La gaceta del TAXI

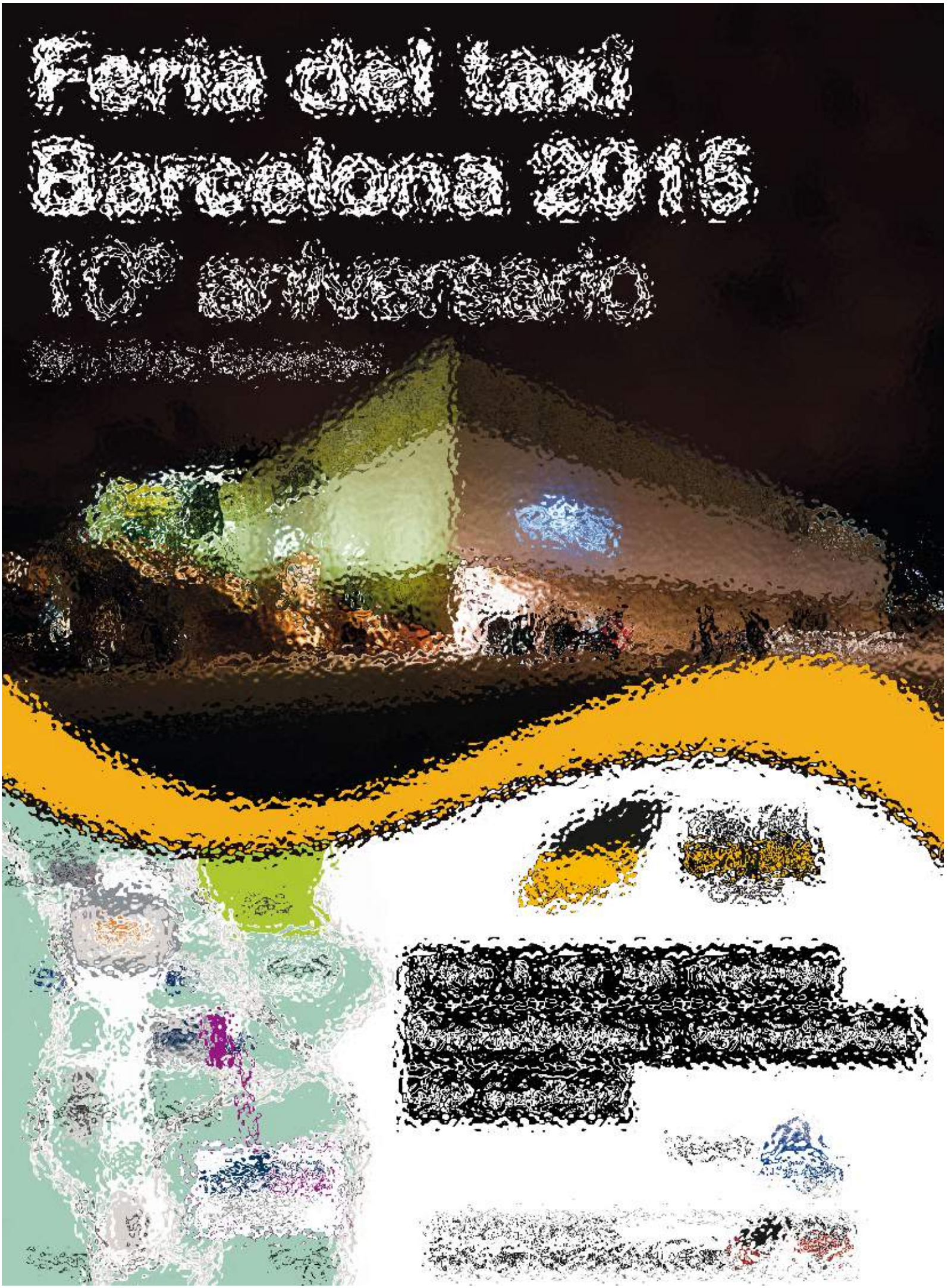
La primera revista del sector

AÑO XXI
NÚMERO 231
Noviembre 2015

Máxima expectación ante el nuevo ROTT

www.gacetadeltaxi.com

ESPECIAL Fira del Taxi
28 y 29 de noviembre


Feria del Libro
Barcelona 2016
10º aniversario

editorial

Hacia la imprescindible modernización

El futuro es ya una realidad en el mundo del taxi. Los competidores legales se han multiplicado y las fórmulas de transporte urbano están cambiando de forma vertiginosa. Y si el taxi quiere estar donde tiene que estar, es decir, ofreciendo un servicio puerta a puerta de calidad en todas las ciudades españolas, debe avanzar hacia una modernización que usuarios, administraciones y la propia estructura del servicio le están exigiendo. Coinciden en esta idea los dos máximos responsables del taxi de Madrid y de Barcelona a quienes entrevistamos en este número. Ambos animan a los profesionales a afrontar sin miedo los cambios para adaptarse a las nuevas necesidades de transporte en un entorno económico cada vez más competitivo. Sabemos que el taxi nunca ha dejado caminar, de mirar hacia delante, pero no por haber llegado hasta aquí puede creer que está todo hecho. Tiene que seguir trabajando para que, en el futuro, el taxi siga siendo un elemento imprescindible en la movilidad de las ciudades españolas.

Un futuro que pasa también por el cierre del ROTT que, en el momento en el que estamos escribiendo estas líneas, todavía estaba en el aire. La importancia de que se apruebe el nuevo documento es vital porque, de no hacerse antes de las elecciones del 20D, mantendría abierta la herida provocada por la Ley Ómnibus que ha multiplicado la presencia de VTCs en todo el territorio nacional desde diciembre de 2009. Seis años después, la promesa electoral de Mariano Rajoy no se ha cumplido y el sector reclama al Gobierno un movimiento definitivo.

La unidad, imprescindible para, entre otras cuestiones, la negociación del ROTT, es la base de La Feria del Taxi que este mes de noviembre cumple su décima edición. Un año más, vuelve a convertirse en punto de encuentro para todo el sector. Allí les esperamos en nuestro stand.

sumario

gaceta TAXI www.gacetadeltaxi.com

GUSPIADA S.L.

Año XXI- Número 231 - Noviembre 2015

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

Redactora Jefe: Olga Lobo,

Redacción: Javier Izquierdo,

Colaboradores: Germán Ubillos, Raúl Regueras
redacción@gacetadeltaxi.com

Dpto Comercial: GGM
comercial@gacetadeltaxi.com

Administración: info@gacetadeltaxi.com

Imprenta: GRÁFICAS BERLÍN

Depósito Legal: M-17.622-1995

Lucha por la unidad

En democracia, el mayor símbolo de expresión son las urnas, las cuales reflejan fielmente la opinión de los participantes. Esta vez han sido los compañeros de la Asociación Gremial del Taxi de Madrid quienes, a través de su voto, han elegido a los que serán sus próximos representantes durante 4 años, con una baja participación. Me gustaría saber si esta baja participación ha sido por los escándalos financieros que en campaña han esgrimido todas las candidaturas, o simplemente porque los compañeros están cansados de ver que quienes se presentan a unas elecciones, no cumplen su programa electoral.

El rumbo que debe tomar la Asociación Gremial ya está tomado y al frente de ella han situado a Miguel Ángel Leal, desde estas lineas quiero desearle una pronta recuperación, ya que ha ganado las elecciones estando ingresado en el Hospital por un accidente doméstico, y que tiene por delante todo un reto, dentro y fuera de su Asociación, uno de ellos es la unidad del sector del Taxi de Madrid, la cual muchos compañeros consideran de vital importancia, para luchar contra el intrusismo y la competencia desleal que estamos viendo día a día, pues se está perdiendo la confianza que en las Asociaciones tienen depositadas los taxistas, y ello repercute en la caída del numero de socios.

¿Estaríamos en la misma situación, si todos los compañeros pertenecieran a alguna Asociación y éstas estuvieran todas unidas en un frente común luchando por el bien del sector, en lugar de perder el tiempo en luchas internas? ¿Estarán las demás Asociaciones a la altura de las circunstancias y remarán juntas?

Una cosa está clara, si con el paso del tiempo no se ven los frutos, en democracia que hablen las urnas.

Intrusismo

@eltaxideandres hasta las agencias de viajes tienen seguro. Pero aquí mola más. Al tener de intermediario al autónomo...ahhhhhh

@TeleTaxiTF Seguimos esperando una solución para el #intrusismo en el #aeropuerto del sur

@TAXI_Consul Buena idea, aunque creo que detrás del intrusismo y la economía sumergida hay demasiada corrupción. Instemos a la Fiscalía...

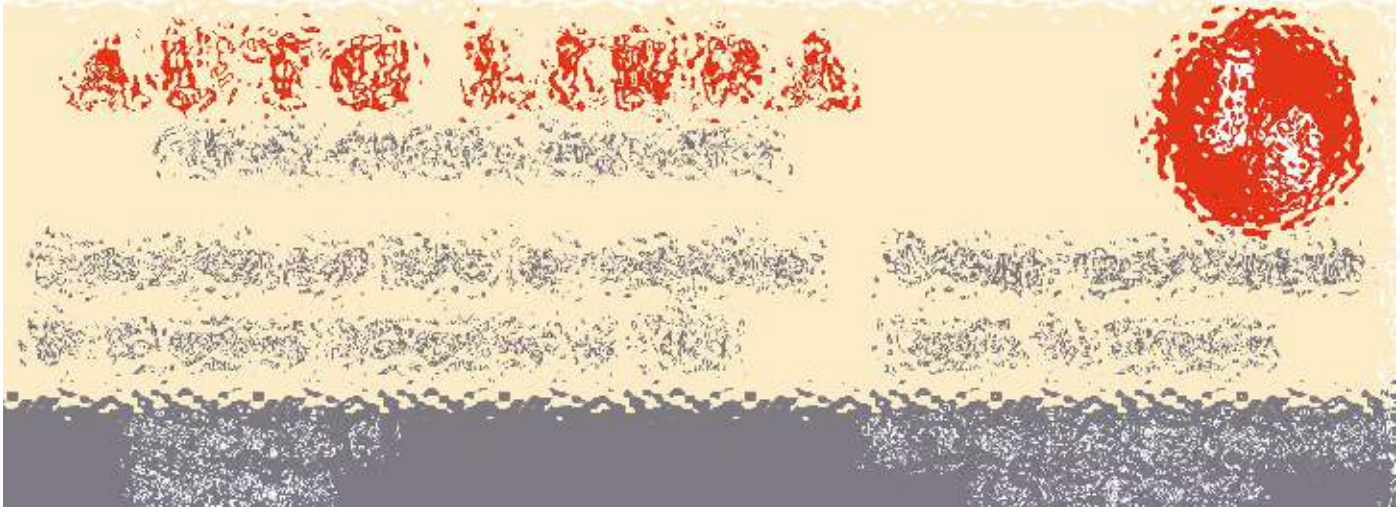
@therolcharli Yo quiero que homologuen coches grandes de gas o libre elección dentro de unas medidas mínimas

ROTT

@ragorom @fomentogob @anapastorjulian Y el taxi Señora Ministra? El ROTT fue promesa de @marianorajoy, va a acabar la legislatura y no está aprobado

@presidenteleal La legislatura se termina. La del Partido Popular. Y @marianorajoy ha INCUMPLIDO sus promesas con el sector del taxi

@TAXIenVALENCIA #uber aprovecha el aumento de demanda para subir los precios en fechas señaladas. De 2,4 a 3,5 veces más de la tarifa



Nuevo ROTT

”No queremos que pase lo mismo qu

A un mes escaso de las elecciones generales del 20 de diciembre, el taxi no quiere “más sorpresas”. Pide al Gobierno que cumpla con su compromiso y cierre definitivamente el Reglamento de Ordenación del Transporte Terrestre, ROTT. De no hacerlo, ya han anunciado manifestaciones en Madrid y paros parciales en todas las ciudades españolas los días 30 de noviembre y 15 de diciembre, de 11 a 13 horas. Eso sí, no descartaban desconvocar las protestas si el Gobierno ponía punto y final a un proceso legislativo iniciado en 2009 y que ha tenido como principal consecuencia que el número de vehículos de alquiler con conductor, VTCs, se haya llegado a multiplicado en todas las ciudades españolas e incluso duplicado en otras como Madrid.

