

La **Gaceta** TAXI

La primera revista del sector del

AÑO XX
NÚMERO 214
JUNIO 2014

ESPECIAL TECNOLÓGICO



Alerta contra los ilegales

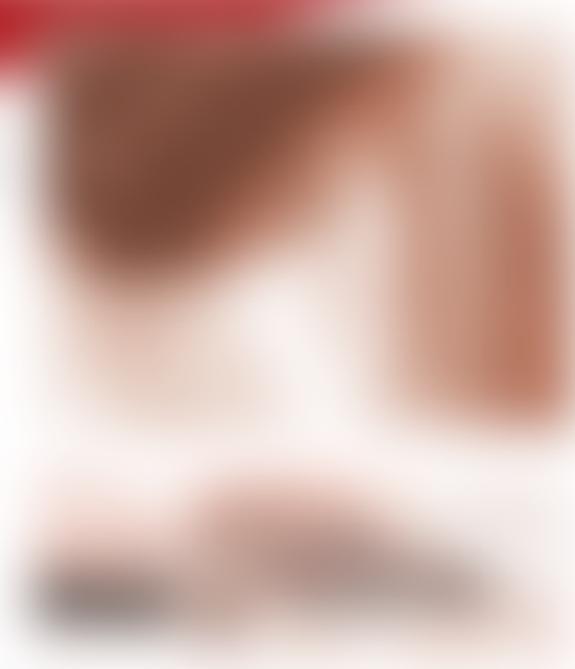
www.gacetadeltaxi.com

100%



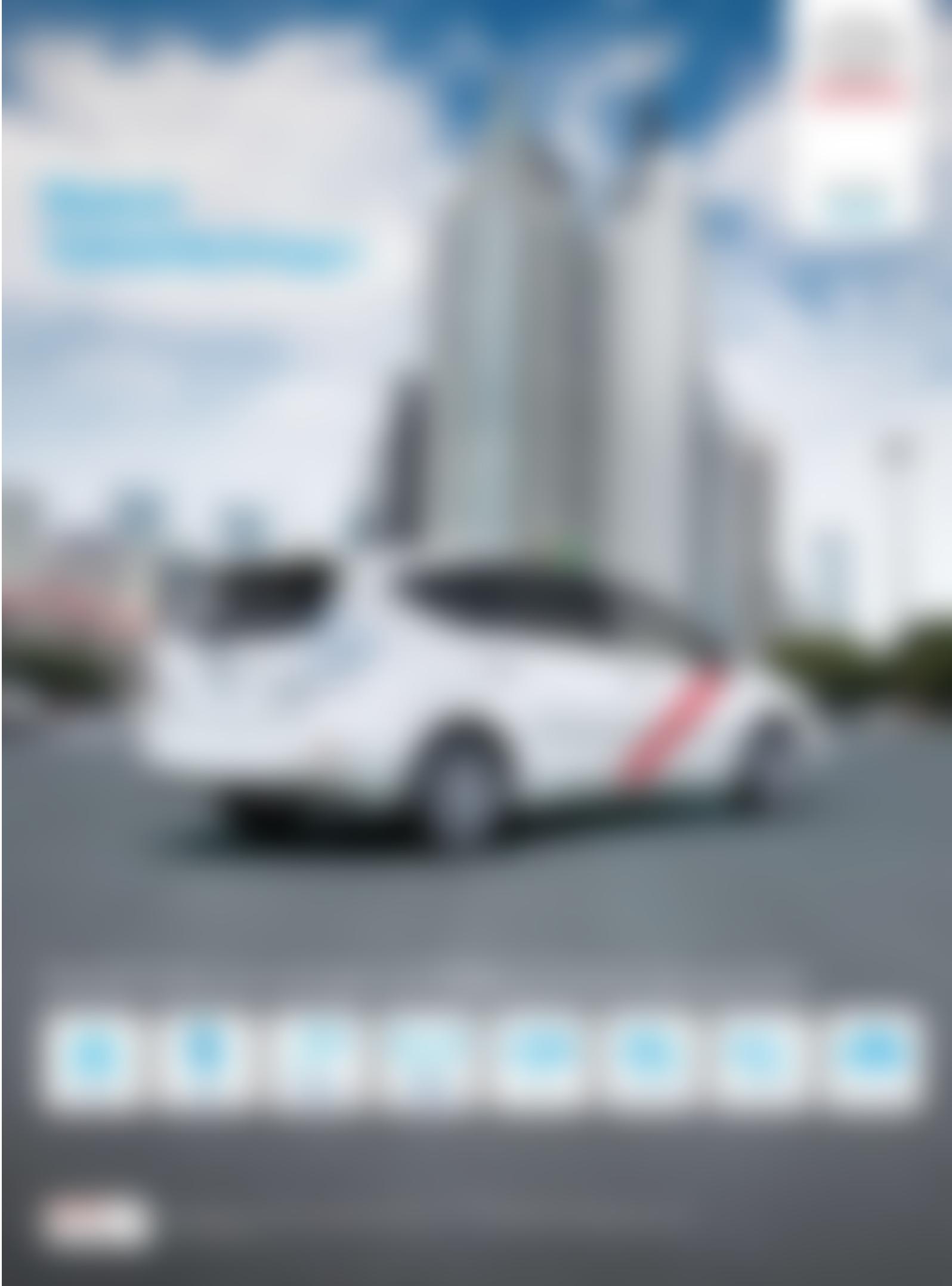
100% of the world's population is now online

100% of the world's population is now online



100% of the world's population is now online

100%



Y llegó... para "ber"

Y llegó lo que algunos comentaron hace ya más de un año en alguna asamblea, de esas a las que apenas acuden taxistas, que entonces parecía sonar a una historia de leyenda y que ha dejado de serlo para convertirse en la última y más real de las pesadillas del taxi.

A estas alturas, como si de una gran operación de marketing se tratara, la amenaza que empieza por U y acaba por "ber" se ha hecho en poco más de un mes tan popular como el propio taxi. Pero por razones totalmente diferentes. No se trata de un competidor al uso, sino de un soporte informático que fomenta el transporte de personas sin ninguna garantía, seguridad, control ni por supuesto, cumplimiento de ninguna normativa de transporte. Esta aplicación, al contrario de otras apps privadas que han irrumpido hace un par de años en el sector en libre competencia con el taxi, no tiene en cuenta norma alguna y opera al margen de la ley.

Bajo la eufemística frase de "economía colaborativa" se encubre un negocio que para el taxi "colisiona frontalmente con la legislación". Opinión con la que parecen coincidir también organismos oficiales como la Generalitat y Fomento que califican este tipo de sistemas de "ilegales".

Ya estamos en alerta roja y la alarma ha saltado primero en Europa, Milán, Londres y París, y aquí en nuestro país, aunque la marabunta que nadie quiere "ber" sólo ha tocado pie en Barcelona, está provocando una reacción en cadena que traerá una larga estela de manifestaciones y paros.

El 11J va a ser el primer día D para "ber" cómo se desarrollan los acontecimientos. El sector reclama el apoyo del Gobierno y otras administraciones y pese a que el panorama no está nada despejado, el taxi ya ha dejado claro que no va a "consentir el transporte ilegal de pasajeros".

Las nuevas tecnologías de la comunicación, que tienen una capacidad casi infinita y están permitiendo al taxi innovar a pasos agigantados, a veces crea sus propios vacíos al abrir horizontes muy difíciles de acotar

5. Taxómetro

• Con opinión propia.

8. Primera carrera



• La aplicación para móviles Uber enciende al sector.

12. Actualidad

• Asamblea de Radioteléfono Taxi Madrid.



16. ESPECIAL

• Lo último en gestión de flotas



30. Noticias



- MMT Seguros estudiará una rebaja en las pólizas del taxi.
- Luz verde a la publicidad exterior en Madrid.
- Sta. Cruz de Tenerife dice sí a la dedicación exclusiva.
- Atrapado en su taxi tras el desplome de un pino.

40. A punto

• Entrevista a Ana Ortega, autora de 'Taxi. Historias de vida'



37. Homologados

• Vehículos autorizados para el servicio de taxi.

38. gacetadeltaxi.com

• Tablón online.



Año XX- Número 214 - JUNIO 2014

Edita: GUSPIADA, S.L.

Redacción: C/ Teniente Coronel Noreña, 18
1º B - Madrid 28045
Tel.: 91 506 24 09 • Fax: 91 506 08 34

Página web: www.gacetadeltaxi.com

Directora: Pilar Glez. Matorra
pgmatorra@gacetadeltaxi.com

Redacción: Olga Lobo, Rocío González

Colaboradores: Germán Ubillos, Raúl Regueras,
Iñaki Aramburu y Manuel Suárez
redaccion@gacetadeltaxi.com

Dpto Comercial: GGM
comercial@gacetadeltaxi.com

Administración: info@gacetadeltaxi.com

Imprenta: GRÁFICAS BERLÍN

Imagen de portada: Raquel Lobo

Depósito Legal: M-17.622-1995

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



Dictadura, transición, abdicación y AGO

El pasado 2 de junio nos sorprendió la abdicación del Rey de España, hecho que traerá consigo muchas opiniones, con sus luces y sombras, en el que muchos articulistas, políticos, analistas e historiadores, nos darán sus versiones de lo acontecido durante estos casi treinta y nueve años al frente de la Corona, unas serán sinceras, otras oportunistas y algunas hipócritas.

Si el título de este artículo lo trasladamos a lo acontecido en el sector del taxi, observaremos que poco hemos avanzado en todo este tiempo en relación con el avance alcanzado por la sociedad española y sus sectores productivos. No es mi intención responsabilizar única y exclusivamente a quienes nos han representado, porque sinceramente creo que quienes formamos parte de las asociaciones, con nuestra no asistencia a las asambleas de las mismas, hemos generado el acomodo de los mismos y el hastío del sector, dando lugar a la situación actual. Pero vayamos por partes:

Dictadura: En esta época el sector taxi sufrió un golpe bestial, y me refiero a la Orden de Gobernación de Mayo de 1.974, aplicada durante 1.975, en la que se autorizaba a todos los municipios de España a conceder un 50% más de licencias de taxi (en Madrid, casi 5.000), integrando los Gran Turismo en el servicio de taxi (porque había caído la demanda de su servicio). Hoy en día sucede al contrario y a nadie le preocupa el futuro del sector del taxi (me refiero a la clase política, que fue quien nos sobredimensionó en oferta en época de dicta-

adura, y en época de democracia, que se supone tienen que solucionar los problemas de los ciudadanos, tampoco), y en todo este tiempo, quien nos ha representado y nos representa, no han querido afrontar el problema real, el exceso de oferta, independientemente de las regulaciones llevadas a cabo, y si no ponemos el verdadero problema encima de la mesa, mal futuro tenemos.

Transición: Durante esta época, en España se reestructuraron muchos sectores, para ser más competitivos. Una vez integrados en la Unión Europea, España recibió fondos para poder ejecutar dichas reestructuraciones, dinero que al taxi nunca llegó, y si llegó, fueron migajas en comparación a lo percibido por empresas públicas y privadas. ¿Qué reclamaban quienes nos representaban? No lo sé. Lo que sí sé es que mientras nuestros taxis cubrían las carencias de transporte a los ciudadanos por parte de las distintas administraciones, se desarrollaban otras redes de transporte, y ahora, nos ignoran totalmente, sin llevar a cabo la reestructuración que necesita este sector para conseguir un equilibrio racional entre oferta y demanda.

Abdicación: En este punto, si observamos los últimos acontecimientos en quien abdicó, no estaría demás recordar, que también reconoció que se equivocó y pidió perdón al pueblo español. En este sentido y trasladándolo al sector del taxi (libreme Dios de compararlo con su Majestad), no estaría demás, que quien aparte de reconocer que se equivocó en 2009 (Ley

Ómnibus), y con el oscuro futuro que nos describe en la negociación del ROTT, creo que su renuncia (que no abdicación) como representante nacional, daría tranquilidad al sector, no vaya ser que las equivocaciones sean de mayor calado

AGO: Algunos denominan la Asamblea de SCAT como AGO, pues bien, se celebró con toda normalidad, y con "abrumadora asistencia", se debatió la cuestión del "céntimo sanitario", y en el debate se reconoció por parte del Presidente, que hubo "errores"... Ante esta situación, propuse, acorde con lo que dictan los estatutos, la creación de una comisión para la aclaración del asunto, propuesta que fue apoyada por Juan Sánchez López y Román García Polvorinos, personas totalmente antagónicas en su visión sectorial, pero que en este punto les agradezco su apoyo para la aclaración del asunto. El Sr. Presidente, rechazó varias veces la creación de esta comisión, aludiendo que podía significar una desconianza hacia quienes fueron elegidos para dirigir SCAT. En mi opinión es todo lo contrario, si hubiese accedido a ella, generaría más transparencia y confianza con los elegidos, no se estaba pidiendo nada al margen de los estatutos.

Para finalizar el día 11 de Junio, nos toca a todos defender nuestra profesión, pero que no sea cortina de humo, a la hora de informarnos de lo que está sucediendo con el ROTT.



IN THE NAME OF THE PEOPLE
WE DO HEREBY PROCLAIM AND ENACT
THE FOLLOWING LAWS:

SECTION 1.
SECTION 2.
SECTION 3.

SECTION 4.
SECTION 5.
SECTION 6.
SECTION 7.

