tipo Sedán 1.3 Business Diesel	1.300	95	12.650
Tipo Sedán 1.6 Easy Diese	1.600	120	14.175
Tipo Sedán 1.6 Lounge Diesel	1.600	120	14.880
Tipo Sedán 1.6 Business Diesel	1.600	120	13.830

MOTOR VILLAGE SPAIN. Tel. 91 7482232
Avda. Aragón 330.Madrid

FORD

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
Customs tremd / Eurotaxi	1.997	130	29.900
Tourneo Connect trend / Eurotaxi	1.560	120	29.300

MERCEDES

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
Citan Tourer DCi / Eurotaxi	1.461	90	17.890*

*El precio no incluye equipamiento para taxi.

NISSAN

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
Leaf (eléctrico)	109/80kw	-	12.990*
e -NV200 (eléctrico)	109/80kw	-	19.190*

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

PEUGEOT

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

HERMANOS VIÑARÁS. Tel. 91 69 044 20
c) Luis Sauquillo, 88. Fuenlabrada

RENAULT

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
Kangoo TPMR dCI 5P / Eurotaxi	1.461	110	16.090*

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

SEAT

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
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
León ST GNC	—	—	—
Toledo TDI CR Style	1.598	115	15.450
Toledo TDI CR Reference	1.598	115	16.920

SEALCO SEAT. Tel. 91 621 19 68
c) Colombia, 1 Alcorcón.

SKODA

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

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
Prius + Eco	1.800	136	24.100

COMAUTO SUR. Telf. 91 498 71 70
Avda. Carlos Sainz, 11 - Leganés

VOLKSWAGEN

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

CITROËN

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

IVA incluido.

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

DACIA

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
Lodgy DCi laureate	1.461	110	11.890
Lodgy DCi GLP	1.461	110	11.024

FIAT

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

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
Tourneo Custom/ man	1.300	100	–
Tourneo Custom/ man	1.600	125	–

NISSAN

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
Leaf 24 (eléctrico)	109/80kw	–	12.990
e -NV200 (eléctrico)	109/80kw	–	19.250

PEUGEOT

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
508 SW Active Blue HDI	1.600	120	16.850
508 SW Blue HDI	1.600	120	17.600
5008 Active Blue Hdi	1.600	120	18.200

Iva incluido.

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

RENAULT

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
Megane Scenic	1.461	105	——
Megane Scenic	1.461	110	——
Megane Scenic	1.461	130	——

SEAT

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
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	–	–	–
Toledo TDI CR Style	1.968	115	14.750
Toledo TDI CR Reference	1.968	115	15.950

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

SKODA

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
Rapid 1.6 TDi Active /man	1.598	115	16.368
Rapid 1.6 TDi Ambition /man	1.598	115	17.160
Rapid 1.6 TDi Style /man	1.598	115	17.870

*Incluido IVA y preparación taxi

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

SSANGYONG

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

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
Prius + Eco	1.800	136	24.300

VOLKSWAGEN

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