Así lo explicaron Gabriel Moragues, Felipe Rodríguez y Miguel Ruano, presidentes de CTE, Unalt y Fedetaxi respectivamente el pasado 3 de noviembre en una rueda de prensa en la que manifestaron su preocupación por lo que calificaron de dilatación injustificada.

Aunque el nuevo Reglamento debería haberse aprobado en el plazo de un año, finalmente se prorrogó a dos, pero esa prórroga ha sufrido un nuevo retraso y a día de hoy, 4 meses después y a las puertas de que finalice esta legislatura, no se ha cerrado.

Las tres organizaciones recalcaron la “inseguridad jurídica” que ocasiona que no se resuelva ya el ROTT, porque su aprobación resolvería numerosas incógnitas.

En el anterior Reglamento, con fecha de 1990, el artículo 182 contemplaba que “en ningún caso podrán los correspondientes vehículos (VTCs) aguardar o circular por las vías públicas en busca de clientes, ni realizar la recogida de los que no hayan contratado previamente el servicio”.

Sin embargo, en la redacción del que sería el nuevo ROTT esta palabra, “aguardar” desaparecía, lo que motivó protestas del colectivo e incluso manifestaciones frente a Fomento exigiendo que se recuperara este término. Finalmente, tal y como informó el propio Moragues, la palabra “aguardar” quedará sustituida por “captar”. Un cambio que calificaron como “más completo y preciso” que impedirá a las VTCs buscar clientes en las calles. Práctica que, denuncian, es cada vez más frecuente entre estas empresas a pesar de saber que no están permitidos a hacerlo. “Supuestamente eso será lo que quede en el Reglamento, pero como todo se está dilatando tanto no sabemos si finalmente será así”, explicó Moragues.

Reunión de las asociaciones nacionales el pasado 3 de noviembre.

“Situación límite”

Gabriel Moragues, que además de presidente de la CTE preside la Sección Taxi dentro del Comité Nacional de Transporte, reconoció que el taxi no sabe “en qué situación se encuentra ahora mismo el Real Decreto por el que se tiene que aprobar el ROTT”. Un compromiso del actual gobierno, tal y como recordó, que se encuentra pendiente de un trámite “no vinculante” antes de su aprobación definitiva en el Consejo de Ministros del 27 de noviembre, presumiblemente.

Pero el tiempo corre en su contra tras la disolución de las Cortes y se les acaba el tiempo. “Hemos dado muchas facilidades, hemos sido muy flexibles y todavía hay margen”, indicó el presidente de Fedetaxi, Miguel Ruano, que adelantó la posibilidad de suspender las convocatorias si el Gobierno cumple su palabra y toma las medidas oportunas. “Es una situación agónica para el taxi”, insistía ante los medios. “A la crisis que arrastra el sector desde hace años hay que sumar la proliferación de VTCs”.

“Hemos dado muchas facilidades, hemos sido muy flexibles”

Una situación “límite”, según calificó el presidente de Unalt, Felipe Rodríguez, para quien las buenas palabras de Fomento y del Consejo de Estado son eso, “buenas palabras y el taxi está cansado de escuchar buenas palabras pero sin acciones que las respalden”.

en 2009”

Los tres recordaron el 17 de diciembre de 2009. Una fecha negra para el calendario del taxi cuando se votó, con la mayoría del entonces gobierno del PSOE, la aprobación del artículo 21 de la Ley Ómnibus que obligaba la modificación de una serie de articulados que afectaban directa e indirectamente al taxi y, principalmente, a sus competidores, las VTCs.

Una promesa sin cumplir

Desde entonces se ha librado una batalla contrarreloj que, seis años después, no ha terminado de cerrarse. Aquel mes de diciembre, a las puertas del Congreso, Mariano Rajoy, todavía en la oposición, salía a la calle para hablar con los representantes del taxi allí presentes. Era el 17 de diciembre, hacía mucho frío y miles de taxistas abarrotaban la plaza de Neptuno esperando que en el Congreso se hiciera el milagro: que el artículo 21 de la Ley Ómnibus no se aprobara.

Las VTCs se han duplicado en Madrid en 6 años

Sin embargo, la mayoría del PSOE hizo imposible que esto sucediera y, tras la votación, el Partido Popular, con el hoy presidente del Gobierno a la cabeza prometió al taxi una solución. Seis años, como decíamos, han pasado desde entonces, y el sector ha comprobado en sus propias carnes las consecuencias de aquel fatídico día. Más VTCs por taxis en las principales ciudades, pérdida de la proporcionalidad 1/30 que existía hasta entonces y que en Madrid se ha reducido hasta un 1/10. No es la única que ha visto multiplicarse peligrosamente el número de vehículos de alquiler con conductor, Málaga, Barcelona o Baleares también lo han padecido.

La historia de un retraso inexplicable

Teniendo en cuenta esa promesa que había realizado al sector desde la oposición en diciembre de 2009, los taxistas esperaban que Mariano Rajoy cumpliese su palabra y frenase esta liberalización de las VTC´s. El tiempo pasaba y la modi -


De ida. a dcha. Felipe Rodríguez, Unalt, Gabriel Moragues, CTE y Miguel Ruano, Fedetaxi.

ficación de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres no se llevaba a efecto. Así las cosas, profesionales de todas las partes de España se echaron a la calle en julio de 2012 para protestar, ante el Ministerio de Fomento, por la proliferación desmedida de estos vehículos de alquiler con conductor.

Es importante tener en cuenta que desde la aprobación de la Ley Ómnibus, que eliminaba el límite cuantitativo para la concesión de licencias, y viendo la excesiva cantidad de peticiones de VTC´s, apareció en escena una nueva situación que se ha convertido en habitual en la actualidad. Esa situación no es otra que el rechazo de las administraciones autonómicas para la concesión de esas licencias que, finalmente, eran entregadas en los tribunales. De esta manera, aunque desde las Comunidades se intentase "cerrar el grifo" en este tipo de concesiones, la justicia lo volvía a abrir.

Finalmente, a pesar de la espera, el 4 de julio de 2013 se aprobaba la nueva Ley de Ordenación de Transportes Terrestres (LOTT). A ojos de las nacionales, esta ley constituía el vehículo adecuado para volver a la situación anterior a la aprobación de la famosa Ley Ómnibus, en definitiva, lo que se había prometido al sector. En la nueva LOTT, en su artículo 48.2, se permitía volver a establecer limitaciones cuantitativas al otorgamiento de autorizaciones de VTC´s, y se incluía la posibilidad de reponer esa proporcionalidad de 1/30 entre estos vehículos y el taxi.

Sin embargo, para que se puedan cumplir de manera efectiva los artículos de la LOTT, ésta debía ir acompañada de la aprobación de un Real Decreto por el que se modificase el reglamento que la desarrolla. La aprobación de este reglamento tendría que haberse realizado en el tiempo de un año desde la publicación de la ley. Pero, como ya se sabe, no ha sido así.

Escollos en el camino

Además de no tener cerrado el reglamento, el sector del taxi se encontraba en todo este dilatado proceso con un nuevo escollo en el camino: La Ley de Garantía de Unidad de Mercados (LGUM), de 9 de diciembre de 2013. Pese a las pretensiones iniciales de esta nueva ley con tintes claramente liberalizadores, las organizaciones nacionales consiguieron que el Gobierno del PP presentase una serie de enmiendas por las que se excluía al taxi y se mantenía en esencia su régimen jurídico. Pero la Ley GUM escondía una serie de preceptos que, finalmente, han influido al sector.

Uno de ellos se encuentra en su artículo 27 al dotar a la Comisión Nacional del Mercado y la Competencia, CNMC, de potestad para la interposición de recursos contencioso-administrativos frente a cualquier norma que pudiese vulnerar la liber-



Manifestaciones en 2009 y 2012.

tad de establecimiento o de circulación. En virtud de esa potestad remitió los ya famosos informes frente a las Ordenanzas de Málaga y Córdoba, que también obligaron al sector a movilizarse en las calles.

Pese a este contratiempo, que de un modo u otro ha acabado afectando al taxi, el sector consiguió arrancar por medio de las organizaciones nacionales el compromiso de Fomento de tramitar definitivamente el Real Decreto por el que se modifica el ROTT, así como la Orden FOM/38/2008, que versa sobre el arrendamiento de los vehículos de alquiler con conductor.

Los trámites se iniciaron en diciembre de 2013 pero, como ya se intuía, no iba a ser un camino de rosas. A partir de entonces es cuando verdaderamente se empieza a demorar todo el proceso. Desde las organizaciones nacionales sostienen como motivo de este retraso que esta

El nuevo ROTT elimina "aguardar" e incluye "captar"

modificación del ROTT venía a estropear el negocio de algunas empresas y chocaba con el planteamiento liberal de la CNMC. Así las cosas, el proyecto quedó finalmente paralizado en diciembre de 2014.

Meses después, en marzo del presente año, se volvió a iniciar el trámite para aprobar la modificación reglamentaria desde Fomento. Se remitió el informe que las organizaciones nacionales del taxi habían realizado del proyecto, y éste se traslado a la Secretaría Técnica de Fomento, a la espera de otros informes de distintos ministerios. El paso siguiente fue publicarlo en el Portal de Transparencia del Gobierno de España y remitir expediente al Consejo de Estado por el trámite de urgencia la última semana del mes de julio.