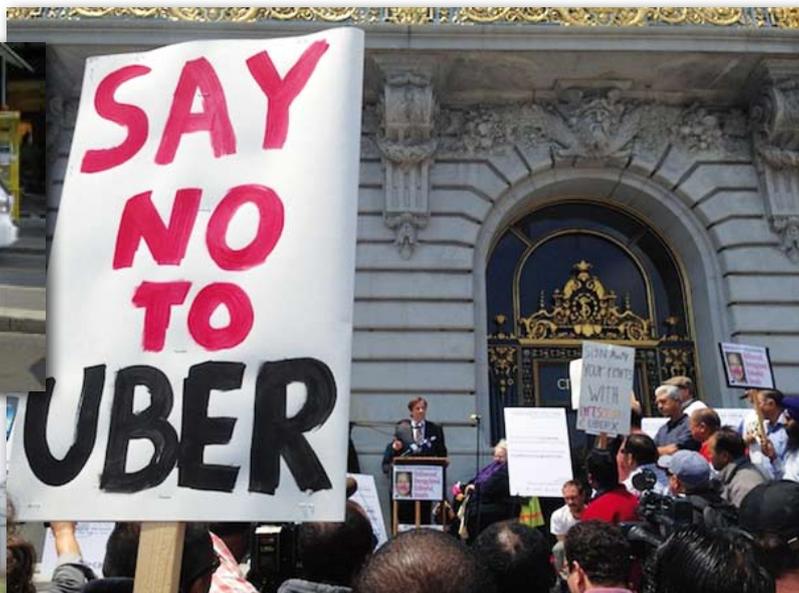
SECTION 8.
SECTION 9.
SECTION 10.
SECTION 11.



ENACTED AT THE REGULAR SESSION
OF THE LEGISLATURE
ON [DATE]

Manifestación y paro el 11J

El taxi pasa a la acción y planta cara



Protestas en Milán, París y Londres.

Los taxistas europeos no quieren a Uber en sus ciudades y así se lo harán saber a los gobiernos en el paro de 24 horas convocado para el 11 de junio, convocatoria que al cierre de esta edición se mantenía activa. Además, Madrid comunicaba su intención de unirse al movimiento y anunciaban una jornada de huelga para ese mismo día.

En la capital, la decisión de sumarse a los paros totales en diferentes ciudades europeas era tomada por "aplastante mayoría" en la Asamblea General Extraordinaria de la Federación Profesional del Taxi de Madrid, celebrada el pasado 31 de mayo. Adelantaban además que ese mismo día se celebrará una asamblea abierta para planificar nuevas medidas de presión si no se recibe un respuesta "firme, contundente e inequívoca" por parte del Gobierno. También la Asociación Gremial de Madrid tenía previsto plantear esta posibilidad a sus socios en su asamblea ordinaria del 7 de junio, aunque al cierre de este número de junio desconocíamos el resultado

Fomento reconoce la ilegalidad de Uber

de dicha votación. Por su parte en Barcelona, la Mesa Técnica del Taxi decidía no convocar una huelga para esa jornada por entender que no obtendrá el apoyo suficiente. Sí se mantiene la manifestación en protesta por Uber y además se ha elaborado un calendario de movilizaciones hasta el 1 de agosto. Concretamente los días 20 y 26 de junio y los días 2, 8 y 14 de julio se realizarán marchas lentas en la ciudad. Además, según nos explicó el presidente del STAC, Luis Berbel, si el 1 de agosto no se ha obtenido una respuesta contundente del Gobierno será el momento de convocar un paro de 24 horas.

A nivel nacional, sin embargo, y de acuerdo con los datos disponibles durante la redacción de este reportaje, se mantenía únicamente el paro de dos horas, de 11 a 13 y las manifestaciones en Madrid y Barcelona. Con estas movilizaciones en la

calle los taxistas protestan por la llegada de la aplicación Uber a nuestro país que, pese a las dudas legales que plantea, ha conseguido en los últimos días el respaldo de la Comisión Europea.

La noticia se conocía el pasado 30 de mayo, cuando la Comisión Europea se posicionaba a favor de la empresa y contraria a prohibir sus servicios de transporte.

Según explicó el portavoz comunitario de Agenda Digital, Ryan Heath, "nadie está diciendo que los conductores de Uber no deban pagar impuestos, respetar las normas y proteger a los consumidores". En opinión de Heath, prohibir esta aplicación "no les da la oportunidad de hacer las cosas bien".

En España, sin embargo, el Ministerio de Fomento reconoció que la actividad de transporte realizada por Uber, en este caso, "es completamente ilegal", si bien es cierto que no se anunció ninguna medida al respecto. En el encuentro, al que asistieron el Director General de Transportes, Joaquín del Moral Salcedo, el Subdirector

General de Ordenación y Normativa, Emilio Sidera Leal y la Inspectora General de Transportes, Alicia Rubio, el sector les exigió "que cumplan y hagan cumplir la ley".

Movimiento "europeo" contra Uber

Las reacciones en Europa no se hicieron esperar tras conocerse la decisión de la Comisión. En Bruselas, los taxistas, a través de la asociación GTL, volvieron a insistir en que "no son taxis con licencia, son coches privados, con conductores privados, pero ganan dinero, así que deberían pagar impuestos". Por ello los taxistas se reafirmaban en su intención de paralizar las ciudades para protestar por la entrada de este tipo de aplicaciones y para defender su trabajo y sus derechos.

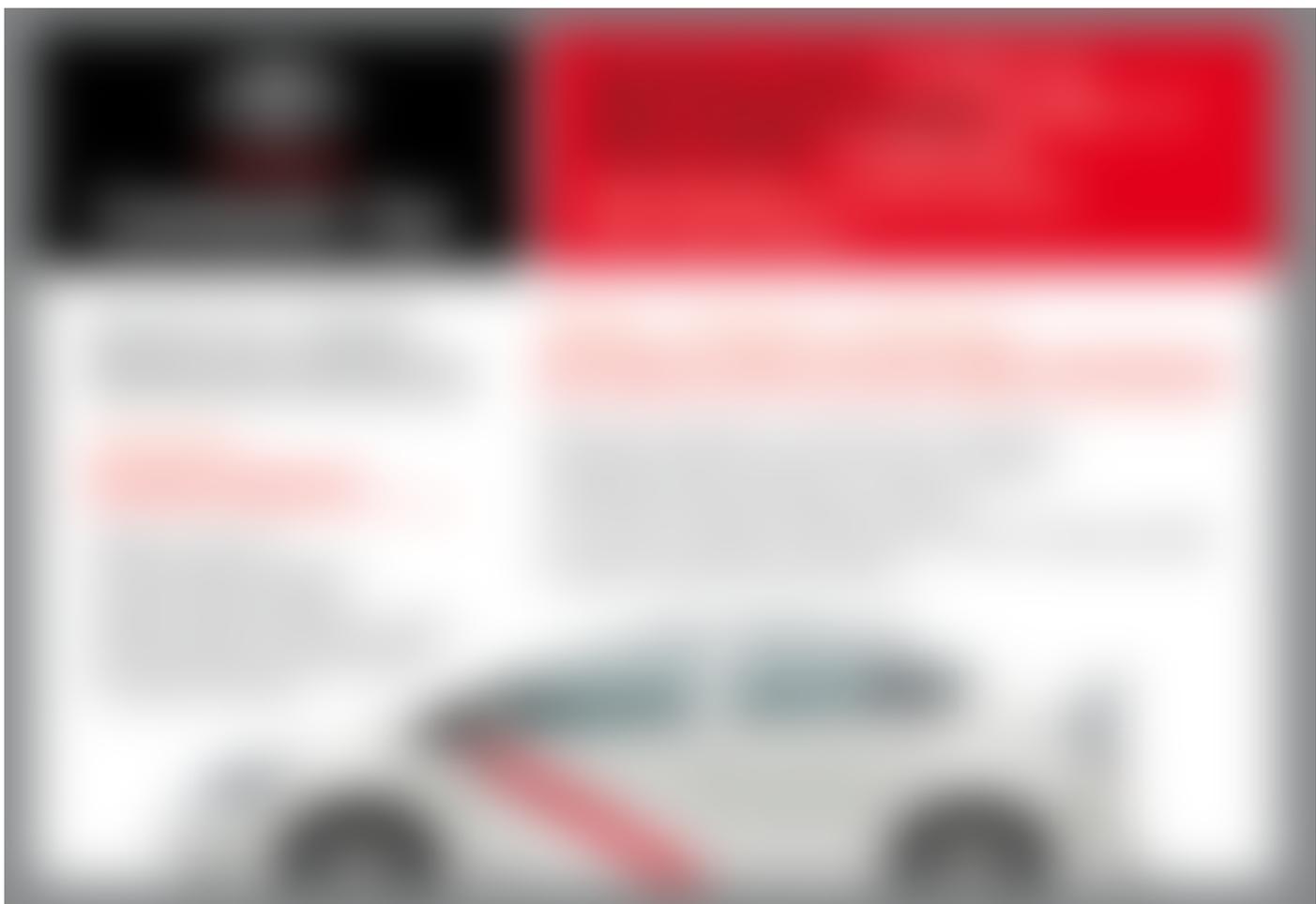
"Para el usuario es un problema de inseguridad"

Los primeros fueron los italianos. En Milán, unos 5.000 profesionales han mantenido un paro durante 5 días para pedir medidas contundentes y que se prohíba el uso de estas aplicaciones que, a su juicio, son completamente ilegales. Y volverían a parar el próximo 11 de junio.

En Londres, los profesionales también habían anunciado su intención de colapsar la ciudad para protestar. El representante sindical de los taxistas, McNamara ya señaló que con esta protesta quieren forzar

a los reguladores a que tomen cartas en el asunto. En su opinión, la administración está intimidada por "el dinero, poder e influencia" que conlleva la enorme presencia de Google y Goldman Sachs detrás de Uber. Pero no sólo los taxistas se han puesto en pie de guerra contra esta aplicación. Sin movernos de la capital inglesa, las compañías de minibuses también mostraron su disconformidad con Uber. También en Frankfurt, el presidente de la Asociación de Taxi Ragip Mandali pide a las autoridades que cumplan con sus responsabilidades de supervisión.

Francia también ha sido uno de los países donde los taxistas se han mostrado más beligerantes. Allí los taxistas explican que, con la llegada de las VTCs, cuyo número aumentó considerablemente des-





La Comisión Europea respalda a Uber y no prohibirá su sistema de transporte.

de 2009, el precio de sus licencias se ha hundido hasta un 25% de media. Por ello también se sumarán el 11 de junio a las protestas tal y como informaron en un comunicado conjunto las asociaciones FNDT, PET, FNAT, FNTI, Gescoop y Unidad del Sur. Además, en el país galo están pendientes del desarrollo de un proyecto de ley que regularizará el sistema de trabajo de las VTCs, permitiéndoles llevar a clientes en la calle sin reserva previa, aunque distinguiendo claramente entre el taxi y las VTCs.

Un mismo enemigo

En nuestro país y una semana antes de conocerse la negativa de la Comisión de prohibir estas aplicaciones, las asociaciones nacionales del taxi, CTE, Unalt y Fedetaxi apelaban al Gobierno para que tomara medidas contundentes y “plantara cara” a estas aplicaciones. En rueda de prensa,

“No es proteccionismo, sino denunciar una ilegalidad”

insistieron en que esta aplicación facilita la prestación ilegal de un servicio de taxi, además de fomentar “la economía sumergida, el fraude fiscal y social”.

“No es proteccionismo, sino denunciar una ilegalidad”, expresó Santiago Fraile, presidente de Unalt, durante la rueda de prensa. Recuerdan que este sistema “carece de autorización administrativa y que inevitablemente por ello operan al margen de la ley”. “No sólo es un problema para el taxi. Para el usuario es un problema de inseguridad”, insistió Julio Moreno, presidente de Fedetaxi, durante la intervención. El conductor puede ser conducido por cualquier particular, sin formación especial y sin ofrecer garantías al usuario. “Ni permiso BTP, ni derechos de los usuarios ni seguro de responsabilidad civil que cubre cualquier problema durante el viaje”. Por su parte, Gabriel Moragues, vicepresidente de CTE, advirtió de que esta aplicación, que viene respaldada por Google, termine “chantajeando” a las administraciones para que modifique la ley. Una posibilidad, subrayó, que “no podemos permitir”.

Pero no sólo el taxi se ha mostrado contrario a este tipo de centrales de reservas.

El Comité Nacional del Transporte por Carretera, Departamento de Viajeros, también se ha pedido al Gobierno su “más enérgica” actuación contra los sistemas ilícitos de transporte. Se refieren a Uber o Blablacar, empresas que a través de aplicaciones informáticas “ilegales” ponen en riesgo la seguridad de los usuarios. Por ello piden a los Ministros de Fomento, Hacienda y Trabajo su intervención e insisten en que se trata de una actividad económica que escapa a la tributación a la que están sometidas las empresas legales.

Desde hace dos meses Fenebus, la Federación Nacional Empresarial de Transporte en Autobús, ha solicitado el cierre de estas páginas o la regulación de su actividad. La Federación cree que este tipo de sistemas está generando uno 2.000 millones de euros, “importe que no se encuentra legalizado” y animan al Ministerio de Hacienda de que participe de esta cifra vía impuesto de sociedades y otros impuestos en el transporte regular de viajeros por carretera. En un escrito remitido a La Gaceta del Taxi, daban la “bienvenida al sector del taxi y concretamente a la Confederación del Taxi de España” y confiaba en que la administración preste más atención a sus demandas.