Quince eran los días de los que disponía el Consejo de Estado para emitir su informe y elevarlo al Consejo de Ministros para su aprobación y, casi al fin de la legislatura, aún no hay noticias de cuándo será aprobado este proyecto que puede resultar para el devenir próximo del sector. Todo parece indicar que no se volverá a la situación anterior a la ley Omnibus, pero el taxi precisa de que su competencia, las VTC´s se encuentren reguladas y con una serie de requisitos que frene esa libre concesión que existe en la actualidad.

Por ello los profesionales no descartan movilizarse antes del 20D si el Gobierno no resuelve el problema antes de que finalice la legislatura. Mucha promesa sí, pero pocos hechos, denuncian.

Olga Lobo & Javier Izquierdo

"El sector también debe moder nuevas realidades"

Para la nueva Regidora de Movilidad del Ayuntamiento de Barcelona, Mercedes Vidal Lago, el taxi sigue siendo un sector "sensible para la movilidad del área metropolitana". Por ello apuesta por una "reformulación serena e inteligente" de su actual sistema de trabajo para crear un taxi del futuro más "sostenible y humano".

Además de la nueva responsable de Movilidad de la Ciudad Condal, Mercedes Vidal Lago es también la presidenta del Institut Metropolità del Taxi, IMET. Un organismo autónomo que depende del Área Metropolitana de Barcelona y cuya función se centra en la gestión del servicio del taxi dentro de sus límites.

Para Vidal Lago, desde el IMET se trabajará en la modernización del sector para hacerse competitivo en una nueva realidad social y además mantendrá su lucha contra el intrusismo. La ampliación de la flota de eurotaxis, actualmente apenas llega al 1%, y aumentar el número de vehículos ecológicos son otras de sus principales prioridades.

Gaceta del Taxi.- En el cargo desde el pasado mes de agosto, ¿qué balance haría de estos casi tres meses como presidenta del IMET?

Mercedes Vidal Lago.- Un balance positivo. Es de justicia decir que el IMET cuenta con un equipo técnico y administrativo magnífico y que los primeros contactos con los representantes del sector han sido satisfactorios. Pese a ello, son muchos los retos de futuro y mucha la responsabilidad para un sector tan sensible para la movilidad del área metropolitana. Siendo el sector del taxi un ámbito marcadamente masculino, estoy especialmente contenta de que, al frente de la gerencia y la dirección de servicios, contemos con dos mujeres de amplia experiencia en el ámbito de la movilidad.

G.T.-¿Cómo describiría el sector del taxi de Barcelona? ¿Qué cree que podría y debería mejorarse?

M.V.L.- Es un sector muy activo; creo que históricamente el taxi del área metropolitana de Barcelona se ha caracterizado por este hecho. No obstante, el trabajo del taxista modela muchas individualidades y ello, a veces, debilita a las organizaciones que representan al sector. Se han de reforzar las organizaciones para que sean más representativas. Por otra parte, entre todos debemos trabajar para encontrar un punto de equilibrio para sentar las bases de un sector más sostenible, más humano. Ello implica, entre muchas otras cosas, una reformulación serena e inteligente del sistema de trabajo, del acceso a la actividad del taxi; en definitiva, del modelo de servicio de taxi que queremos para los próximos años.

Mercedes Vidal Lago, nueva presidenta del IMET.

"Se han de reforzar las organizaciones para que sean más representativas"

G.T.-¿Es el taxi, en su opinión, una pieza clave en la movilidad de una ciudad como Barcelona?

M.V.L.- Sin duda. En el territorio metropolitano caben todos los modos de transporte si sabemos encontrar el equilibrio. El taxi tiene su público, como lo tiene el metro, la bici o el autobús. Este modelo no cambiará a pesar de las transformaciones que experimentan nuestras ciudades. Ahora bien, el sector también debe

zarse y adaptarse a unas

modernizarse y adaptarse a unas nuevas realidades, con vehículos cada vez más respetuosos con el medio ambiente, y en el que prevalezca la calidad del trabajo y la fiabilidad del servicio que se presta.

G.T.-¿Estaría el IMET a favor de crear una aplicación unificada para solicitar taxi en el AMB?

M.V.L. - Es un tema que está sobre la mesa de algunas administraciones, pero su desarrollo necesita de un análisis previo. Nosotros consideramos que la intervención desde una administración pública en un modelo de transporte como el del taxi, formado básicamente por trabajadores autónomos, debe centrarse en la regulación y ordenación del Servicio. No cerramos por tanto las puertas pero, insisto, debemos analizar su viabilidad.

> "Los eurotaxis cumplen una extraordinaria función"

Relación con el sector

G.T.- Desde el Institut siempre se ha mantenido una relación fluida con el sector. Sabemos que ya ha mantenido una primera reunión con algunas organizaciones del taxi. ¿Qué mensaje les ha transmitido como nueva presidenta de este organismo?

M.V.L. - En primer lugar, la importancia capital en la movilidad de un sector como es el del taxi para la ciudad de Barcelona y su área metropolitana. Por otro lado, la voluntad de mantener una relación fluida y constante con los representantes del sector y, finalmente, les transmití la necesidad de consensuar escenarios de futuro que permitan una modernización del sector del taxi con el propósito final de una mejora continua en el servicio a la ciudadanía,

Reunión en el IMET con las asociaciones del taxi.

compatible al mismo tiempo con la regulación y la ordenación del sector en el futuro.

G.T.- Entre los temas planteados por las asociaciones, el intrusismo es uno de los que más les preocupa. ¿Con qué medios cuenta el IMET para ayudar a la erradicación de este problema?

M.V.L.- Desde hace algunos meses está constituida una mesa de trabajo en la que participan el Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, el IMET, los Mossos d'Esquadra y la Guardia Urbana de Barcelona, así como la Plataforma contra el intrusismo creada por todas las organizaciones de autónomos y empresarios del sector. En este marco se está trabajando de forma periódica para dar una respuesta categórica y unánime al tema del intrusismo y evaluar todas aquellas medidas que se van adoptando. La ley que permite la inmovilización de aquellos vehículos que transportan personas de forma ilegal es el instrumento que nos está permitiendo actuar con contundencia contra esta práctica.

G.T.- A pesar de concienciación del sector por el medio ambiente, según datos del IMET, el 71% de la flota sigue siendo diésel, frente a un 29% de alternativas menos contaminantes. ¿Cómo estimularía la adquisición de vehículos más "eco"? ¿Cree que son necesarias subvenciones para conseguir reducir casi al mínimo las emisiones?

M.V.L.- Así es, los taxistas del área metropolitana de Barcelona son unos profesionales proactivos en la compra de vehículos respetuosos con el medio ambiente. El porcentaje del 29% no es suficiente, pero es considerable si tenemos en cuenta que han sido los taxistas los que, con sus propios recursos, apostaron por este tipo de vehículos. Creo que el estímulo existe y es fruto también de las campañas que se han venido impulsando desde ésta y otras administraciones. De los 1.333 vehículos nuevos que se aplicaron a licencia en el 2014, el 29% es con energías y tecnologías eficientes. Desde el IMET trabajaremos para conseguir toda la colaboración posible para seguir incentivando el taxi de bajas emisiones en el marco de las políticas de impulso a este tipo de vehículos promovidas por el Área Metropolitana de Barcelona, el Institut Català d'Energia (ICAEN) o desde cualquier ámbito estatal o europeo.

Frente a un modelo falseado, el taxi "no perderá nunca su espacio"

G.T.- Además de un sector eco, Barcelona apuesta por un sector 100% accesible. ¿Se plantean nuevas ayudas para incrementar la flota de cara a 2017?

M.V.L.- En estos momentos hay 76 taxis adaptados, con 119 profesionales a su servicio. Y, hay que decirlo, cumplen una extraordinaria función, a veces desconocida y poco valorada. Hasta el 2012, los taxistas que optaban por un taxi adaptado recibían una subvención de la Fundación ONCE y del IMSERSO para permitir la accesibilidad a las sillas de ruedas. En un momento en que la alta tecnología interviene en la fabricación de los vehículos, creemos que hoy deben ser los fabricantes quienes deben poner interés en este tema y presentar para la autorización modelos adaptados desde fábrica, que no necesiten una transformación previa, evitando así que el taxista se vea obligado a un desembolso económico adicional cuando quiera adquirir un vehículo que le permita explotar su licencia con este tipo de transporte.

Fira del Taxi 2015

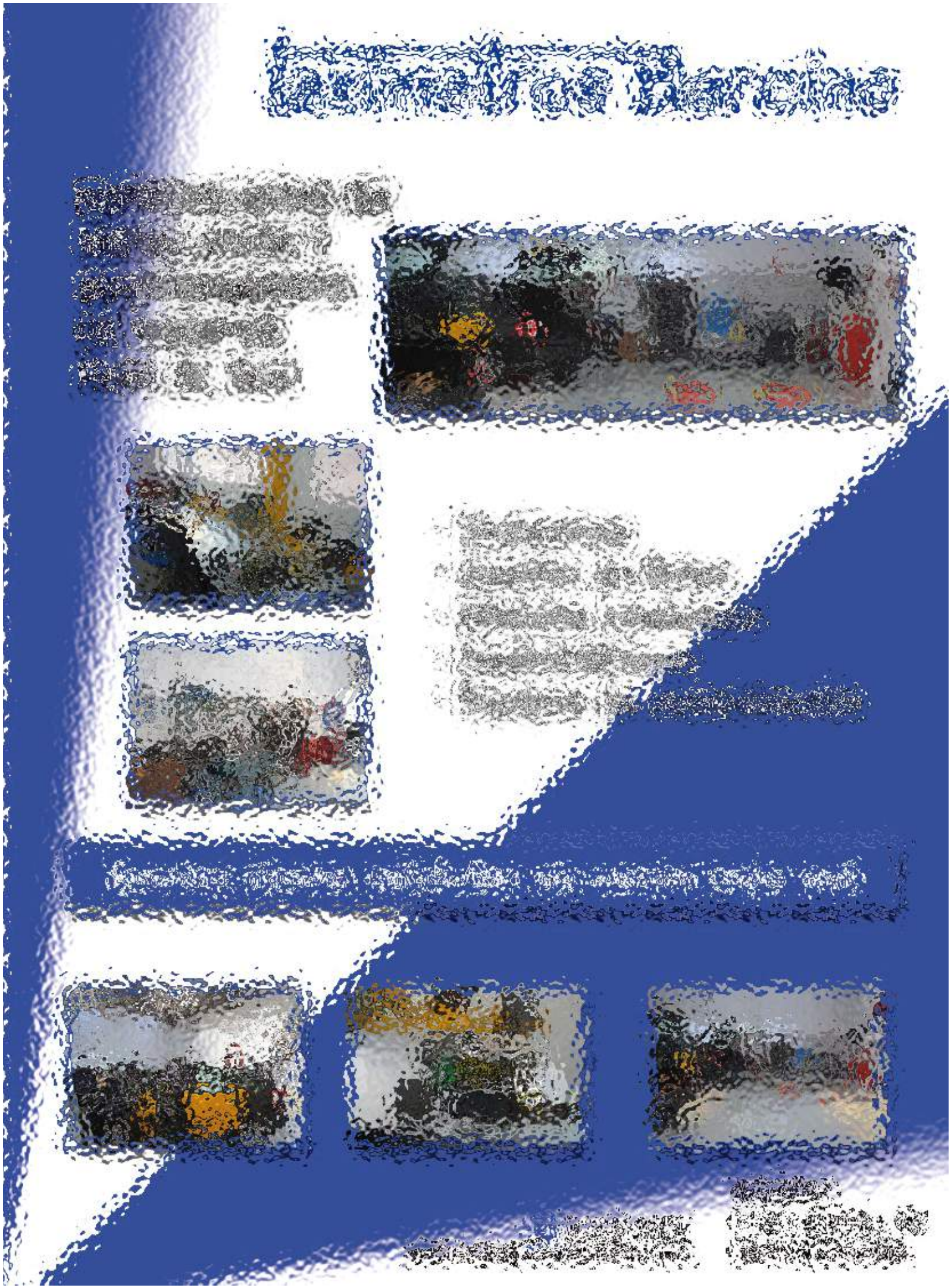
G.T.- Esta será su primera Fira del Taxi, que cumple este año su décima edición en Barcelona. ¿Qué mensaje transmitiría a los profesionales del taxi, tanto de Cataluña como de otras zonas, que acudan a estas jornadas?