A las asociaciones nacionales y al Comité Nacional de Transporte se han sumado también todas las organizaciones representativas del taxi madrileño que, en un comunicado conjunto, han asegurado que “no van a consentir la implantación de aplicaciones de transporte ilegal de pasajeros”. Las ocho entidades firmantes, Asociación Gremial, Federación Profesional, Asociación Madrileña del Taxi, UGT-Uniatramc, SCAT, Radio Taxi Independiente, Radioteléfono Taxi y UECA, manifestaron con la mayor “contundencia” que no van a consentir la implantación de aplicaciones tipo Uber que llevan a prácticas “totalmente ilegales”. “El sector del taxi no parará hasta conseguir el compromiso del Gobierno de España para que prohíba este tipo de actividades ilegales”, advierten los dirigentes.



Unalt, Fedetaxi y CTE anuncian en rueda de prensa la manifestación el 11J.

Olga Lobo



RTT trabaja en un nuevo sistema



El Consejo Rector durante la asamblea.

Radioteléfono Taxi de Madrid ha cerrado el ejercicio de 2013 con un resultado económico “no tan desfavorable como cabría pensar”, las pérdidas alcanzaron sólo la cifra de 2.730,22 euros. Resultado que contó con el apoyo mayoritario de los socios al igual que el resto de puntos del orden del día, presentados en la pasada Asamblea Ordinaria del pasado 31 de mayo.

Este saldo negativo fue consecuencia, según explicó el propio presidente Julio Hernández durante el informe de gestión, de la devolución del exceso en el cobro de la cuota en 42 euros y de no haber pasado el recibo de los servicios del segundo trimestre. El beneficio obtenido antes de dicha devolución fue de 205.352,07 euros. Radioteléfono facturó 7,5 millones de euros, un 9,47% menos que en 2012, una caída resultado de la situación de crisis en la que está inmersa la sociedad y se ha visto atenuada por la constante labor del departamento comercial, de acuerdo con el propio Hernández.

El presidente también destacó en su exposición la buena marcha de la gestoría gracias a la “agilidad y eficacia” en las gestiones realizadas, obteniendo un índice “muy alto” de aceptación entre los socios.

Pero sin duda una de las principales novedades presentadas ante los socios fue el futuro cambio de sistema en la central, el Alfa 6. Desarrollado por MoviStar, permitirá a Radioteléfono ofrecer un servicio y global. En palabras de su presidente, Julio Hernández, la radioemisora ha estado trabajando conjuntamente con Telefónica en el diseño de la nueva versión del pro-



El Alfa 6 permite compartir gastos y eliminar elementos físicos

grama Alfa 6 para la gestión de reservas y despacho de servicios. Así se adaptarán a las nuevas tecnologías permitiendo a Radioteléfono alojar su sistema informático en el nuevo data center de Telefónica, “considerado en estos momentos el mejor de Europa”.

Entre las ventajas mencionadas por Hernández destaca la descentralización del centro de control, la posibilidad de compartir gastos y programa con otros radiotaxis y la eliminación de elementos físicos de nuestra sede social, tales como servidores, centralita, líneas de conexión telefónica, línea de datos, etc.

Para el vicepresidente y tesorero, Andrés Veiga, la clave está en crear un radiotaxi “non stop”, que no pare. “Vamos tener una

tecnología para los próximos 10 años y el cambio va a ser casi tan importante como el que hicimos en 2003”, aseguró.

“Con este nuevo programa”, explicó Veiga, “tenemos ilimitada capacidad en cuanto a memoria de almacenamiento”. Además, “permitirá que con una misma llamada registrada en Madrid se le pueda dar servicio a un cliente en Barcelona y otra vez en Madrid. Es decir, cada radiotaxi despachará igual que se está haciendo ahora a través de Pidetaxi”.

Veiga adelantó que se comenzará a instalar en paralelo en el mes de junio y que hay muchas cuestiones a desarrollar mientras se termina de implantar esta nueva central, “como por ejemplo el despacho por proximidad”.

Un futuro global

Además de este cambio, se está trabajando en la integración de la aplicación Pidetaxi con otros sistemas de gestión de flotas como son Demesix, Autocab y Auri-ga. “Un avance muy importante porque así podremos estar presentes a nivel nacio-

on stop”

nal”. Desde su presentación en noviembre, su crecimiento ha sido “constante” y en breve estará operativa una nueva actualización del programa así como nuevas versiones compatibles con BlackBerry y Windows Phone.

“Ese debe ser el futuro”, afirmó Hernández durante su intervención y volvió a insistir en la necesidad de que todos los socios de Radioteléfono porten en sus puertas la publicidad de Pidetaxi para que la gente conozca la existencia de esta aplicación que ha sido desarrollada por y para el sector. “Hay que ser conscientes de que otras entidades privadas obligan a ello y nadie protesta. Entendemos que la publicidad de Pidetaxi debería ser obligatoria para todos”, subrayó.

“Entendemos que la publicidad de Pidetaxi debería ser obligatoria”

El perjuicio de las nuevas tarifas

Durante la Asamblea también se abordaron otras cuestiones relacionadas con la competencia dentro del propio sector. El Consejo Rector se refirió a algunas prácticas de comerciales de otras radioemisoras, concretamente Radio-taxi Gremial se refirió a un documento al que habían tenido acceso. Si bien esto es algo que “siempre había pasado”, en palabras de Enrique Gutiérrez, secretario de RTT, “hasta el momento no teníamos ningún documento”. Descuento directo en factura desde el primer euro a sus clientes, descuento vía rappel y la posibilidad de establecer una tarifa fija hasta el aeropuerto, incluso antes de que ésta se aplicara de forma legal. Hernández zanjó el asunto asegurando que hablarán con ellos para tratar de aclarar el tema en la próxima reunión en la que coincidan.

Precisamente en relación a las tarifas, el presidente lamentó los cambios introducidos, como la subida del tope de llegada a la zona B, 8 euros, que calificó como un “grave error”. “Entendemos que se ha creado un problema mucho mayor para todos los servicios de radioemisora al perder la competitividad frente a las emisoras locales y app que llegan gratis a recoger” explicó el presidente. Para el presidente se debería haber mantenido el máximo de llegada en 5 euros, igual que en la zona A.

Con relación a este punto, Hernández adelantó la necesidad de tomar medidas para competir en igualdad de condiciones y planteó la posibilidad de celebrar una Asamblea Extraordinaria tras el verano, a la espera de conocer si hay respuesta por parte del Ayuntamiento. “Lo que tenemos que tener claro es que somos una gran cooperativa con 3.200 socios, pionera en el sector, la más antigua de Madrid y España y nos quiten los clientes, y eso es algo que no se puede consentir”

En Asturias

El transporte escolar en taxi, “perf

Según datos del Principado, Asturias es la primera comunidad autónoma que tiene contratos estables con el sector para prestar servicios de transporte escolar. Concretamente, un 34,4% de las rutas de transporte público escolar son realizadas por los taxis, lo que representa una de cada tres. Así lo manifestó la consejera de Fomento, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, Belén Fernández, quien resaltó que Asturias es “la primera comunidad autónoma que tiene contratos estables con el sector para prestar este tipo de servicios”.

Explicó también que con estas iniciativas se garantiza “estabilidad en la creación y mantenimiento de empleo en el sector a la vez que proporcionamos un buen servicio a los escolares y favorecemos que las plazas libres puedan ser utilizadas por los ciudadanos con el billete único del CTA” ha explicado.

Sin embargo, pese a la buena disposición de la administración, el taxi no lo ha tenido fácil para hacerse un hueco dentro del transporte escolar y han sido muchos los que han puesto zancadillas a su trabajo. La última, el recurso contencioso administrativo interpuesto por dos asociaciones de autobuses, ASTRA y ASVIPYMET, contra la resolución del Director General del Consorcio de Transportes de Asturias, con fecha 16 de agosto de 2012, que resolvía a su vez contra los pliegos y documentos contractuales relativos a las condiciones que deben regir la contratación del transporte escolar.

Una denuncia que ha sido desestimada por el Tribunal Superior de Justicia de Asturias y que para el presidente de la Federación Asturiana del Taxi, José Artemio Ardura, demuestra que los taxis están “perfectamente capacitados, habilitados y autorizados” para la realización de transporte escolar en todo el Principado.

Para Ardura, el principal objetivo de estas asociaciones era la de “impedir el acceso de los taxis a la posibilidad de concursar para la realización de transportes escolares”. Una cuestión que no fue aceptada por el Consorcio de Transportes de Astu-



El transporte escolar en taxi, fundamental en zonas con orografía complicada.

Una de cada tres rutas escolares se hace en taxi

rias, CTA y que la Federación ha valorado “muy positivamente” al entender que se defiende al sector.

Recuerda el presidente que el taxi realiza un servicio “imprescindible” en áreas de difícil acceso, habituales en la orografía asturiana.

Esta labor la estaban realizando los taxistas desde este mismo invierno, a pesar del recurso, tal y como explicó la propia consejera de Fomento. Los vehículos ya se están equipando para que los usuarios puedan validar sus títulos del CTA al igual que lo hacen en los autobuses. Cabe recordar que el Principado de Asturias, a través del Consorcio de Transportes, ha impulsado la transformación de las tradicionales concesiones de transporte escolar en concesiones zonales, de forma que las plazas libres de los escolares pueden ser utilizadas por el resto de ciudadanos de las zonas rurales asturianas para desplazarse.

Como explicó el presidente de la Federación, el taxi es necesario en zonas dispersas y con escasez de niños, e insistió en

señalar como “anti económico e irracional” que este servicio se tenga que prestar en autobuses “mucho más caros para todos los ciudadanos y potencialmente peligrosos en según que carreteras”.

Recurso contra el taxi

Las empresas de transporte ASTRA y ASVIPYMET recurrieron las condiciones



José Artemio Ardura, presidente de la Federación Asturiana del Taxi.

mente legal”

necesarias para poder acceder al concurso de transporte escolar en el Principado. En su recurso, manifestaban que los vehículos taxi no reunían los requisitos marcados por el RD 443/2001: sin seguridad, sin acompañante durante la ruta de transporte y sin cumplir con los mínimos de antigüedad.

Pese a esta argumentación, la sentencia manifiesta que “no se puede decir que los vehículos de turismo no cumplan con los requisitos establecidos para realizar transporte escolar en su normativa reguladora”. En el apartado de seguridad, según señaló la Sala de lo Contencioso-Administrativo en su fallo, a la hora de concurrir a concurso se exige la presentación de un certificado expedido por la Dirección General de Industria, donde consten matriculados, fecha de primera matriculación, plazas y titularidad de todos los vehículos ofertados que reúnan los requisitos técnicos y administrativos para realizar transporte escolar.

El taxi escolar, un servicio “imprescindible” en Asturias

Con respecto a tener que llevar acompañantes, puntualiza la sentencia que es el propio Real Decreto 443/2001 el que establece la diferencia entre autobuses y turismos (autotaxis) puesto que “únicamente” impone la obligación de disponer de acompañantes a autobuses. En caso de resultar un taxi adjudicatario el titular de taxi, no será necesario disponer de acompañante. Por último y en relación a la antigüedad de los vehículos, si bien el artículo 3 del Real Decreto 443/2001 establece que, como regla general solo podrán prestar servicios de transporte escolar aquellos vehículos que no superen al inicio del curso escolar los diez años de antigüedad, sí admite que se puedan adscribir vehículos de hasta dieciséis años, contados desde su primera matriculación, siempre que se cumplan conjuntamente una serie de requisitos que se especifican.

Por todo ello, el Tribunal Superior de Justicia de Asturias decidió desestimar el recurso.

Una decisión que satisface a los profesionales asturianos que denuncian públicamente la acaparración de todos los servicios de transporte por parte de estas empresas de autobuses y que “en no pocos casos han estado acostumbradas a subcontratar a posteriori algunos de esos servicios a los propios taxis, quedándose con un 10% de la facturación sin realizar labor alguna y utilizando “impunemente al sector”.

El imparable camino de la tecnología



Superada la primera década del siglo XXI, todavía nos sorprendemos de los avances tecnológicos que año tras año hacen nuestra vida un poco más fácil. Si bien es cierto que muchas de las posibilidades que se nos mostraban en las películas de ciencia ficción de los años '80 todavía no son realidad, coches voladores, teletransporte, viajes interestaciales, colonias en la Luna... sí que podemos hacer otras cosas que estas mismas películas no llegaron a reflejar. Comprar comida o ropa cómodamente desde el móvil, consultar nuestras finanzas en la *tablet*, reservar un viaje, facturar un vuelo a través de una aplicación...pedir un taxi con un *click*. Pero además, en muchos casos, todas estas nuevas herramientas a nuestro alcance nos facilitan el trabajo. Y a los profesionales del taxi, también.

Las antiguas gestiones de flota van, poco a poco, cediendo el paso a nuevas fórmulas que permiten que los profesionales no tengan que hacer grandes desembolsos económicos. Porque la crisis ha sido, y continúa siendo, un gran catalizador de alternativas a los sistemas más tradicionales, ofreciendo a los taxistas un amplio abanico de posibilidades para escoger aquello que más se ajuste a sus

necesidades y, por qué no, a su bolsillo. Empresas veteranas y otras que llevan menos de un lustro compiten en un mercado que se ha vuelto más competitivo, obligándolas a ofrecer productos punteros a precios cada vez más asequibles.

La revolución vía *smartphone*

Desde hace apenas dos años, las aplicaciones para *smartphones*, también conocidas como apps, ofrecen su sistema a los taxistas para poder hacer clientes cómodamente a través de su teléfono y no dejan de crecer. En todo este tiempo son miles de profesionales los que se han decantado por estos mé-

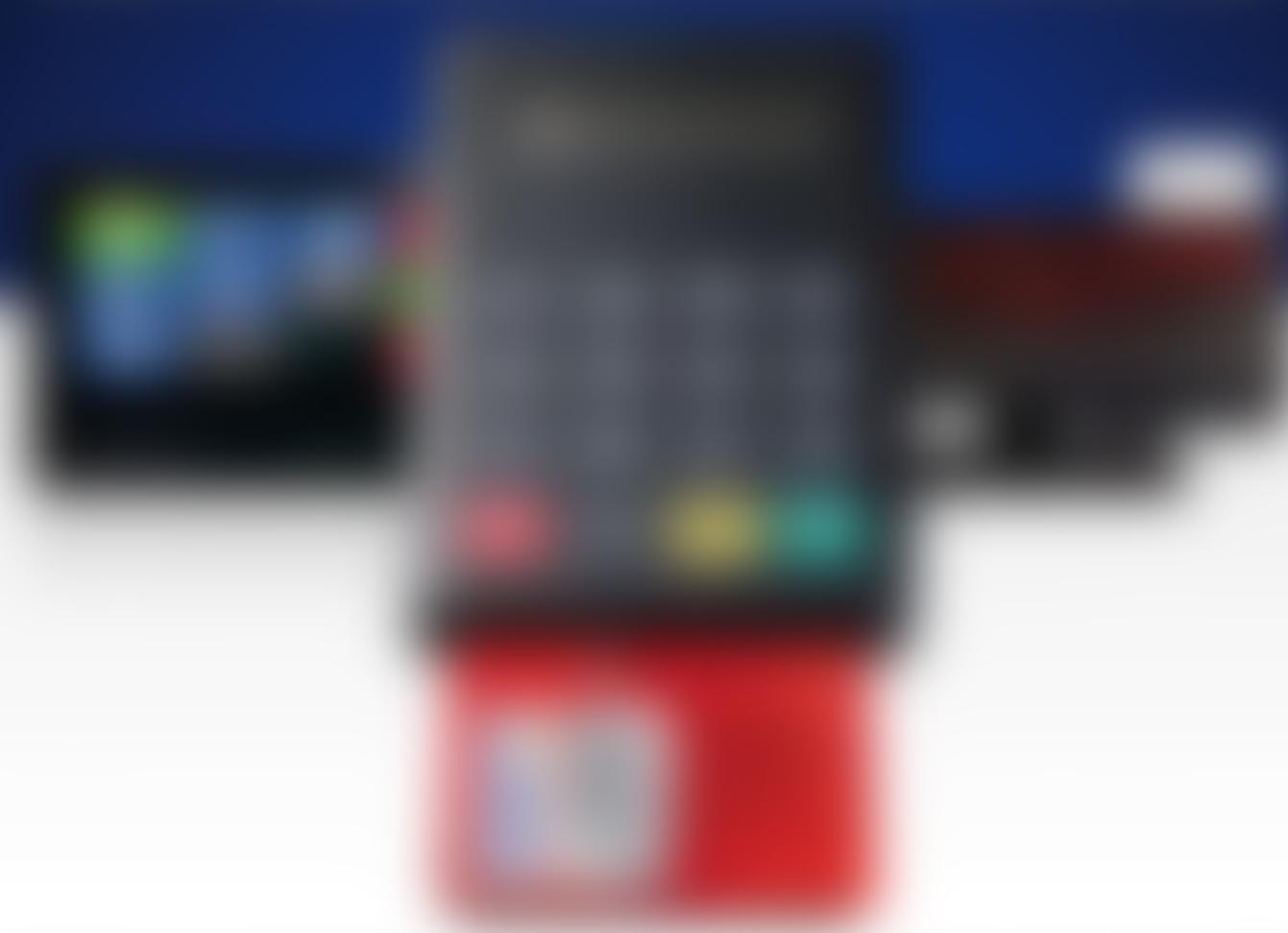
todos para hacer más carreras únicamente descargando una aplicación en su teléfono móvil.

Pero no sólo las apps ofrecidas por empresas tecnológicas han crecido. También las desarrolladas por las propias radioemisoras son cada vez más habituales. El taxi ha descubierto los beneficios del móvil para estar interconectados con sus clientes, proporcionándoles información extra y una mayor seguridad a la hora de moverse por la ciudad. Y los usuarios, sobre todo los más jóvenes que se desenvuelven en un entorno tecnológico y virtual, lo agradecen.



COMPARISON OF TWO

DIFFERENT METHODS OF ANALYSIS



Method A

Method B

Method C

100%

100%

Apuesta por la innovación y la calidad



Esteban López, uno de los taxistas de mytaxi en Madrid, opina que el sistema le *“ha aportado muchas ventajas. Es una nueva forma de trabajar que no requiere una inversión mínima para sumarse al servicio, sólo hay que tener un smartphone, si es que no lo tienes. Además, con las puntuaciones de los pasajeros se valora también mi trabajo”*.

Por su parte, David Juárez, taxista de Barcelona está convencido de que *“mytaxi ha proporcionado transparencia al sector y al trabajo del taxista, y todo esto hace que se perciba como un servicio de más calidad”*.

A nivel de usuario ofrece una experiencia única. Permite pedir el taxi a través de la app y además personalizar al máximo el servicio, con opciones que van desde una reserva anticipada hasta disponer de un taxi que acepte mascotas.

Tanto para los usuarios del servicio como para los taxistas *“Ha aportado muchas ventajas y ha generado una competencia que en el sector no estaban acostumbrados”*, comenta López. Se han suprimido los costes fijos, permite a los taxistas tener su propia car-

tera de clientes, reservas sin intermediarios, y por último, el lanzamiento del servicio corporativo Cuentas de Empresa mytaxi.

Para Antonio Cantalapiedra, director general de mytaxi, *“Sin lugar a dudas, el futuro del sector pasa por seguir apostando fuerte por las nuevas tecnologías y por seguir innovando”*. Otra de las principales apuestas de la aplicación es claramente la calidad. Es uno de sus valores diferenciales. *“No todos los taxistas pueden entrar a formar parte de nuestro servicio. Para ello tienen que reunir una serie de condiciones y mantener una buena puntuación por parte de los usuarios”*.

Para entrar en el servicio es imprescindible realizar una formación en la que se les explica como funciona la aplicación. *“Creo que esta parte es muy importante y le da un valor añadido a la aplicación, ya que esto genera un sentimiento de pertenencia hacia una empresa o un equipo y esto nuestros taxistas lo valoran mucho”*, señala Cantalapiedra.

Mytaxi ha roto muchas barreras en el sector del taxi y ha conseguido uno de sus principales objetivos: mejorar la percepción del sector. Si pensábamos que todo estaba inventado, en el 2010 Niclaus Mewes y Sven Küpler lanzaban la primera aplicación de taxi para pedir y pagarlo a través del smartphone.

Dos años después aterrizaban en España y en este tiempo ha conseguido hacerse un hueco en el sector con más de 4.000 taxis en su flota, entre Madrid y Barcelona.





Notification

Notification is a system that allows users to receive information about events or activities that are happening or about to happen. It is a key component of many mobile applications and operating systems.

- Notifications can be sent to users via push notifications, in-app messages, or email.
- They are used to alert users of new messages, updates, or events.
- Notifications can be customized to show only the information that is most relevant to the user.
- They can also be used to provide feedback or guidance to users.

Notifications are an essential part of the user experience, providing a way for users to stay up-to-date on important information. They can be used to improve productivity, increase engagement, and provide a more personalized experience for users.

“Con una cuota mensual, cualquier flota tiene todo lo necesario”



A finales del 2011 surgió un nuevo concepto en herramientas de gestión de flotas. Con la llegada de las nuevas plataformas móviles de gran consumo, y en especial Android, surgió la aplicación Spartan como alternativa a los terminales de datos tradicionales, caros de comprar y mantener y de obsolescencia programada. Spartan nace con un modelo de negocio de “pago por uso”, donde sólo se paga por el software, siendo el taxista libre de elegir el mejor terminal que se adapte a sus necesidades.

De este modo se garantiza la evolución, adaptación de la aplicación a los nuevos avances tecnológicos y sostenibilidad de la misma. Para profundizar en el tema, hablamos con Javier Ruiz, ideólogo de Spartan.

Gaceta del Taxi. - ¿A qué se debe el éxito de una herramienta como Spartan en el sector del taxi?

Javier Ruiz.- Tradicionalmente, para poner un sistema de gestión, era necesario gastar una fortuna en un equipo, en la central que lo conecta, además de infraestructura como Servidores, bases de datos, cuotas de mantenimiento, etc. Sin embargo, con este sistema basta con una cuota mensual de uso y cualquier flota tiene todo lo necesario para funcionar, de forma básica, en menos de 48 horas, con sistemas basados en cloud y sin necesidad de inversiones caras y obsoletas. Tal fue el impacto de Spartan en el mercado, que todos los fabricantes tradicionales se han visto obligados a seguirnos, teniendo que sa-

car sus propias aplicaciones, pero con varios años de retraso.

G.T.- ¿Se puede comparar este sistema con otras aplicaciones para solicitar taxi a través del móvil?

J.R.- No, son cosas muy distintas. Spartan no es un app de pedir taxis, sino una herramienta para los taxistas y las centrales que permite aumentar el rendimiento y la calidad de trabajo de las operadoras y los taxistas, facilitando herramientas para competir en un mercado que evoluciona rápidamente.

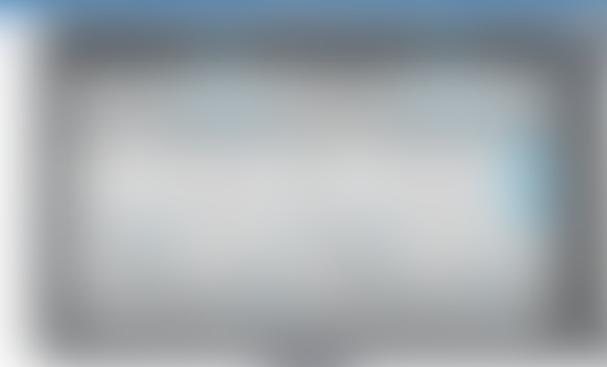
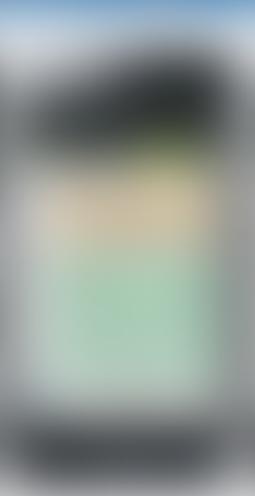
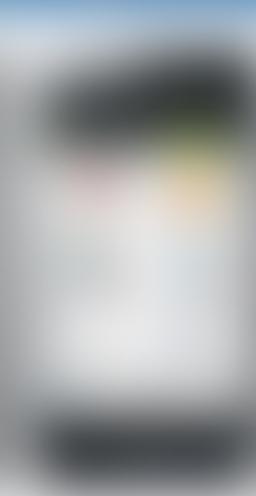
G.T.- Usted insiste en que el precio es reducido, pero otros proveedores anuncian precios inferiores. ¿Qué puede decir a esto?

J.R.- Muchos proveedores ocultan conceptos de coste que van asociados a la compra de otros productos o complementos de su marca, por lo que en realidad los precios que ofrecen son engañosos.

G.T.- ¿En qué supera Spartan a otras aplicaciones similares?

J.R.- En primer lugar, puede funcionar con taxímetros de cualquier fabricante. Además dispone de periféricos como una impresora que no requiere de instalación, mucho más barata que cualquiera de las que se instalan en la actualidad. Por otro lado, Spartan es un sistema versátil, que se puede adaptar a multitud de modos de trabajo: por cercanía, por paradas, por zonas, por colas de trabajo, con gestión de guardias, etc, etc.





Un año conectando a taxistas y pasajeros en España



permite sacar mayor rendimiento de su turno de trabajo, les proporciona más ingresos y conectar con el pasajero del siglo XXI. Y por otro lado dar a conocer la aplicación entre los usuarios. Durante este año hemos hecho una gran inversión en campañas y acciones para cumplir este cometido que es la base del servicio, atraer y conectar clientes con nuestros conductores y hacerlo contándoles que es lo más seguro, lo más rápido y lo más cómodo. Hoy, ya son más de 100.000 los usuarios que llevan consigo la aplicación Hailo para pedir su taxi.

La idea de Hailo nació en Londres de la mano de un grupo de taxistas, y los taxistas que trabajamos en las oficinas de Hailo, comprendemos las necesida-

des del sector y de los profesionales. Ese conocimiento lo hemos aplicado desde nuestro nacimiento y desarrollo como empresa en buscar siempre nuevas fórmulas para que el mundo del taxi crezca, dotarle de seguridad, evitar la piratería e incrementar de esta forma la confianza de los consumidores incluso entre los más jóvenes y reticentes a utilizar el taxi como medio de transporte.