M.V.L.- En primer lugar, que asistan y participen. La Fira es una oportunidad única para encontrarse, para conocer las problemáticas del sector y encontrar soluciones de manera colectiva. Son numerosos los actores que asistirán y es un momento idóneo para reflexionar colectivamente sobre el futuro del taxi. Como he dicho anteriormente, afrontamos tiempos de cambio, en el cual debemos apostar por una modernización y un nuevo sistema de trabajo que aseguren la continuidad del servicio; siempre desde el convencimiento que el sector del taxi es imprescindible para un nuevo modelo de movilidad en el área metropolitana de Barcelona, más sostenible y eficiente. Estoy convencida que esta Fira del Taxi cumplirá con las expectativas.

G.T.- En un mundo globalizado, con la aparición de la economía colaborativa, ¿cree que el taxi seguirá teniendo su propio espacio dentro de las ciudades del futuro?

M.V.L.- Una consideración previa: una cosa es la economía colaborativa y otra UBER y otras plataformas que, bajo la estela colaborativa, han irrumpido de forma ilegal en el transporte de personas con el objeto de sacar un beneficio económico. Estos modelos no son ni colaborativos ni impulsores de ningún modelo económico alternativo. Frente a este modelo falseado y adulterado, el servicio de taxi regulado y atendido por profesionales cualificados, que ofrecen seguridad en el desplazamiento y garantía en el sistema tarifario, no perderá nunca su espacio.

Olga Lobo



“El taxi tiene que tener una visión de futuro”

Francisco José López Carmona, nuevo Director General de Gestión y Vigilancia de la Circulación.

Para el nuevo Director General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, Francisco José López Carmona, el servicio del taxi es un instrumento “imprescindible “ para la movilidad en Madrid. El diálogo y la información objetiva, “en el taxi hay mucha opinión pero pocos datos”, serán sus herramientas para hacer del taxi un servicio del siglo XXI.

Aunque apenas lleva un mes y medio “muy intenso”, López Carmona, ya ha firmado su primera propuesta tarifaria que recoge propuestas como el bonotaxi y las paradas eventuales. Incrementar el número de eurotaxis de cara a 2017 y aumentar los vehículos ecológicos son otros de sus principales objetivos.

Gaceta del Taxi.- ¿Cómo benefician las tarifas de 2016 al taxista madrileño? ¿No cree que puede ser vista como una subida de la bajada de bandera?

Francisco José López Carmona.- Las tarifas se congelan completamente, en todos los términos, incluyendo la bajada de bandera y tanto en tiempo como distancia. El único matiz que se realiza es que se establece una carrera mínima de 4 euros. Dicho de otro modo, a todas las personas que están tomando hoy un taxi y realizan un recorrido por un importe actualmente superior a los 4 euros no les afecta en absoluto. Tenemos gran interés en explicar ante la Comisión de Precios la propuesta que hemos realizado, por lo que se ha enviado la documentación con carácter de urgencia. Además de las tarifas, se contempla el avance en servicios específicos que son muy amplios en Madrid, como es la creación de un bonotaxi.

El bonotaxi ayudará a fomentar la demanda del eurotaxi

G.T.- ¿En qué consiste exactamente este bonotaxi?

FJ.L.C.- Es una mejora compartida en la que hemos coincidido tanto el Ayuntamiento como las asociaciones para la accesibilidad del servicio.

Las personas mayores y las personas con movilidad reducida a través del bonotaxi se verán beneficiados con una reducción en los costes de ese servicio. Desde el punto de vista del sector del taxi supondría un incremento de la demanda de este servicio. Estamos haciendo estudios técnicos y agradecemos la disponibilidad del sector, no solo de las dos asociaciones que han suscrito acuerdo, también de AMT, que manifestó verbalmente una actitud positiva a este servicio. Esperamos tenerlo listo para mediados de 2016 y estudiaríamos con las asociaciones con ellos los modos de implantación.

G.T.- Aumentar el número de eurotaxis en Madrid también implicaría nuevas subvenciones. ¿Se estudian nuevas ayudas para alcanzar el 5% en 2017?

FJ.L.C.- Estamos completando la última convocatoria y una vez se finalice de gestionar estaremos en torno a los 300 eurotaxis. Aunque esta iniciativa se ha demostrado exitosa, evidentemente tenemos un camino por delante y estamos preparando una serie de medidas para incrementar el número de eurotaxis en los próximos años. Pensamos que las medidas tienen que ir tanto en la oferta como incentivar la demanda específica en aquellas personas que lo precisan. Estamos en contacto con la Comunidad de Madrid y la Dirección General de Tráfico para promover de la mejor manera los elementos que favorezcan la mayor incorporación de vehículos adaptados en el sector.

Restricciones al tráfico y al taxi

G.T.- El protocolo de contaminación ha causado cierto revuelo en el sector del taxi. ¿Cómo afectaría a los profesionales las restricciones circulatorias?

FJ.L.C.- Como ustedes saben los protocolos de restricciones al tráfico asociadas a la contaminación no solo vienen de una normativa europea y española, vienen también por un problema sustantivo. Cientos de personas mueren en Madrid por la baja calidad del aire lo que supone un problema de salud pública. Desde el Ayuntamiento estamos comprometidos para atajarlo y le pedimos al sector del taxi un compromiso. En nuestra opinión las restricciones de circulación favorecen a todos los servicios públicos del transporte y en particular al taxi, porque la demanda de servicio público de transporte será mayor en la medida que estas restricciones se vayan implementando. Estas restricciones, que solo serían en momentos de mayor degra-

dación de la calidad del aire, no afectarían ni a eurotaxis ni ecotaxis pero sí a los taxis que circulan en vacío.

G.T.- Entre los profesionales ha habido dudas sobre qué son los ecotaxi. ¿Nos lo puede aclarar?

FJ.L.C.- Son los taxis cuya emisión de sustancias contaminantes sea inferior a los límites marcados en la normativas. Por ejemplo, todos los vehículos híbridos entrarían dentro de este concepto.

G.T.- Para fomentar el uso de estos vehículos, ¿cómo pretenden incentivar su compra?

FJ.L.C.- En el anteproyecto de presupuestos para el año 2016 se contempla un importe en subvenciones de 179.000 euros que, entre sus finalidades, tiene la promoción de la compra de vehículos menos contaminantes.

G.T.- Para evitar la circulación de taxis en vacío por la ciudad, Barcelona estudiará la creación de microparadas. ¿Se plantea el Ayuntamiento madrileño una propuesta similar?

FJ.L.C.- La vía pública es siempre un espacio de convivencia, donde tienen que convivir otros transportes públicos, empresas de carga y descarga, el vehículo privado... todos importantes y legítimos. En Madrid hemos acordado con las dos asociaciones mayoritarias la realización de un plan de paradas eventuales asociadas a entornos o momentos específicos que no suponga una reserva permanente en la vía pública pero que pueda suponerla en momentos puntuales. En general, como es lógico, por motivos medioambientales y de regulación del servicio, somos partidarios de que haya la menor circulación en vacío posible

El Ayuntamiento destinará 179.000€ para el ecotaxi

y la mayor utilización del servicio asociado a paradas, pero naturalmente existen limitaciones físicas en la ciudad y en función de las necesidades de otros colectivos que hay que tener en cuenta.

G.T.- ¿Qué sucede con las paradas perdidas como la de Atocha y Sol? ¿Hay posibilidad de recuperarlas?

FJ.L.C.- El problema de Atocha nos lo han planteado las asociaciones y nos hemos comprometido a estudiarlo y contactar con Adif para encontrar una solución. En cuanto a recuperar paradas históricas, como puede ser en la Puerta de Sol, este es un espacio complejo por el volumen, no solo de vehículos, sino también peatonal, por lo que a corto plazo no tiene solución simple.

G.T.- El taxi ha lamentado siempre que la Oficina Municipal del Taxi no cuente con ellos lo suficiente. ¿Tratará de cambiar esa percepción del colectivo?

FJ.L.C.- Llevo mes y medio en este cargo y me he reunido ya con todas las asociaciones varias veces y creo que hemos dado muestras de cercanía y de disponibilidad en estas semanas. Repito, esto no quiere decir que todos los intereses, legítimos por parte del sector, pueden ser atendidos en la medida que a veces se plantean, porque tenemos que tener en cuenta el interés general de la ciudad así como el interés específico de quienes utilizan el servicio del taxi.

La importancia "cuantitativa" del taxi

G.T.- Desde un punto de vista de la movilidad, ¿es el taxi un instrumento válido para mejorar la circulación en las grandes ciudades?

FJ.L.C.- El taxi es un instrumento imprescindible y es el único servicio del que disponemos puerta a puerta y con un alto nivel de accesibilidad. Tiene una importancia cuantitativa enorme, y es un instrumento fundamental. Aproximadamente el 14% del movimiento en vehículo privado corresponde al taxi y desde punto de vista circulatorio y de servicio tiene un valor enorme y así lo entendemos.

G.T.- Imaginamos que las asociaciones, en estos primeros encuentros, también le habrán trasladado su preocupación por el intrusismo. ¿Cuál es su postura?

FJ.L.C.- Estamos a favor de todas las medidas que dentro de la normativa vigente garanticen los servicios que actúan dentro de esta misma normativa. Cualquier pseudo prestación no solo es que provoque perjuicio a quienes desempeñan esa labor de una manera legal, sino que también afecta a los usuarios y al interés público.

El Ayuntamiento realiza a través de sus servicios de consumo campañas periódicas en relación con el consumo o adquisición de productos en entornos que no ofrecen garantías y en este caso se trataría de una actuación de un tipo similar y nos parece acertado avanzar en esa línea.