Pero nosotros somos solo un facilitador, una herramienta para conectar personas, el gran esfuerzo ha sido el de miles de conductores que con su trabajo diario y su confianza en Hailo nos han ayudado a cumplir ese objetivo de acercar el mundo del taxi a los usuarios de esta nueva era.

Hace un año que desembarcaron en Madrid y Barcelona y Óscar Gómez, responsable de apoyo al taxista, cree llegado el momento de hacer balance.

Han sido muchos los avatares desde que en Hailo decidimos lanzarnos a la aventura de traer nuestra aplicación para dispositivos móviles al mercado español. No solo llegamos en un momento en que los datos económicos no eran los más favorables sino que además teníamos que animar y convencer a miles de profesionales y a muchos más usuarios a utilizar una nueva forma de comunicarse entre ellos.

Desde nuestra llegada a España nuestro principal objetivo ha sido el de mantener la movilidad de los clientes del taxi en las ciudades y el de establecer entre los profesionales y los usuarios un nuevo tipo de relación, más cercana, de mayor confianza y seguridad para todos. El reto era grande: Por un lado acercarnos a los taxistas y hacerles ver en Hailo un compañero más de su día a día, que les



Nuevas tecnología para la mejor gestión

“Zitytaxi” es el nombre de la nueva plataforma de control de flotas desarrollada por la empresa WebDreams, que comienza con fuerza el desarrollo de soluciones encaminadas a la utilización de nuevas tecnologías en el gremio del taxi. “Zitytaxi” ha sido desarrollado desde un punto de vista innovador, al sustituir los antiguos terminales de control que llevaba cada taxista dentro de su vehículo por un teléfono con sistema operativo Android y una app de gestión de zonas y recepción de pedidos.

Características importantes de la plataforma son: el posicionamiento automático en parada y que desde cualquier punto con acceso a internet se puede asignar servicios, control en la nube. Además de la gestión de flotas “ZityTaxi”, el sistema se completa con el pulsador para solicitud directa de taxis desde establecimientos públicos “Starttaxi” y un novedoso sistema de tarjetas tanto para abonados, como tarjetas en prepago, el “TiqueTaxi”, sistema que permite generar tickets online desde el dispositivo del taxista.

Una solución integral

“TiqueTaxi” es la solución integral a: Taxi a demanda, cobro a tarjetas de transporte público / ciudadanas / turísticas y junto con el módulo de bonos es la solución a medida del sistema de servicios bonificados para personas con movilidad reducida en Taxis adaptados.

Las emisoras que contraten este año 2014 tendrán condiciones especiales según comenta Diego Gavín, Director de expansión del producto.



Tecnología integral para el taxi del siglo XXI

Desde 2009, eTaxi ofrece su sistema de gestión de flotas flexible a todas las flotas, grandes o pequeñas, que lo requieran. Como explica Luis de la Portilla, representante de eTaxi Group AG, empresa propietaria de eTaxi, ofrecen un servicio de calidad a un precio muy competitivo, sin necesidad de grandes inversiones económicas.

Gaceta del Taxi.- Un lustro en el taxi y eTaxi continúa evolucionando. ¿En qué consiste este sistema de gestión de flotas?

Luis de la Portilla.- A pesar de que aún confunden eTaxi con una simple aplicación móvil de tantas, es un completo sistema de gestión de flotas, despacho de servicios y comunicaciones que va dirigido a las asociaciones y no al taxista particular. Desarrollado y permanentemente actualizado con nuevas funciones gracias al apoyo y sugerencias de los taxistas que demandan la creación de un sistema con tecnología del siglo XXI sin necesidad de invertir en equipos de miles de euros, sino con equipos de consumo que se pueden encontrar en cualquier tienda de telefonía, así como nula inversión en equipos, centralitas y similares en la emisora. Después de tantos años, puedo afirmar que no existe una plataforma igual en todo el mercado. Desde entonces hemos ido creciendo y estamos en muchas ciudades: Madrid, Valladolid, Córdoba, Murcia, Valencia, Linares, Tenerife, Telde... así como un montón de otras pequeñas poblaciones con pequeñas flotas.

G.T.- ¿Qué ventajas ofrece este sistema a los taxistas?

L.d.I.P.- La primera ventaja es el ahorro económico con relación a otras opciones. De cara al taxista, sólo necesita un

simple terminal smartphone, que puede ser el suyo particular, lo conectan con sus claves, y pueden recibir todos los servicios de su flota. De cara a su central, si quisiera contar con ella nada más que una conexión a internet y ordenadores. Sin servidores, centralitas telefónicas, ni nada similar. La transparencia en la asignación de servicios, quedando registrado absolutamente todo, el acceso permanente a sus bases de datos de SUS clientes, creación de informes, etc., así como su flexibilidad, autogestión (crear o cambiar una zona o parada, forma de trabajo o cualquier otro parámetro de configuración no lleva más de 10 segundos), acceso deslocalizado al 100% de la central por parte de los responsables, son algunas de las cualidades del sistema, unido a la solidez de su software, contrastado durante 5 años por taxistas exigentes. Su capacidad de adaptación a la forma de trabajar de cada flota es otra de sus mayores virtudes, llegando incluso a la completa automatización de todos los servicios, incluso los telefónicos. Tenemos flotas grandes en ciudades muy grandes, pero también flotas pequeñas en ciudades más reducidas. Lo que queremos es ofrecer más posibilidades de calidad tanto a taxistas como usuarios

G.T.- Hablando del usuario, ¿qué opciones tiene para solicitar un taxi?

L.d.I.P.- Nuestro objetivo es que el usuario final pueda solicitar un taxi de la manera más sencilla posible. Sin olvidar la fórmula más importante de pedir un taxi, que es el teléfono, ya sea atendido por operadoras, atendido directamente por el taxista que el sistema indique según la configuración elegida por la flota o totalmente automatizado de tal forma que el cliente sólo tenga que pulsar un



número para solicitar un taxi. Además, tenemos desarrolladas aplicaciones móviles (las primeras que aparecieron en el mercado) para pedir taxi sin intermediación de operadoras así como vía web en tiempo real o diferido. Para las empresas hemos creado su propio panel específico, donde pueden consultar en tiempo real el consumo del taxi que mantiene en un mes, facturación inmediata, vales automáticos... Estamos hablando de lo que se aplica a otros sectores pero al taxi no había llegado. Este es nuestro valor añadido de cara al cliente. Ofrecemos calidad del siglo XXI para el taxi del siglo XXI

Auriga apuesta por soluciones Android y plataformas en la nube



Con más de 11000 taxis trabajando en España con su sistema de gestión y presencia en la totalidad de las 17 CC.AA, Auriga parece dispuesta a mantener su status de empresa líder en gestión de taxis. Entre sus novedades tecnológicas presenta la aplicación para Android- Auriga Taxi Mobile, su plataforma en la nube (Cloud Hosting) y la integración de las principales Apps de Reserva dentro de su protocolo.

Auriga Taxi Mobile - Solución Android

Además de la ya conocida arquitectura de terminales propios, la compañía ha desarrollado su nueva aplicación para Android llamada 'Auriga Taxi Mobile'. Una solución tecnológica que cumple ampliamente las expectativas en cuanto a fiabilidad y capacidad para operar con las centrales que tienen instalado el sistema Auriga para la gestión de sus flotas. Se ha renovado por completo la interfaz gráfica respecto a la versión anterior haciéndola más fácil e intuitiva. Entre las nuevas prestaciones hay que destacar la función que permitirá al taxista hablar directamente con la central sin tener que usar la emisora o el teléfono. Por otro lado, el dispositivo "canta" los detalles del servicio y los mensajes y, además y en todo momento, el taxista dispone de información del estado de la flota tanto en libre, ocupado, finalizando así como los servicios en subasta.

La aplicación integra el navegador de Google con automatización de las rutas a las direcciones de recogida y destino de los servicios. Todas las ventajas para que el taxista elija el dispositivo que desee tan solo abonando una pequeña cuota mensual que cubre la licencia de software.



Plataforma en la nube "Cloud Hosting" de Auriga

El equipo técnico está en fase de implantación de esta plataforma para la gestión de sus centrales. La posibilidad de alojar el sistema en la nube permite a los radiotaxis contar con toda la funcionalidad de nuestro sistema y disponer de la última tecnología renovada de manera continuada a muy bajo coste, ya que se suprimen los gastos derivados de la renovación del hardware del servidor así como otros costes de mantenimiento. La seguridad está garantizada al máximo ya que en caso de caída de un servidor, otro toma su lugar en pocos segundos para que la flota continúe trabajando con normalidad. Asimismo, se garantiza la realización automatizada de las copias de seguridad sin intervención del cliente.

Integración de las principales aplicaciones (Apps de reserva)

Auriga ha puesto en marcha el Protocolo 'Teranet' para integración de APPs de reserva totalmente gratuita para todos aquellos clientes que lo deseen. Una apuesta con la que Auriga pretende garantizar la protección del sector mediante la integración con las principales aplicaciones de reservas de servicio de taxi (APPs) dirigidas a los radiotaxis ('Quiero un Taxi', 'PideTaxi' y 'MoviTaxi'). Este protocolo de integración queda abierto y sin coste alguno a disposición de las aplicaciones y empresas que quieran utilizarlo y ofrecer con ello un servicio específico para los radiotaxis que trabajan con Auriga y que pueden ampliar su abanico de servicios adicionales y, con ello, aumentar sus ingresos.





Hand in Hand



Hand in Hand

SCAT supera por amplia mayoría pese al ejercicio negativo

“El año 2103 ha sido con diferencia el año en que esta crisis interminable más se ha notado en Cooperativa”, con estas palabras el presidente, SCAT (Sociedad Cooperativa de Autotaxi) Carlos Herrera, anticipaba un escenario económico poco favorable para la entidad. Pese a ello, en la asamblea del pasado 24 de mayo de SCAT a la que acudieron sólo 293 socios, se aprobaron por amplia mayoría las cuentas de la entidad así como el resto de puntos del orden del día, incluidas dos propuestas del Consejo Rector.

El presidente también destacó que el taxi es un sector “atacado desde varios frentes, los legales y los ilegales” en relación a empresas externas y a otras entidades del propio sector sobre las que se debatió ampliamente durante la Asamblea.

La cifra de negocio en 2013 fue inferior a la del año anterior, situándose en 29.364.155 euros, un 2,6% menos, y el resultado del ejercicio se cerró con un déficit de 242.557. “Pérdidas importantes pero no preocupantes, SCAT se mantiene firme” aseguró Herrera y añadió que la entidad “dispone de fondos propios suficientes para responder ante los organismos públicos y proveedores”. El número de socios a diciembre de 2013 era de 13.090, lo que supone 329 socios menos que en 2012. Las altas en 2013 ascendieron a 143 y se produjeron 472 bajas, de las cuales 298 se debieron a la falta de pago. Esto significaría que sólo 174 socios cursaron baja voluntaria.

La implantación de la regulación horaria, que supone menos coches en activo las 24 horas y por tanto también menos gasto de taller, así como la inversión en los stands informativos del aeropuerto y el “gran esfuerzo por mantener la plantilla”, cuyo coste supera el 16%, son algunas de las principales causas que han provocado esta situación, en opinión del presidente.

Céntimo sanitario

Uno de los puntos más polémicos fue la reclamación del céntimo sanitario. Según el presidente, Cooperativa comenzó a reclamar en 2010 la devolución de este impuesto, más de 3 millones de euros desde



El Consejo Rector durante la Asamblea del pasado 24 de mayo.

2006. Explicó que en la factura oficial no se desglosa el céntimo sanitario e insistió en que no se ha repercutido este impuesto al socio. Sí asumió el error en los tickets de carburante que incluían la coetilla “Impuesto de Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos incluido”.

Esta cuestión fue ampliamente debatida por varios socios en el estrado, como es el caso de Iñaki Aramburu que pidió “claridad” al Consejo Rector, así como la constitución de una comisión para aclarar la situación. A esta petición se sumaron también Juan Sánchez y Román García Polvorinos.

Gremial en el punto de mira

Otro tema de debate fue la gestión de la tarifa fija por parte de las asociaciones, novedad que afectó principalmente a los socios que llevaban la capilla Tydesa. “Los 750 socios de Cooperativa que trabajan con esta capilla no tuvieron que cambiarla como decían en otros talleres”. Precisamente sobre otros talleres habló el presidente de SCAT, que recriminó que desde la Asociación Gremial se promocione un taller privado en claro perjuicio de la entidad. Taller que en un principio no fue mencionado pero al finalmente se le puso nombre y apellidos: Centax y Creditaxi.

Por alusiones, en su intervención el presidente de Gremial, Julio Moreno, respondió textualmente: “hemos promocionado otro taller porque somos contrarios a que existan cuotas obligatorias de mantenimien-

Elecciones en Cooperativa

El pasado 28 de mayo Cooperativa celebró elecciones para renovar parte del Consejo Rector. También se eligieron tres interventores y los miembros del nuevo Comité de Recursos. Sólo un 5,2% de los titulares ejerció su derecho al voto, 692 votos totales, de los cuales 2 fueron en blanco y 690 válidos. Francisco Cibreiro (577 votos), Ruperto Moreno (590 votos), y Carlos Plaza (590 votos) repiten en sus cargos como vicepresidente, secretario y vocal 2º respectivamente, manteniendo sin cambios la directiva. Además, Prudencio Estebarez (551 votos), Miguel Ángel Gómez (553 votos) y Francisco Javier García, (570 votos) fueron elegidos interventores de cuentas y Javier Blanco (578 votos), Cristina Díaz (589 votos), Olga Martín, (570 votos), Carlos Pelayo (562 votos) e Isabel Torre (573 votos) formarán el nuevo Comité de Recursos.

to”. Con respecto a la tarifa fija, Moreno aseguró “asumirlas en su totalidad, al igual que el resto de la directiva”. Palabras que provocaron el abucheo general de la sala.

Sobre este aspecto, Román García Polvorinos solicitó al Consejo Rector para que estudiase si hubiera lugar en los estatutos

Asamblea

para proceder a la apertura de un expediente de sanción a Julio Moreno que además de presidente de Gremial es socio de Cooperativa por estas declaraciones admitiendo haber promocionado otro taller privado.

En relación a los stands informativos, Herrera responsabilizó directamente a Gremial de las quejas trasladadas al departamento de atención al pasajero de AENA en relación al presunto desvío de clientes a determinadas radioemisoras. Moreno no negó que hubiera sido la entidad la que informó a las autoridades aeroportuarias de estas presuntas irregularidades y de nuevo, la sala respondió con abucheos al presidente de Gremial que poco después abandonó la asamblea.

En el apartado de ruegos y preguntas lo más significativo fue que todos los intervinientes se mostraron favorables al mantenimiento de los stands en el aeropuerto pese al coste y en algunos casos pidieron al resto de entidades que colaboren en los gastos de personal. Entienden que se trata de un servicio de información necesario para el taxi, ubicado además en un punto clave.

Nueva compra

Además de aprobarse por mayoría el balance, la memoria y el informe de gestión, quedaron aprobadas las dos propuestas planteadas por el Consejo Rector. La entrega de un bono por valor de 500€, IVA incluido, para descontar en mano de obra para aquellos socios que realicen un gasto igual o superior a 3.500€ en los talleres, y la adquisición de un solar en la calle Secoya que, en principio, será destinado al reportaje de GLP, así como a la instalación de un lavadero las 24 horas del día.

El gasto de esta operación, 310.000 euros, resulta "perfectamente asumible por la entidad y parte podrá amortizarse con el ahorro que genere el cierre del otro surtidor, situado en el Paseo de la Ermita del Santo", según las explicaciones del presidente.

También se ratificó la modificación de estatutos aprobada en la asamblea de 2013 después de que esta asamblea fuera impugnada por un grupo de socios. Una de las principales novedades de dicha renovación fue la constitución del Comité de Recursos. Un órgano que "tramitará y resolverá los recursos contra sanciones a los socios acordadas por el Consejo Rector y los demás recursos que así lo establezca la ley o lo estatutos".

Pilar G. Matorra

MMT Seguros estudiará una rebaja en las pólizas del taxi



Inicio de la Asamblea de MMT Seguros el pasado mes de mayo.

En su asamblea general, MMT Seguros presentó en 2013 un resultado positivo de 0,58 millones de euros y anunció que estudia refundir algunos usos que permitan abaratar las primas del taxi por su buen comportamiento. Continuar trabajando para disminuir a siniestralidad, mantener la segmentación de las pólizas, mejorar sustancialmente los ingresos financieros y contener los gastos de gestión, han sido los factores que más han contribuido a cerrar en positivo el ejercicio 2013, según se desprende de las palabras del presidente de MMT seguros, Román Rodríguez Casas.

Una de las sorpresas de la Asamblea fue el anuncio de Rodríguez Casas de que el Consejo estudiará “refundir los usos de las pólizas” suscritas por el taxi, es decir tanto para propietarios como conductores, lo cual supondrá una rebaja en ambos usos. El comportamiento positivo de la siniestralidad en este sector con bajas en frecuencia y costes es el dato que anima a la entidad a plantearse el recorte.

Además de los 0,58 millones de beneficios netos, el presidente se refirió al amplio superávit del margen de solvencia, situado en el 669,8% sobre el mínimo exigible, lo supone haber alcanzado un máximo histórico (la media del sector se sitúa en el 303%). También subrayó la buena situación en la cobertura de las provisiones téc-

nicas, que ascendió a 43,2 millones de superávit. Resaltó, asimismo, el incremento del patrimonio neto, hasta 78,34 millones, y situó la facturación del pasado ejercicio en 47,59 millones.

Dura competencia

Menos positivo en cambio resultó el cómputo global de pólizas que fue de 97.966 con un descenso del 13,3%, circunstancia que lamentó el presidente, y atribuyó a la bajada general de número de primas en el sector en autos, hasta del 21,9% en el último lustro, así como a las agresivas políticas de competencia entre las aseguradoras para captar nuevos clientes.

Competencia que ha tenido como principales consecuencias la tendencia clara de continua bajada de la prima media, el recorte de garantías contratadas y las nuevas estrategias empresariales y nuevos canales. La impresión es que este comportamiento de fuerte competitividad y lucha por la cuota de mercado, persistirá también en 2014, afirmó el presidente. En este marco, explicó, “las entidades nos vemos obligadas a ser más eficientes” en la gestión y en costes de los siniestros, así como a conseguir una mejor reordenación de los gastos de gestión.

Román se refirió también a la importante aportación de los ingresos financieros, 4,38 millones de euros, con una rentabili-

dad media del 5,5%, y a la disminución de los gastos de gestión aunque admitió que en 2013 con solo un 0,8% menos, no habían cumplido el objetivo previsto y se comprometió a aplicar las medidas correctoras oportunas.

Descenso de la siniestralidad

Uno de los factores a resaltar del ejercicio es el buen comportamiento de la siniestralidad. El total de siniestros declarados fue de 47.875, frente a los 7.515 del año anterior, lo cual representa un descenso del 13,3%. Ha bajado tanto la frecuencia de los siniestros como los costes, también en el taxi, y todo ella “ha posibilitado esta buena gestión y la obtención de los resultados”, recordaba el presidente.



Román Rodríguez Casas, presidente de MMT Seguros.

Antes de concluir su intervención, Rodríguez Casas quiso mencionar el Plan Estratégico 2013/2014 de MMT y sus metas: implementar el nuevo Plan Comercial para incrementar y dinamizar el negocio en el canal tradicional de las oficinas de la mutua; aplicación de nuevas políticas, más efectivas, en materia de retención y fidelización de los mutualistas; adecuación de la estructura organizativa y funcional, adaptándola a las necesidades del negocio y a las exigencias de Solvencia; la puesta en marcha del seguro multirriesgo Hogar; y dar continuidad este año al plan de austeridad presupuestario en los gastos de gestión, que comenzó a aplicarse en 2013.



Red and grey text block, possibly a title or header.

Large grey text block, possibly a main heading or title.

Red and grey text block, possibly a subtitle or secondary heading.

Red text block, possibly a small label or note.



El taxi, homenajeado por Solimat por su apoyo incondicional durante años

En un acto celebrado el pasado 22 de mayo, la mutua Solimat homenajeó al taxi por todos sus años de apoyo. Javier López Martín, Director Gerente, recordó a los profesionales que desde 1992 la mutua es "vuestra casa" y destacó también el servicio de calidad que realizan los profesionales madrileños. "Solimat se siente orgullosa de ofrecer sus servicios a un sector tan importante para la sociedad y para la ciudad de Madrid". "Sois pasado, presente y esperamos que futuro de esta mutua", concluyó.

La Asociación Gremial de Madrid, la Federación Profesional del Taxi, la Asociación Madrileña del Taxi, así como la Unión Española de Conductores, MMT, Cooperativa (SCAT), Radioteléfono Taxi, Radio Taxi Independiente y la Agrupación Empresarial del Taxi recibieron una escultura del artista toledano Francisco López en reconocimiento a su apoyo a Solimat. El acto concluyó con las palabras de Ángel Nicolás García, presidente de Solimat, que recordó que el taxi "ha sido nuestra caballería". "En los peores momentos", explicó, "el taxi siempre estuvo ahí". Para Nicolás García la palabra "taxi" define un mundo y en Solimat, apuntó, "tenéis un aliado fiel que os conoce, os quiere y os mimas",



Representantes del taxi tras el acto homenaje.

El PSM considera "ilegal" la tarifa fija del aeropuerto

El Partido Socialista Madrileño, PSM, asegura que los usuarios de taxi en Madrid se están viendo perjudicados por la tarifa fija al aeropuerto. Consideran ésta ilegal, en contra de la ordenanza y del reglamento. El diputado socialista en la Asamblea de Madrid Eustaquio Jiménez ha denunciado la tarifa fija, pues opina que los usuarios de taxis que viven en distritos como Salamanca, Chamartín y Retiro van al pagar el doble de lo que pagaban antes por ir al aeropuerto. En resumidas cuentas, ve que se ha "creado un problema donde no lo había".

Tras abordar este asunto en la Comisión de Presupuestos, Economía y Hacienda de la Asamblea de Madrid, el Partido Popular contestaba que dicha tarifa no es perjudicial, pues sólo ha generado dos reclamaciones desde su puesta en marcha. Valora además como positiva esta medida porque "da al usuario seguridad y confianza y beneficia a la inmensa mayoría de los taxistas". "También es positiva para la imagen de Madrid", ha agregado, y en este sentido ha destacado la importancia de un transportes público "predecible y seguro" en cuanto al precio.

El Ayuntamiento da luz verde a la publicidad exterior

A falta de la aprobación definitiva de la Ordenanza del Taxi con las nuevas modificaciones, el pleno del Ayuntamiento de Madrid da luz verde a la publicidad exterior en los vehículos. La propia alcaldesa de la capital, Ana Botella, ha señalado que para favorecer al sector y reducir trámites y costes burocráticos, no se prevé que sea necesario ningún tipo de autorización previa individualizada. En definitiva, no habrá que abonar ni licencia ni tasa al Consistorio.

Siempre y cuando no distorsione su visibilidad y reconocimiento como vehículo de servicio público, los taxis de Madrid podrán acogerse a la petición histórica de portar publicidad en las puertas traseras del coche. Los Eurotaxis además podrán portarla en la parte de atrás del vehículo.



Madrid tendrá publicidad exterior y los eurotaxis librarán menos.

Menos libranzas para eurotaxis

Además de contemplarse la publicidad exterior, la nueva Ordenanza permite a los taxis adaptados la posibilidad de incrementar las horas de servicio con la reducción del descanso semanal obligatorio, es decir, que podrán trabajar en su día de libranza.

Además se espera "ampliar el número de taxis adaptados para personas con movilidad reducida", detallan fuentes consistoriales. Según informa el propio Ayuntamiento en su página web, la ordenanza ahora se expone a información pública para recibir alegaciones.

Tras conocerse esta medida, la Asociación Gremial ha manifestado su oposición a eliminar el día de descanso en los eurotaxis. Creen que esto no solucionaría "la problemática del taxi adaptado" ni "las necesidades de transporte de las personas con movilidad reducida".

La solución -añaden- no debe pasar en ningún caso por limitar el derecho al descanso, pues este sistema sólo crearía conflictos. Conflictos entre los titulares de taxis convencionales y eurotaxis y por otro beneficiando únicamente a los denominados "flotistas", apuntan desde Gremial. La organización reclama además ayudas directas para subvencionar los desplazamientos de personas con movilidad reducida, así como promocionar la adquisición de taxis adaptados a través de partidas económicas a los profesionales.

Sta. Cruz de Tenerife dice sí a la dedicación exclusiva

Los taxistas tinerfeños de Santa Cruz están dispuestos a aceptar la dedicación exclusiva en su actividad, pero no quieren llevar uniforme. También han respaldado la obligatoriedad de que los asalariados tengan un contrato a jornada completa así como las medidas del Gobierno local para reducir el número de licencias. Estos son algunos de los resultados más significativos obtenidos en la consulta al sector del pasado 28 de mayo realizada por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife. Referéndum en el que la dedicación exclusiva fue apoyada con 365 votos favorables frente a 209 en contra.

La obligatoriedad de un contrato de jornada completa para los asalariados fue respaldada por 481 conductores frente a 85 que lo rechazaron. También recibió un amplio respaldo la propuesta de limitación de un único conductor por taxi, con 415 votos a favor y 151 en contra. Un gran apoyo obtuvo la política de reducción de licencias puesta en marcha por el Ayuntamiento que recibió el visto bueno

de 534 taxistas, frente a 29 que la consideraron inapropiada.

No prosperó en cambio la posibilidad uniformar la vestimenta de los profesionales de taxi, la consulta obtuvo 261 votos favorables frente a 300 en contra, "por lo que habrá que conseguir un acuerdo en la Mesa del Taxi, comentó el concejal de servicios públicos, Dámaso Arteaga. "Debemos avanzar en una mejora de la imagen del taxista, ya que no todos cumplen y está claro que es una de las premisas para ofrecer un mejor servicio a los usuarios", añadió.

El día de parada fue respaldado por 406 votos a favor y 158 en contra, mientras que la cuestión sobre los días de parada semanales obtuvo 291 respaldos a que sea una jornada y 223 a que sean dos. La hipotética implantación de una prueba del sistema de turnos, similar a la ya realizada con el día de parada, obtuvo 443 votos en contra y 125 a favor.

En la consulta participaron 573 taxistas de los 996 propietarios de licencias de Santa Cruz de Tenerife.