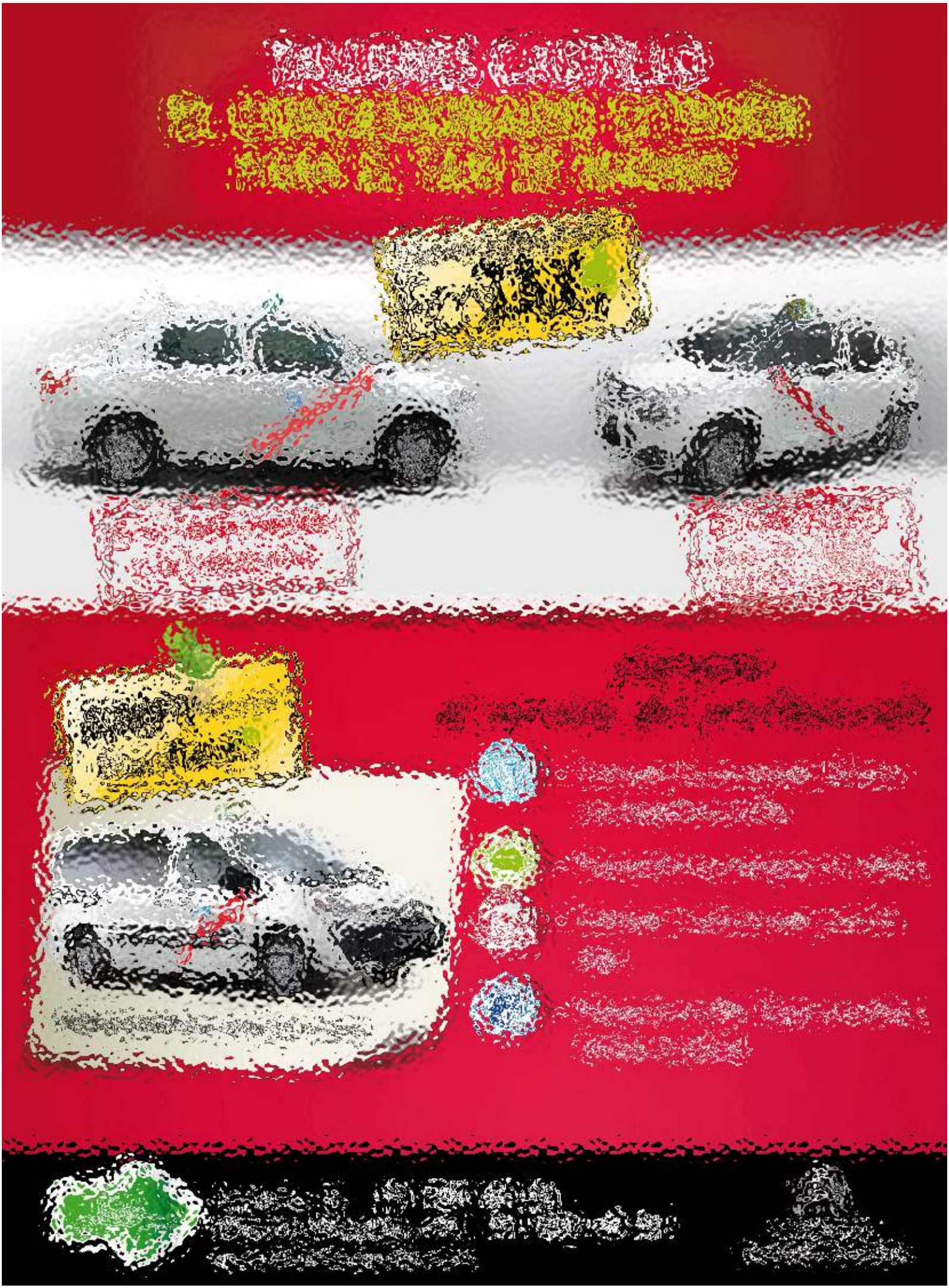
G.T.- Se habla mucho de economía colaborativa y bajo este paraguas aterrizó el pasado año la app Uber, actualmente suspendida de manera cautelar. ¿Qué opina la administración de estos nuevos fenómenos?

FJ.L.C.- Aquellos aspectos que desde un punto de vista legal de la regulación sean contrarios a la normativa serán objeto de la inspección y el control municipal. Pero es preciso que hagamos una reflexión sobre hasta qué punto el sector debe adaptarse a un entorno en el que los patrones de consumo se están modificando. El taxi tiene que tener una visión de futuro y de lo que es la movilidad en el siglo XXI.

G.T.- Creen que la actual ratio de taxis por persona es correcto en Madrid? ¿Se plantearían una retirada de licencias?

FJ.L.C.- No nos lo hemos planteado ahora mismo. Pensamos que es importante que existan estudios detallados y concretos. Es

Se crearán paradas eventuales en entornos o momentos específicos.



Para López Carmona el taxi es "imprescindible" .

decir, cuál es la situación objetiva de uso del servicio de taxi para cada una de las licencias y también percepción de distintos agentes que intervienen, como pueden ser los usuarios y la oferta en cada momento. Vamos en esa línea de estudio.

G.T.- Hay mucha desconfianza con respecto a esos estudios. ¿Deben preocuparse los profesionales?

FJ.L.C.- Es importante decir que cualquier información que se solicita por el Ayuntamiento de Madrid se hará con todas las garantías legales, en particular con las relacionadas con la LOPD y siempre en el ejercicio de las competencias que tiene el Ayuntamiento. Quienes participan en este estudio, que por otro lado es una obligación conforme a la Ordenanza Municipal, tiene que estar tranquilo porque lo que queremos conocer es la estructura de la prestación del servicio.

El 14% del movimiento en vehículo privado corresponde al taxi

Buscamos información agregada, no individual de cada profesional. Lo que queremos es saber cómo funciona realmente el taxi. Es una información difícil de obtener porque hay mucha opinión de muchos agentes que operamos en el sector, pero información fidedigna y dato cuantitativo... Es un tema que debemos tener en la mesa de cara al diálogo con todos los agentes implicados.

Olga Lobo & Javier Izquierdo

Diversidad de opiniones por las tarifas

Mientras que desde Federación Profesional del Taxi y Gremial Madrid se insiste en que las nuevas tarifas beneficiarán al usuario, la Asociación Madrileña del Taxi las califica de "lesivas".

Tanto FPT como Gremial sí votaron a favor de las nuevas tarifas para 2016. Desde ambas organizaciones aseguran que el sector ha realizado un "verdadero esfuerzo" dada la "rebaja" que ya sufrieron los precios en 2015. Destacaron además la buena disposición del Ayuntamiento por atender algunas demandas históricas del sector. Al considerar que "en ningún caso se trata de una subida de precios" sino que, aseguran, "el taxi de Madrid va a congelar las tarifas de cara a 2016".

Sin embargo, para AMT "la impresión que se da es que el sector ha subido un 70% la bajada de bandera" lo que provocará una disminución en la utilización del servicio de taxi. También desde UGT-Uniatramc se han mostrado contrarios a la creación del coste mínimo, aunque han destacado la congelación de tarifas. Además, han lamentado que no se haya eliminado la tarifa fija.

Desde el sindicato apuestan por la inclusión de un suplemento único de 3 euros para los servicios telemáticos y piden suprimir el suplemento de llegada al aeropuerto para ganar en competitividad.

4 euros mínimo

Con respecto al nuevo coste mínimo de carrera, los 4€ incluyen la bajada de bandera y un recorrido equivalente a 1.523,8 metros en tarifa 1 (diurna) y de 916,7 metros en el resto, de acuerdo a los precios actuales.


TAXI
POR FAVOR

Los vehículos, protagonistas de la X Feria del Taxi

Diez años han pasado desde la primera Feria del Taxi, celebrada en Barcelona en 2006, y su espíritu continúa siendo el mismo: ser un espacio de referencia para los profesionales del taxi en el que conocer las novedades del sector.

Las nuevas soluciones tecnológicas y los nuevos modelos homologados para el servicio de taxi, serán una vez más los principales aliciente de la feria los días 28 y 29 de noviembre en el Palau Sant Jordi.

Como en ocasiones anteriores, la colaboración de las organizaciones representativas del taxi, tanto a nivel local como nacional, permitirá que la feria siga siendo el hogar del taxista en el que compartir su profesión con toda su familia.

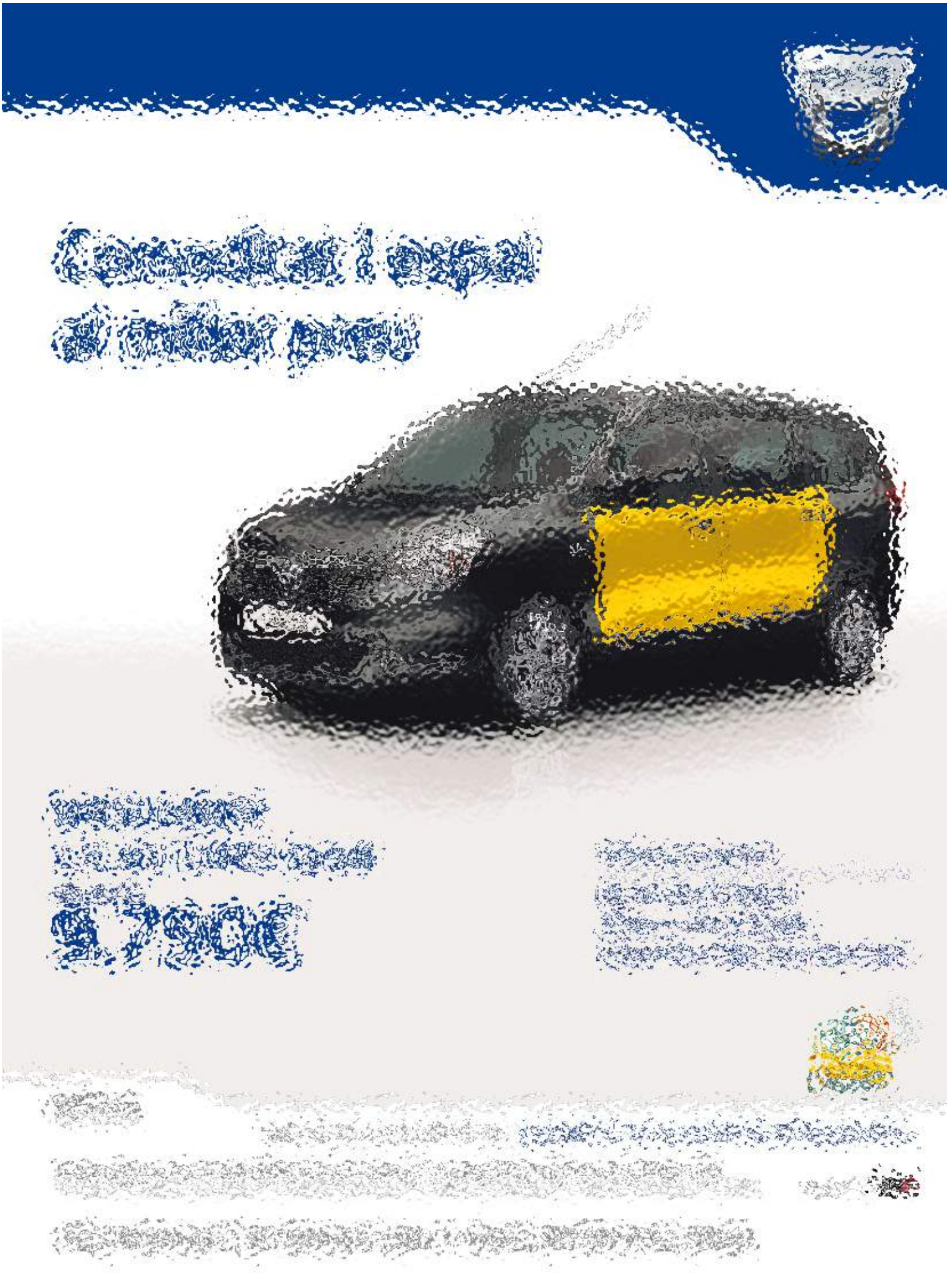
La sensibilización con la reducción de emisiones son la punta de lanza tanto de los fabricantes de automóviles como de los fabricantes de combustibles. Pensando tanto en la protección medioambiental como en la reducción de costes para los profesionales, las nuevas motorizaciones reducen las emisiones y los consumos.