Los taxistas estarán exentos de llevar el cinturón de seguridad

Aunque no es el documento definitivo, el Proyecto de Real Decreto por el que se modificará el Reglamento General de Circulación sí incluye la exención de los profesionales del taxi a llevar cinturón cuando circulen en poblado. Así lo ha manifestado la Confederación del Taxi de España, CTE, tras haber tenido acceso al borrador. Explican desde esta organización que "a pesar de que en su preámbulo se menciona la eliminación de la práctica totalidad de las exenciones de uso de los cinturones" se seguiría manteniendo una exención para los conductores de taxis cuando estén de servicio. Para la Confederación, "a tenor de esta redacción y siempre que se mantenga", se mantendría "con mayor claridad si cabe", la no obligatoriedad de los taxistas a utilizar este sistema de seguridad.

Sistemas de retención infantil

Con respecto a los sistemas de retención infantil, el Proyecto especifica que "siempre que sea en tráfico urbano o en áreas de grandes ciudades", los taxis podrán transportar a personas cuya estatura no alcance los 135 cm sin utilizar un dispositivo de retención homologado adaptado a su talla y a su peso, cuando ocupen un asiento trasero.

Sobre este tema, la CTE recuerda que "el responsable del uso y aportación de estos elementos es el padre o tutor del menor que viaja en el taxi". Al viajar solos, "el tutor es el conductor y por lo tanto el responsable final". Por ello recomiendan no admitir viajeros menores de edad que no alcancen esa estatura en viajes fuera del ámbito urbano cuando no se disponga de dispositivo especial de retención en el taxi.

Atrapado en su taxi tras el desplome de un pino

Un pino de gran tamaño situado en los jardines del Hospital Perpetuo Socorro, de Albacete, se desplomó sobre un taxi ocupado por su conductor que por suerte resultó ileso. Al producirse el desplome, el taxista, que apenas tuvo tiempo de darse cuenta de lo que estaba ocurriendo, quedó atrapado en el interior del vehículo, aunque por suerte no fue necesaria la intervención de los bomberos ya que Tomás, el taxista, pudo abandonar el coche por su propio pie, sin daño alguno, informa la Tribuna de Albacete.



El taxista salió ileso del aparatoso accidente.
Foto: latribunadealbacete.com.

Sin embargo los bomberos desplazados al lugar tuvieron que trabajar intensamente durante más de una hora para trocear el árbol antes de poder retirar los restos de la calle, que permaneció cortada al tráfico por la policía local durante todo este tiempo.

El taxista explicaba que en los primeros momentos no se había dado cuenta del riesgo que había corrido. "Al principio no era muy consciente de lo que había pasado, pero luego me he dado cuenta de que he salvado la vida por poco. El pino se ha desplomado entero, pero sobre mi coche sólo han caído las ramas de arriba". "Si me cae el tronco no lo cuento", dijo.

La nueva Mesa del Taxi de Murcia pide mayor regulación

Los 265 titulares de licencia de Murcia han pedido un endurecimiento de la regulación horaria, una medida que quedó respaldada con el 70% de los votos. Además, con 166 votos, la Emisora 248800 y Unión Taxi han conseguido siete representantes en la Mesa Sectorial del Taxi tras las elecciones celebradas ayer 27 de mayo. La asociación de eurotaxis, con 42 votos tendrá 2 representantes y ATM, con 23, un único portavoz. Quedaron fuera la emisora 297700 y la Asociación Ciudad de Murcia.

Desde el Ayuntamiento han anunciado que durante el mes de junio la Mesa quedará constituida para comenzar a trabajar por el sector.

El STAC pide que las nuevas licencias sólo tengan un conductor

El Sindicat del Taxi de Catalunya, STAC, pide al Institut Metropolità del Taxi que se cumpla con la contingentación y que las nuevas 10 licencias que se sacaron a concurso a finales de mayo en Barcelona sólo tengan un conductor. En un escrito remitido al Institut, el Sindicat expresaba su preocupación por la crisis en el sector y solicitaba que en la adjudicación de las licencias "sea de aplicación lo dispuesto por la Disposición Transitoria Séptima del Reglament Metropolità del Taxi en el sentido de que los adjudicatarios se incluyan en el régimen de conductor único"

Muere un taxista de un infarto mientras trabajaba



El taxi acabó empotrado en la mediana de la avenida.

En Sevilla, un taxista de 60 años falleció de un infarto el pasado mes de mayo. El profesional se encontraba trabajando cuando sucedieron los hechos, aunque no llevaba ningún cliente a bordo. El taxi, que circulaba por la Avenida de Kansas City, chocó con otro coche, cuyo conductor resultó ileso. Del impacto, el taxi acabó empotrado en

la mediana de la avenida. Hasta el lugar se desplazaron efectivos sanitarios que intentaron reanimar al conductor sin éxito. El tráfico estuvo cortado durante una hora por la avenida y los coches fueron desviados por la vía de servicio.

Calidad turística para el taxi de Telde e Ingenio

El Ayuntamiento de Telde, junto al municipio de la Villa de Ingenio, quiere poner en marcha el proyecto para que las licencias de taxis de ambos municipios obtengan un certificado de calidad turística. Con esta iniciativa se pretende obtener un nivel de calidad "homogéneo en los servicios ofrecidos" y evitar diferencias de calidad "sustanciales entre las diferentes licencias que componen la oferta y, con ello, condicionamientos negativos de la percepción y satisfacción de los turistas".

Desde el sector, representantes y taxistas de Telde e Ingenio se han mostrado a favor de esta medida que supondrá un "enorme respaldo" a la defensa sus derechos e intereses en el recinto aeroportuario. El concejal de Tráfico y Transporte de Telde, Héctor Suárez, se congratula de la gran aceptación y participación masiva de los taxistas de los dos municipios, preocupados por la situación del sector tras la declaración de área sensible.



Alicante y Murcia se oponen al cupo de uso del aeropuerto

Tras la puesta en marcha de las medidas de control en el aeropuerto ilicitano de El Altet a principios de mayo, las asociaciones de taxistas de Murcia y Alicante piden a la Consellería de Transporte que suprima los límites de seis servicios al mes para los profesionales de otros municipios. Radioteletaxi Alicante han manifestado su total oposición al cupo, porque coarcta un servicio que consideran suyo. "El aeropuerto es de Alicante y de Elche". Recuerdan desde esta organización que al trabajar con empresas, la limitación "es ilegal". También ha solicitado una fila de carga para los viajes de vuelta a Alicante y apoyan completamente a los taxistas ilicitanos en su lucha contra el intrusismo. También en Murcia, empresarios y taxistas han recurrido las restricciones. Concretamente, la Cámara de Comercio de Murcia ha presentado un recurso de reposición contra la instrucción de la Dirección General de Transportes y Logística de la Generalitat que establece esta reducción del trabajo de taxistas foráneos en El Altet.

Castilla-La Mancha pide límites en la concesión de licencias

La Federación Regional del Taxi de Castilla-La Mancha ha insistido en que se limite la concesión de nuevas licencias, ya que no son viables dada la situación económica que vive el sector. También ha pedido que el nuevo Reglamento recoja la posibilidad de crear licencias de hasta 9 plazas. Una reivindicación histórica del sector que podría ser utilizada para el transporte a demanda, en el transporte escolar, y en muchos otros servicios que actualmente son demandados en las zonas rurales y que al carecer de dicha licencia no pueden llevarse a cabo. Estos son nichos de negocio "muy importantes" y una oportunidad de supervivencia para este sector que está sufriendo gravemente los efectos de la crisis económica. Desde la Federación Regional del Taxi de Castilla-La Mancha confían en que la existencia de una normativa del sector permita disponer de una herramienta que facilite la lucha contra el intrusismo profesional y la competencia desleal.



Manuel García Naharro, presidente de la Federación castellano-manchega.



Ibiza incrementa sus tarifas un 3%

El Consell ha autorizado un incremento en las tarifas de taxi para 2014 de un 3,09%. La tarifa queda así fijada en 1,09 euros el kilómetro diurno, 1,33 el nocturno y 3,65 euros la bajada de bandera. Los suplementos vinculados a este servicio también experimentarán una subida de dicho porcentaje, como un extra de 1,80 euros por dirigirse al puerto o el aeropuerto o 1,30 por la utilización del radiotaxi. El acuerdo, aprobado por el Consell de Ibiza después de haber recibido el visto bueno de todos los con-

sistorios de la isla, establece además la prórroga del contrato para la gestión del transporte adaptado para personas con discapacidad, enfermos de alzhéimer y otras demencias, así como para usuarios de los centros de día y centros ocupacionales dependientes del Consell de Ibiza.



Los suplementos también experimentarán una subida.

Taxista multado por trabajar sin licencia en Pontevedra

Un conductor de taxi de Marín ha sido sancionado por el Concello de Pontevedra por recoger y dejar pasajeros dentro del casco urbano de la capital, donde no tenía autorización para trabajar. El infractor fue sorprendido hasta tres veces por la Policía Local, por lo que la multa asciende hasta los 1,401 euros. Los hechos corresponden al pasado mes de enero. Un taxista de Marín, municipio colindante a Pontevedra, fue interceptado por agentes locales al realizar servicios completos dentro del municipio capitalino, una labor para la que no dispone de licencia, explican fuentes municipales al diario Faro de Vigo. En concreto, apunta el medio, la primera sanción fue de 401 euros, a los que se añaden dos más de 500 euros cada una por reincidir hasta en dos ocasiones el mismo día. El propio sector ha afirmado que estas actuaciones son muy habituales en la zona y que es complicado dar con los infractores y demostrar a su vez la ilegalidad de un servicio.

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

MADRID

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
 CITROËN			
C8 HDI	120	2.000	23.332
C8 HDI	135	2.000	26.937
C8 HDi Colecion	135	2.000	29.859
C4 Picasso Blue HDi Seduction	150	2.000	21.553
C4 Picasso Blue HDi Intensive	150	2.000	23.041

 MERCEDES			
E 200 CDI	136	2.143	40.481
E 200 CDI Familiar	136	2.143	44.577
E 200 Gas Natural	153	1.991	51.450
E 220 CDI BE Edition	170	2.143	43.637
E 220 CDI Bluetec/Autom	170	2.143	47.400
E 220 CDI BE Familiar	170	2.143	46.695
E 250 CDI	204	2.143	49.105
E 250 CDI 4Matic	204	2.143	54.865
E 250 CDI Familiar	204	2.143	50.625
E 250 CDI 4Matic Familiar	204	2.143	57.725
E 300 CDI Bluetec	231	2.987	53.960
E 300 CDI Bluetec Familiar	231	2.987	56.578
E 350 CDI Bluetec	251	2.987	56.720
E 350 CDI Bluetec Familiar	251	2.987	59.480
Viano 2.0 CDI BE	136	2.143	-
Viano 2.2 CDI BE	163	2.143	-
Viano 3.0 CDI BE	224	2.987	-

*Precios con transporte e IVA. No incluye equipamiento taxi.

 OPEL			
Zafira Energy	120	1.900	18.700
Zafira Energy	150	1.900	19.240
Zafira Cosmo	120	1.900	20.275

No incluido iva ni preparación taxi.

 PEUGEOT			
5008 Access HDI	110	1.598	17.225*
5008 Active HDI	110	1.598	18.350*
5008 Active HDI	150	2.000	19.675*

*Preparación de taxi e IVA incluidos.

 RENAULT			
Grand Scenic Expression DCI	110	1.461	20.100*
Grand Scenic Dynamique DCI	130	1.995	22.300*
Laguna Emotion DCI	110	1.461	19.800*
Laguna Dynamique DCI	130	1.995	22.000*

*Precios sin impuestos matriculación.

 SEAT			
Altea XL TDI CR d/clim	105	1.598	16.500
Altea XL GLP a/a	102	1.595	15.900
Altea XL GLP d/clim	102	1.595	16.850
Alhambra TDI CR Ecomotive Ref	115	1.968	25.450
Alhambra TDI CR Ecomotive Ref	140	1.968	26.150
Alhambra TDI CR Ecomotive Style	140	1.968	29.580
Alhambra TDI CR DSG Ecomotive Style	140	1.968	31.200
Alhambra TDI CR 4WD Ecomotive Style	140	1.968	31.150
Alhambra TDI CR Ecomotive Style	170	1.968	30.850
Toledo TDI CR Style	105	1.598	14.750
Toledo TDI CR Reference	105	1.598	15.950

Sealco SEAT Telfs. 91 621 19 68 - 615 937 053
C/ Colombia, 1 Alcorcón

 SKODA			
Rapid 1.6 TDi active	105	1.598	12.195
Rapid 1.6 TDi ambition	105	1.598	12.575
Rapid 1.6 TDi amb. + pack amb	105	1.598	12.850
Superb 1.6 TDi active	105	1.595	17.995
Superb 2.0 TDi active	140	1.968	20.150
Superb 2.0 TDi ambition	140	1.968	20.950
Superb 2.0 TDi ambition DSG	140	1.968	21.800
Superb Combi 1.6 TDi active	105	1.595	18.850
Superb Combi 2.0 TDi ambition	140	1.968	21.800
Superb Combi 2.0 TDi ambition DSG	140	1.968	22.400

PVP con Dto. Plan Pive e IVA incluidos para unidades en stock y con VW Finance. Valido hasta fin de mes. No incluida preparación taxi.