Norma Euro6

Desde este año, todos los coches nuevos deben estar equipados con un motor Euro6 que limita las emisiones de estos compuestos. Una motorización que llevan los nuevos taxis de **Dacia** y de **Renault**.

En el caso del óxido de nitrógeno, con los nuevos motores, las nuevas medidas bajan un 50% con respecto a lo permitido en la anterior normativa. Además, incluye una cuota de emisiones media para toda la gama ofertada de un fabricante, fijada en 130mg/km. Las emisiones combinadas de hidrocarburos y óxidos de nitrógeno deben reducirse a 170 mg/km, frente a los 230 mg/km de la normativa todavía vigente.

Pero esta lucha por la reducción de las emisiones dura más de dos décadas. En 1993, con la introducción de la norma Euro1, las emisiones procedentes del tráfico por carretera se han reducido drásticamente. Los avances introducidos en la tecnología del automóvil han hecho posible la reducción de las emisiones contaminantes como el CO_2, los óxidos de nitrógeno y otras partículas. Además, los avances técnicos en sistemas de propulsión también están teniendo un importante efecto: desde 1990, las emisiones de partículas de los motores diésel se han reducido en alrededor de un 99%, mientras que emiten un 98% menos de óxidos de nitrógeno que los vehículos comparables de la década de los 90 y, a medida que vaya avanzando la electrificación de la propulsión, las emisiones disminuirán aún más.



Citröen C4 Picasso y C-Elysée: aliados para el taxi

El sector del taxi es uno de los más exigentes en cuanto al pliego de condiciones que requieren a un vehículo. Confort de marcha, comodidad a bordo, habitabilidad, rendimiento, eficiencia... Todos estos atributos son imprescindibles para los profesionales del sector y suponen un reto para las marcas a la hora de homologar sus gamas para esta utilización. **Citroën**, consciente de estas necesidades, cuenta con algunos de sus modelos más icónicos y de referencia adaptados para el uso como Taxi.

El C4 Picasso, el monovolumen líder del mercado, fue homologado el pasado año en Madrid y Barcelona como taxi para circular por las calles de ambas ciudades y sus áreas metropolitanas. Además, la marca también cuenta con su berlina tricuerpo, Citroën C-Elysée, como opción para el servicio de los profesionales de este gremio.

Un modelos que se define por la fiabilidad, robustez, confort y la tecnología más avanzada al servicio de la seguridad y el medio ambiente. Está pensado para brindar la mejor experiencia a bordo tanto al profesional como a los pasajeros que son, en definitiva, los clientes.

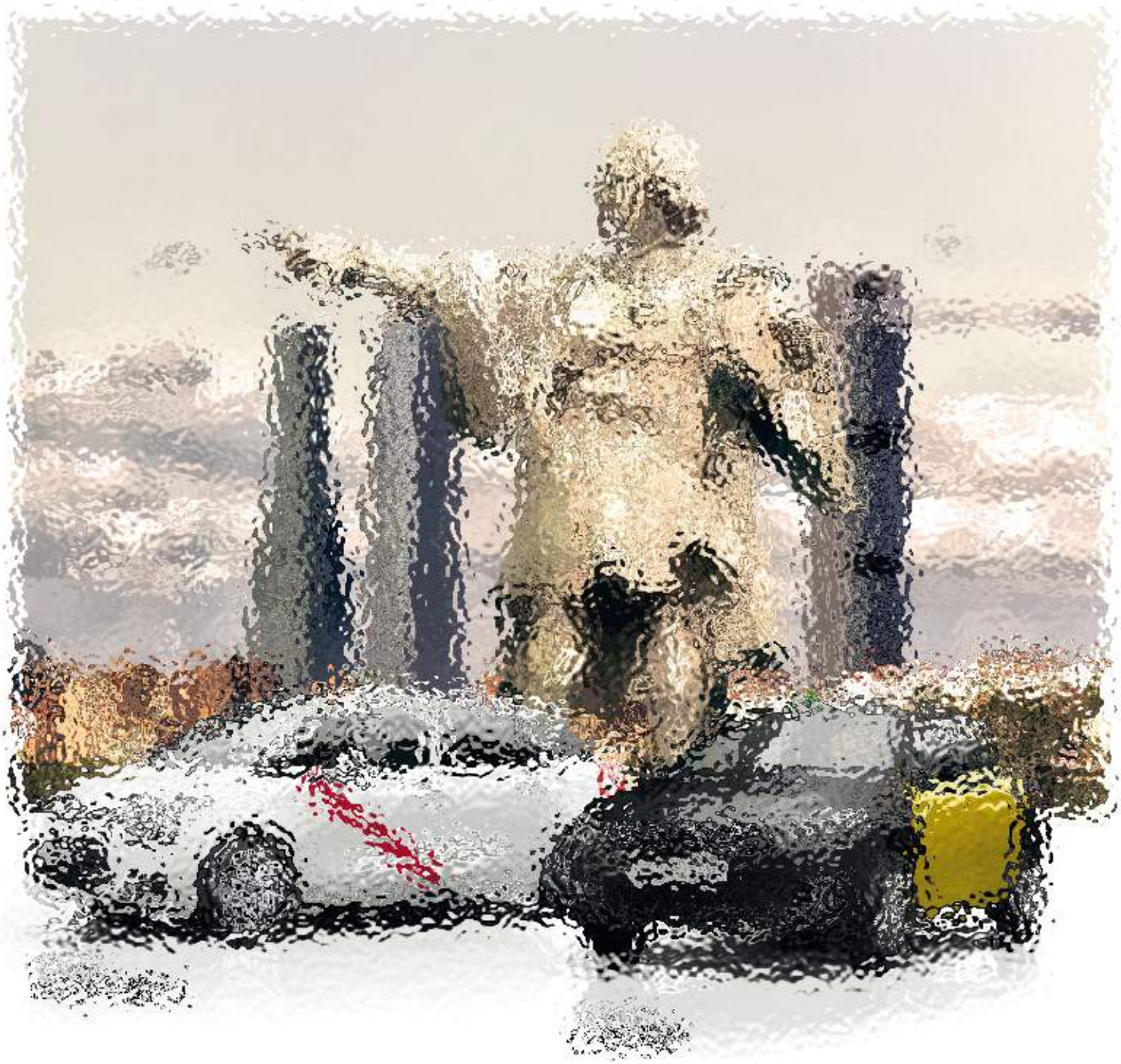
Su gran porcentaje de superficie acristalada permite una óptima luminosidad y visibilidad interior. Respecto a la comodidad, con un amplio espacio para las rodillas, los pasajeros pueden ir sentados con amplitud, lo que permite que situaciones cotidianas como atascos en ciudad se sobrelleven más fácilmente.

En muchas ocasiones, el taxi –especialmente si cubre zonas como aeropuertos o estaciones de tren- tiene que tener las respuestas suficientes para transportar a pasajeros pero, también, un gran número de bultos. En este sentido, el C4 Picasso es uno de los referentes de su segmento. Con un volumen récord de hasta 605 litros, ofrece el maletero más grande de su categoría.

Pero las ventajas del no son sólo para clientes. También el conductor verá satisfechas sus necesidades si opta por este modelo como vehículo para taxi. En primer lugar, todos los atributos como confort o comodidad son aplicables al conductor. La visibilidad de este modelo es, también, un punto fuerte para el conductor que, gracias a su parabrisas panorámico, controla la carretera con un gran ángulo de visión y puede anticipar obstáculos o peligros de la carretera.

Incorpora, además, equipamiento tecnológico en materia de conectividad y seguridad como el Citroën Connect Box (un dispositivo de seguridad disponible las 24 horas los 7 días de la semana, que funciona gracias a una tarjeta SIM y permite realizar llamadas de urgencia y de asistencia localizadas, acceder al carné de mantenimiento virtual y disponer de un servicio de eco-conducción) o Citroën Multicity Connect, la oferta de servicios conectados Citroën.

Por su parte, el C-Elysée también traslada al taxi sus ventajas producto, como su enorme espacio de maletero, de 506 litros, y su habitabilidad. Todo ello bajo el prisma de una berlina con un diseño que traslada una imagen de seriedad y profesionalidad. Además, y como punto destacado, también está disponible una versión con transformación a GLP (Gas Licuado de Petróleo), con las ventajas medioambientales y el ahorro económico que este tipo de tecnología permite.



Tu negocio, en la palma de tu mano

El mundo del taxi es un sector que vive inmerso en un momento de gran transformación. La movilidad en las ciudades está evolucionando a gran velocidad hacia un modelo en el que el coche privado representa cada vez más un problema y no una solución. Conceptos como eficiencia energética y sostenibilidad medioambiental representan factores clave cuando se establecen las condiciones de movilidad que las autoridades quieren para las ciudades del futuro. En este contexto, el taxi tiene la oportunidad de erigirse en un factor esencial en el que apoyarse a la hora de construir esta nueva movilidad urbana.

Así lo entiende mytaxi, empresa creada con el objetivo de invertir en este sector para convertirlo en un potente motor que ayude a impulsar este cambio en la forma de movernos por nuestras ciudades. Con el intenso apoyo financiero de Daimler, uno de los grupos de automoción más importantes del mundo, mytaxi hace una clara apuesta por ligar el taxi al mundo de la tecnología, y facilitar así su presencia destacada en un entorno, el de la movilidad en las ciudades, cada vez más competitivo y con más actores dispuestos a tomar parte en él, y en el que los usuarios cada vez tienen más poder y lo controlan todo desde su 'smartphone'.

Lejos de ver al taxi como algo antiguo y estático en medio de unas ciudades cada vez más hiperconectadas, mytaxi lo ve como un sector dinámico y en plena transformación y lo quiere ayudar situándolo en el centro del entorno digital, cada vez más importante para los consumidores, para que siga siendo uno de los medios de transporte esenciales de las urbes de los próximos años.

Una app pensada para el taxista

mytaxi es una aplicación pensada para facilitar al máximo el trabajo del taxista. Al tener un funcionamiento muy intuitivo, este dispone de toda la información que necesita para realizar su trabajo al alcance de la mano. A diferencia del modelo tradicional de las emisoras, nuestra App fomenta el contacto directo con el usuario ya que el taxista dispone de todos los datos del cliente (y viceversa) incluyendo su nombre y su número de teléfono, en el mismo momento en el que acepta el servicio solicitado.

El servicio de mytaxi también está orientado al mundo de los negocios mediante sus cuentas de

empresa, por lo que los taxistas que trabajan con la aplicación entran automáticamente en contacto con un usuario de perfil de negocios. Por otra parte, los clientes disponen de la opción de marcar como "taxista favorito" a aquellos que le hayan ofrecido un buen servicio, y eso significa que los trabajadores del taxi se pueden ir formando, a medida que usan la aplicación, una cartera de clientes sobre los que podrán tener preferencia a la hora de obtener los servicios que soliciten. Además, el taxista también tiene la opción de "bloquear" a algún usuario al que no quiera volverse a encontrar en el futuro. En definitiva, mytaxi representa un elemento de comunicación bidireccional entre taxistas y clientes.

Otro de los objetivos de la aplicación es el de simplificar el control que tiene el taxista sobre su trabajo. Para ello le proporciona estadísticas en las que encuentra toda la información referente a los trayectos realizados, los ingresos obtenidos, la satisfacción de los pasajeros, etc. Todo estos datos sirven para que el taxista pueda optimizar su trabajo y le saque el mayor partido posible.

Además de la completa autonomía de la que gozan los taxistas que trabajan con mytaxi, éstos sienten la seguridad de tener detrás una infraestructura pensada para ayudarlos en su día a día. Las cuatro ciudades españolas en las que de momento opera mytaxi: Madrid, Barcelona, Sevilla y Valencia, cuentan con un servicio local de atención al taxista (Driver Service) al que los trabajadores del taxi se pueden dirigir cada vez que les surja alguna duda o tengan cualquier tipo de incidencia con la aplicación. También representa su punto de apoyo en situaciones de conflicto con algún usuario.

Desde mytaxi se está en permanente contacto con la flota, dándoles datos que les ayudarán en su trabajo, como previsiones de picos de demanda debido a determinados eventos o a causa de las promociones que se ofrecen a los usuarios de la aplicación.

Buscando la excelencia

Los taxistas son la clave del excelente servicio que ofrece mytaxi a sus clientes. Es por ello por lo que la empresa intenta darles todas las facilidades para que puedan dar la mejor experiencia posible al usuario, desde el momento en el que

pide el taxi hasta que lo valora una vez finalizada la carrera. Un ejemplo de ello son las botellas de agua que se pueden recoger en todas las oficinas de mytaxi, para que los taxistas las puedan ofrecer en sus servicios.

Y en el otro lado, es primordial que los taxistas también vean recompensado su esfuerzo diario, por lo que recientemente se ha establecido un programa de incentivos pensado para que encuentren retos con los que ir superándose semana a semana, y conseguir llevarse importantes premios que complementarían los ingresos que consiguen gracias a su trabajo.

Por todo ello mytaxi constituye una herramienta de trabajo esencial para los taxistas que quieran integrarse en el mundo digital, donde encontrarán cada vez un mayor número de consumidores, y más en España, uno de los países europeos líderes en penetración de los 'smartphones'. El futuro está en la palma de tu mano.

El nuevo Caddy estará en la Feria del Taxi de Barcelona

Volkswagen Vehículos Comerciales presentará sus nuevos modelos para taxi en la Feria del Taxi de Barcelona los próximos 28 y 29 de noviembre, el Caddy compacto de 5 plazas y el nuevo Caddy Maxi de 7 plazas, que también ofrece una versión adaptada para personas con movilidad reducida (PMR).

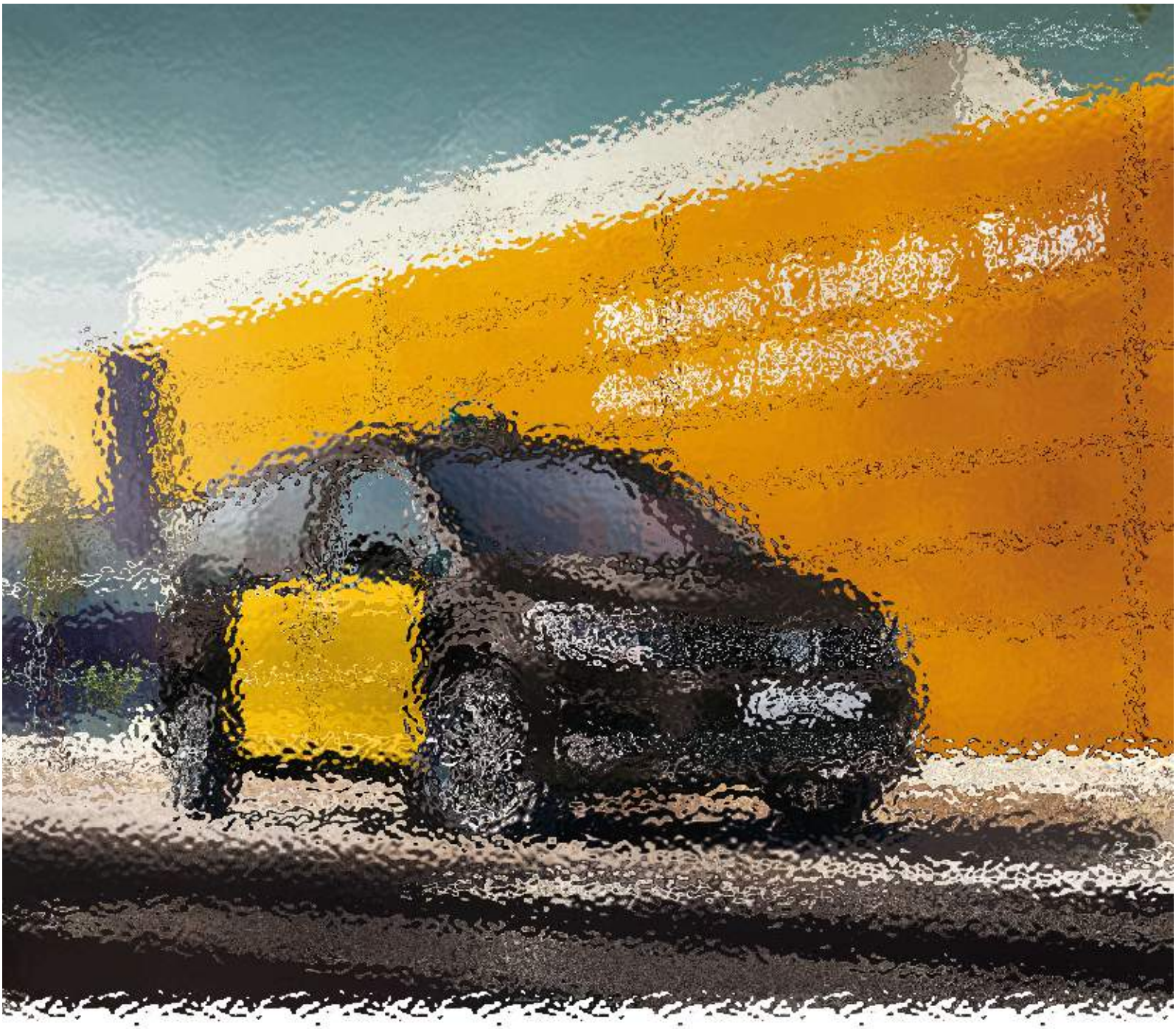
El Caddy de cuarta generación cumple a la perfección con su cometido, tanto a nivel particular y de uso en familia, como en el ámbito más profesional y de reparto urbano, ofreciendo muchas ventajas funcionales que resultan en un modelo más práctico, dinámico y exclusivo. Además, Volkswagen Vehículos Comerciales ofrece múltiples soluciones para las personas con movilidad reducida para hacerles la vida más fácil como pueden ser rampas de acceso, asientos modulares, pedales y mandos especiales, así como anclajes y cinturones de seguridad especiales para incorporar sillas de ruedas de forma cómoda y segura.

Los nuevos modelos presentan un nuevo diseño exterior e interior fiel al ADN de la marca. Su imagen completamente rediseñada presenta líneas más precisas y formas muy definidas que le otorgan una gran personalidad.

El nuevo Caddy es un referente en innovación gracias a la introducción de tecnologías sin precedentes en su segmento entre las que destacan el sistema de observación del entorno "Front Assist" con el asistente de frenada de emergencia automática en ciudad, el sistema de frenado anticolisiones múltiples, el detector de fatiga, los airbags de cortina, el sistema de Regulación Automática de la Distancia (ACC), el "Light Assist" y una cámara de visión trasera que con el sistema opcional "Park Assist" posibilita el estacionamiento automático lateral y transversal asistido. Adicionalmente, el Sistema de Aparcamiento Óptico OPS de 360° facilita las maniobras de estacionamiento, ya que permite al conductor visualizar la maniobra de aparcamiento en la pantalla de los sistemas de radio y radio-navegación desde una perspectiva aérea.

Estrena motores eficientes EU6, equipados de serie con BlueMotion Technology con sistema Start/Stop y recuperación de la energía de frenado. Dos versiones diésel de 2 litros de 102 y 150 CV y el novedoso propulsor TGI de 1.4 litros propulsado por gas natural con unas tasas de consumo y emisiones de CO2 de sólo 109 g/km.

El nuevo Caddy se ofrecerá en su versión Trendline con un completo equipamiento. En España está disponible desde 24.350€ sin transporte ni descuentos incluidos.



Smart city, la ciudad del taxi del futuro

Tecnología y taxi siguen yendo de la mano un año más. La modernización del sector avanza a pasos agigantados y las mejoras que esto reporta en los profesionales y también en los usuarios es cada día más evidente.

Aunque de momento el 4G sigue siendo el sistema tecnológico sobre el que se basan todas las comunicaciones móviles, las empresas de telecomunicaciones están desarrollando la próxima generación, la 5G y está previsto que su uso común sea en 2020.