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

Sealco Skoda Telfs. 91 621 17 90
Avda. S. Martín de Valdeiglesias, 32 Alcorcón

 TOYOTA			
Prius Eco	136	1.800	22.200
Prius Advance	136	1.800	23.000
Prius + Eco	136	1.800	27.575

 VOLKSWAGEN			
Caddy Maxi Trend	102	1.598	20.850
Caddy Maxi Trend DSG	102	1.598	22.120
Caddy Maxi Trend	140	1.968	22.720
Caddy Maxi Trend DSG	140	1.968	24.410
Caravelle Comfortline	140	1.968	32.620
Caravelle Comfortline DSG	140	1.968	34.580

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

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

PHYSICS DEPARTMENT

PHYSICS 435

PHYSICS 435

Ana Ortega presenta 'Taxi. Historias de vida'

“El día que desaparezcan los taxistas”



Ana Ortega (1980) es una escritora y filósofa de Nuevo Pensamiento.

“**T**'axi. Historias de vida' es un libro que, en palabras de su autora, Ana Ortega, “hace sobre todo pensar”. Pensar y replantear las cuestiones fundamentales de la existencia humana, lo que facilita el despertar espiritual. Esto es el proceso de aprendizaje al que llega Julia, protagonista del libro, que lo alcanza a través de diferentes conversaciones con taxistas, favoreciendo el desarrollo de sus reflexiones internas.

Gaceta del Taxi.- En su obra 'Taxi. Historias de vida' narra la historia de Julia, una joven emprendedora que alcanza su despertar espiritual a través de las vivencias de los taxistas europeos, ¿cómo consigue Julia llegar a este crecimiento personal?

Ana Ortega.- Julia es una joven rebelde, seductora e inteligente posee un don que la hace muy diferente al resto de las jóvenes de su edad: Es una observadora nata de la realidad. En la obra nuestros taxistas la apellidan “La ladrona de historias”, pues entre reunión y viajes se dedica a recoger las anécdotas, experiencias y vivencias de los taxistas de Europa.

Estos taxistas son hombres y mujeres

para nada singulares que, sin ser plenamente conscientes, ayudan a Julia a parar por un momento a pensar y replantear las cuestiones fundamentales de la existencia humana lo que facilita el despertar espiritual de nuestra protagonista.

¿Quiénes somos? ¿De dónde venimos? ¿Hacia dónde vamos? ¿Qué es la muerte? Preguntas que ponen en tela de juicio toda ideología adquirida, transformando la forma de vivir.

G.T.- ¿Qué historias de taxistas conmueven especialmente a la protagonista?

A.O.- En la obra vais a encontrar reflexiones de todos los colores y para todos los gustos.

Desde un punto de vista didáctico el libro expone el sistema de valores de la sociedad actual: desde salud como la mayor riqueza que el ser humano puede tener, pasando por valores de familia, relaciones de pareja, amor y amor propio- conocimiento interno. Espiritualidad, sensibilidad y conocimiento de la condición humana. E invita a la práctica diaria de ejercicios de meditación, a integrar el silencio en la rutina y otras muchas sugerencias en la línea de lo “alternativo”

G.T.- ¿Cómo se articula el libro?, ¿A qué público va dirigido?

A.O.- 'Taxi, Historias de Vida' esta dirigida a todos los públicos de todas las edades independientemente del círculo social, cultura y localización. Y garantiza hacer al lector pensar.

El libro esta articulado en veintidós historias cortas junto con las reflexiones de la protagonista y recopilación para finalizar.

G.T.- ¿Por qué eligió a los taxistas como referentes en esta historia?

A.O.- Hace algunos años atrás me encontraba trabajando para una agencia de noticias cubriendo la mayor parte de Europa. Esta posición me facilitó descubrir países a medida que se iban incorporando a la Unión Europea.

Entre viaje y viaje me percate que pasaba una buena parte de mi tiempo en medios de transporte, bien en aeropuertos, trenes y taxis intercambiando opiniones

de las más variopintas con desconocidos y, que casualmente estas conversaciones con cierto toque filosófico solían tener lugar con taxistas.

“El taxi sirve de elemento conductor ajeno que facilita la reflexión interna”

El detalle me resulto muy curioso y es cuando empecé a recuperar algunas de las historias y a anotar nuevas que se iban cruzando mi camino, hasta formar 'Taxi, Historias de Vida'.

El significado del taxi es un poco parecido a lo que sucede con el alma, que es la que conduce el cuerpo, ya que para ella el cuerpo es como un vehículo; y en el caso de los taxis con sus taxistas es algo muy similar.

El taxi sirve de elemento conductor ajeno que facilita la reflexión interna. Y los taxistas representan en la novela a aquellos que están muy cerca de nosotros, sean familiares, amigos, conocidos o desconocidos que en momentos dados cruzan nuestro camino. Unos destinados a quedarse y otros se limitan a ser meras transacciones mercantiles.

Nuestra protagonista, Julia, se encuentra pasando por una serie de cambios internos y las conversaciones en taxis favorecen el desarrollo de las reflexiones internas. Estos cambios internos veremos que serán definidos por el itinerario imprevisto y el destino elegido. Y son precisamente sus reacciones las que nos revelaran cual será la actitud ante los hechos que se avecinan y cómo afrontar el cambio.

G.T.- Aunque usted es malagueña de nacimiento actualmente reside en Suiza. Ha vivido además en Inglaterra, Estados Unidos y en América Latina. ¿Qué cualidades destacaría de los profesionales taxistas de cada país en los que ha estado?, ¿Y de los taxistas españoles en particular?

cabará el mundo”



Firma de ejemplares en el Corte Inglés de Málaga.

A.O.- Bueno, yo siempre digo que el día que desaparezcán los taxistas se acabará el mundo. A grandes pinceladas, nuestros taxistas no sólo son magníficos conversadores, sino también profesionales de la psicología y conocedores de la condición humana.

En España en particular, he llegado a tropezarme con individuos muy especiales de corazón sobrehumano. En España nuestros taxistas no tienen miedo a abrir sus corazones, mostrar y expresar sentimientos. Nuestros taxistas son solidarios y buscan la manera de disfrutar de cada momento, de cada trayecto que se les presenta y que les trae el pan a sus mesas cada noche. Es por eso que son seres polifacéticos: niños y niñas curiosos, profesores de filosofía y CEOs de sus vidas.



El libro está en proceso de ser traducido en tres idiomas.

G.T.- Cómo compagina su trabajo de escritora con sus labores de Life Coach?

A.O.- La verdad es que son muy complementarios: Para mi escribir no es un

trabajo sino un hobby que me permite conectar con la parte creativa de mi personalidad y una herramienta más que uso frecuentemente en las sesiones Life Coaching con mis clientes junto con terapias alternativas y meditación.

Escribo con la intención de ayudar a todos aquellos que necesiten una mano amiga o un toque de positivismo en momentos difíciles y ayudar a aquellos que quieren materializar sus sueños y no saben por donde comenzar.

G.T.- El pasado 5 de mayo presentaba su libro en Málaga. ¿Tiene pensado hacer lo mismo en otras ciudades españolas?

A.O.- Sí, así es. La presentación oficial de Málaga en mayo inició el calendario de presentaciones que voy a realizar este 2014 por el resto de Andalucía y España. Próximos destinos Sevilla, Madrid y Barcelona.

G.T.- Por último. Para los interesados en adquirir este libro, ¿Dónde pueden hacerlo?

A.O.- 'Taxi. Historias de vida' se encuentra disponible en todos los Cortes Ingles de la península Ibérica y en plataformas online como www.amazon.es y www.libreriacirculoorojo.com.

Rocío González

TABLÓN TAXI

Conductor español, 44 años, disponibilidad para fines de semana, en turno de noche. No fumador, máxima seriedad y profesionalidad. Jaime García Ronquillo. Telf. 606217094
Email: jaimebumba94@outlook.com

Se ofrece conductor con seis años experiencia en sector, 41 años casado Zona sur residencia Manejo emisoras. Disponibilidad y referencias. Miguel Cuevas. Telf. 664649622- 607778558
Email: Miguediaz42@hotmail.com

Mujer española 43 busca coche para trabajar solo a un fijo soy de zona campamento y apuntada al paro. Pepa Sánchez Merino. Telf. 633775386.
Email: noe.pepa.papa@hotmail.com

Compro taxis retirados del servicio. Supero cualquier tasación. Mohamed. Telf. 689 39 59 00

Busco taxi para solo o turnos. Tengo 36 años, 18 de carnet, 3 trabajando con el taxi, soy serio y no fumo. Zona sur (Móstoles). Javier Correa Telf. 686136942.
Email: Javier.correa32@gmail.com

Se compra Licencia a plazos, ante notario, y con todas las garantías. Hasta 220.000 € en función del coche, libranzas y plazos. Roberto Rodríguez Dias. Telf. 616076542 911732871
Email: lj_x_rob@hotmail.com

Compro licencia Madrid con día libranza viernes. Ofrezco 150.000 € con emisora y vehículo con máximo de 5 años. En caso de licencia sola 135.000 € y demás, a valorar. Alberto Email: serak2@wanadoo.es

Busco taxi para trabajar solo. Domicilio en Illescas (Toledo) Mejor con emisora. Dispongo de informes. Felicidad Maresca. Telf. 630944927 - 925553722.
Email: patry882@hotmail.com

Conductor de taxi con experiencia y responsable y disponibilidad en lugar y horario, busca trabajo. Manuel Villamarín Hernández. Telf. 672997668.
Email: colombiamadrid@hotmail.com

Si te jubilas y no quieres vender. LLÁMAME. Telf. 609 02 86 67. Ofrezco la mejor rentabilidad

Chico de 33 años busca taxi para trabajar, domicilio en Valdemoro pero no me importa desplazarme, experiencia de 5 años. Alberto Lozano Yuste. Telf. 605894105.
Email: albertolozanoyuste@gmail.com

Compro licencia de taxi Madrid, lunes, impar, preferiblemente. Escucho ofertas. Pago al contado, dispongo del dinero. Félix García. Email: felixgarc80@yahoo.es

40 años, español, busco trabajo de taxista. No importa turno. No bebedor. No fumador. Incorporación inmediata. Inscrito en INEM. Javier Gómez Mora. Telf. 656489589.
Email: javilon111@yahoo.es

Vendo licencia Madrid con vehículo, de viernes par. Coche Octavia de 101cvy 177.000 kms y tres años. Precio 157.000 €. Pedro Nicolás. Telf. 657944482.
Email: penic2010@hotmail.es

Español de 33 años con ocho de experiencia en el sector, serio, responsable, con cargas y ganas de trabajar, busca taxi. Eulalio Flores. Telf. 664668161
Email: e_flores812@hotmail.com

Busco licencia con taxi, preferiblemente libranzas lunes o martes. Estaría dispuesto a pagar al contado 145.000 €. Ricardo García Fernández. Telf. 626828138- 626030594
Email: ricardoalcoba@hotmail.es

Compro licencia taxi por 110.000 €. Particular, serio y responsable. Pago en el acto. Raúl Miguel Cámara. Telf. 629483189.
Email: Raulcamara27@hotmail.com

Compro licencia de lunes o viernes, para trabajarla. Ofrezco 130.000 € solo por la licencia, el coche se valorará aparte. Pago en el acto. Paco. Telf. 655960886
Email: pako_ko@hotmail.com

Compro licencia de taxi de Madrid, no importa día libranza, pago al contado. Abstenerse compra/ventas. Soy particular y escucho ofertas. Javier. Telf. 691476956
Email: gmsara@hotmail.com

Chico de 36 años con cargas familiares y dos años de experiencia, busca taxi para trabajar solo o a turnos. Zona Getafe. Luis Martínez Barbero. Telf. 662030254.
Email: martinez772003@hotmail.com

Emisora de radioteléfono (amarillos), libra jueves, con licencia impar, relevo en Villa Vellescas - Santa Eugenia. Miguel Alvarado. Telf. 637592858.
Email: miguelag7@gmail.com

Compro coche retirado del servicio de taxi. Valoración sin competencia. Señor González. Telf. 670 91 43 91

Conductor de 29 años, español, con experiencia, serio, responsable, busca taxi para trabajar, zona Moratalaz. Ilian Barbosa. Telf. 644224698.
Email: ilianbp@hotmail.com

Conductor 60 años, responsable, experiencia, me ofrezco para turno de día o trabajar solo; zona norte. Andrés Gutiérrez López. Telf. 695403993. Email: serdanzzy@yahoo.es
Localidad: Madrid

Me ofrezco para trabajar taxi en jornada de mañana o tarde, 28 años, buena presencia, muy educado, con cargas familiares. Carlos Espada. Telf. 638980884
Email: carlosespada1@gmail.com

Busco taxi trabajar solo, español 38 años y años experiencia, no fumador, cargas familiares, buen trato. Victor Morado. Telf. 615915963- 916293065.
Email: victor.morado@hotmail.com



Si quieres que tus anuncios FUNCIONEN

contrátalos también en el Tablón TAXI



Más de **510.000** páginas vistas en el último año

Gaceta TAXI del **.com**

Líderes absolutos desde siempre

CONSTITUTIONAL AND FEDERAL TAX
IN 2008-2009

WorTaxi, Inc.

- 100% owned by Mr. Wor
- 100% owned by Mrs. Wor
- 100% owned by Mr. Wor and Mrs. Wor

WorTaxi, Inc.

WorTaxi, Inc.

WorTaxi, Inc.

WorTaxi, Inc.



Red text at the top left of the page.



Large, bold, black text at the bottom of the page, possibly a title or a large heading.