¿Qué traerá de nuevo la 5G? Permitirá velocidades que oscilarán entre los 25 y 50 Mb por segundo si viajamos en un coche o un tren y se elevarán hasta un gigabyte en circunstancias óptimas si el dispositivo que recibe la señal no está en movimiento.Una de las ventajas que traerá consigo esta nueva red será la creación definitiva de la "smart city" que requerirán de un gran ancho de banda.

La «ciudad inteligente» a veces también llamada «ciudad eficiente» o «ciudad súper-eficiente», es un desarrollo urbano basado en la sostenibilidad, capaz de responder adecuadamente a las necesidades básicas de instituciones, empresas, y de los propios habitantes, tanto en el plano económico, como en los aspectos operativos, sociales y ambientales.

También permitirá interactuar a distancia con máquinas en tiempo real, algo imprescindible en el caso de que queramos manejar de forma remota vehículos o robots. Esto ampliaría enormemente las posibilidades de realizar, por ejemplo, intervenciones quirúrgicas a distancia.

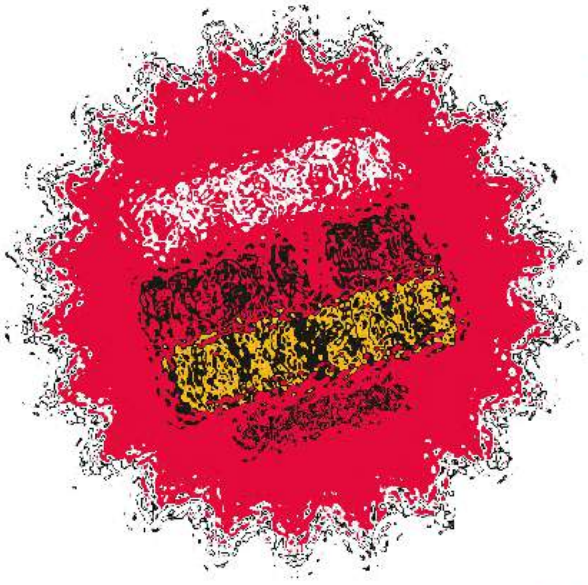
La tecnología 5G mejorará también la seguridad vial, porque los vehículos serán capaces de enviarse información entre sí o incluso recibirla de los peatones. De esa forma el automóvil podrá evitar accidentes de tráfico cuando detecte un riesgo de colisión.

Flexibilidad en la nube

Aunque todavía quedan algunos años para que todo se convierta en realidad, son muchas las empresas que continúan apostando por el desarrollo tecnológico en el ámbito del transporte y, concretamente, en el taxi. Es el caso de **Taxitronic** que, año tras año, introduce mejoras en sus sistemas de gestión de flotas dando soluciones que mejoran el día a día de los profesionales.

Su última incorporación, el Alfa 6, es la sexta generación del histórico, conjunto de aplicaciones para radiotaxi, que ha sido evolucionado a la tecnología de la nube. Un conjunto de aplicaciones en servidores virtuales instaladas en un datacenter, muy flexible, que puede adaptarse a cualquier modelo de negocio, independientemente de la ciudad o del número de taxis.

TXD70



1998 + IVA

Diez años de Feria del Taxi en imágenes


Año 2006.


Año 2007.

Año 2008.


Año 2009.

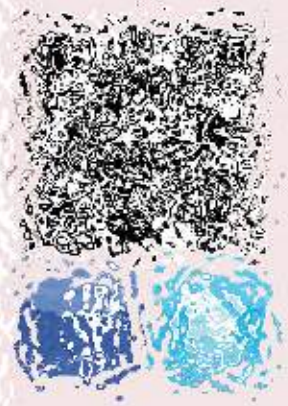
Año 2011.

Año 2010.


Año 2012.


Año 2013.


Año 2014.



Miguel Ángel Leal inaugura "una nueva etapa en la Gremial"

"Renovación, gestión y resultados". Esos son los pilares de la nueva directiva que, encabezada por Miguel Ángel Leal, ganó las elecciones el pasado 18 de octubre. Junto a ellos un equipo formado por profesionales cualificados para que les asesoren en las "comprometidas decisiones" que deben tomar. Según explica en nota de prensa el nuevo presidente, se inaugura una "nueva etapa en la Gremial". Un desafío "delicadísimo" que afrontan "con humildad, con ilusión y, más importante, con muchas ganas de trabajar ". Además de mostrar su respeto por el resto de candidatos, Leal pide el apoyo de todos los socios "desde hoy mismo" para defender los intereses del sector "con mayor fuerza, con mayor eficacia, con mayor razón".

Tranquilidad para los empleados

Miguel Ángel Leal, nuevo presidente de Gremial Madrid, quiere transmitir un mensaje de "claridad, seriedad y tranquilidad" a sus empleados teniendo en cuenta la difícil situación económica que atraviesa la entidad. A falta de conocer "hasta los últimos detalles" financieros de la entidad, la nueva directiva anuncia una auditoria "en términos de ingresos y gastos", si bien insisten en que no tomarán ninguna decisión "de forma precipitada". Explica Leal que "todas y cada una de las determinaciones" que se tomen tendrán "como primera referencia" a los trabajadores de Gremial. El objetivo, que la asociación sea "más eficaz, más eficiente y más útil" y que vuelva a ser percibida como "la casa del taxista", tal y como se comprometieron en su programa electoral. "Trabajamos desde hoy mismo con la idea de que los empleados de la Gremial, mejor coordinados y organizados, sean más útiles al taxista; y que, por lo tanto, el taxista, sepa poner en mejor valor su desempeño", añade el comunicado.

La nueva directa de Gremial.

FPT insiste, solo los taxis pueden recoger en paradas o en la calle

La Federación Profesional del Taxi insiste en que las VTCs son lícitas "siempre y cuando ajusten su actividad a las normas establecidas". Recuerdan además que únicamente los taxis están habilitados para recoger clientes en la calle o en las paradas. Para su presidente, Julio Sanz, "toda empresa que preste este tipo de servicio -recogida en calle o paradas- estará incurriendo en un delito de competencia desleal contra nuestro sector que no dudaremos en denunciar". Denuncian desde FPT la proliferación de VTCs que, explica en nota de prensa, son contratados por la empresa Maxi Mobility Spain y que "esperan en puntos estratégicos determinados por la compañía a través de la aplicación Cabify".

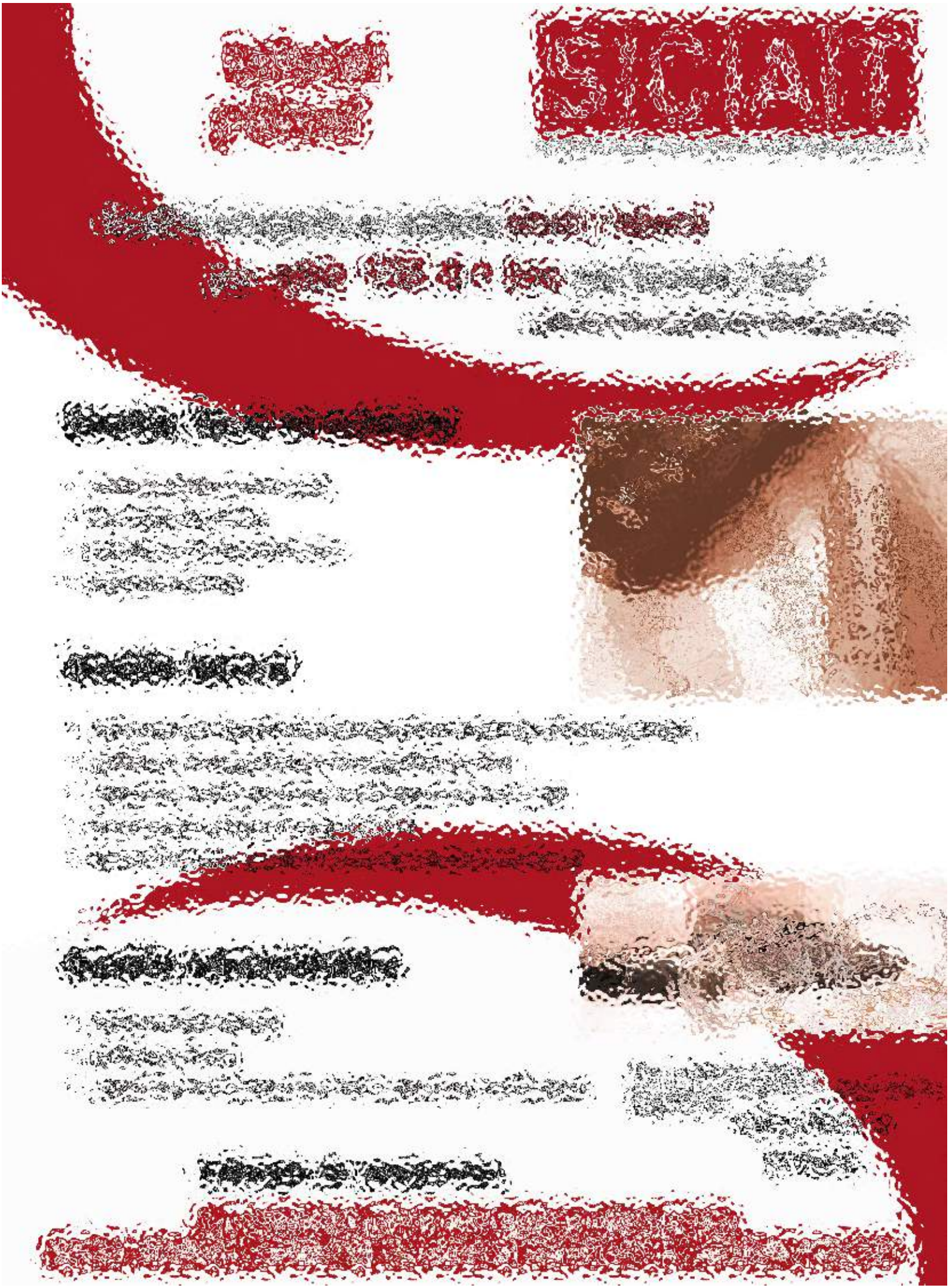
Cabify se defiende

Por su parte la empresa, en la vista judicial celebrada el pasado 4 de noviembre para decidir si se cierra de forma cautelar Cabify, se definió como una "agencia de viajes". Su abogada, además, recordó que los conductores que trabajan para esta aplicación adquieren una responsabilidad de cumplimiento de la normativa de transportes y que, en el caso de violar tal normativa, la culpabilidad recaería sobre estos.

La petición de cierre cautelar fue propuesta por la propia Federación por considerar que Cabify incurría en una violación del artículo 15.2 de la Ley de Competencia. Sin embargo, la abogada de la defensa insistió en que la aplicación se limita a recibir peticiones de servicio y ésta es la que selecciona esos servicios a los conductores. "Estamos constituidos legalmente ante las autoridades administrativas y de transporte", insistió la letrada, quien además, declaró que la empresa no es responsable de las infracciones a la normativa de transportes que pudieran cometer los conductores. Cabify defiende que los conductores adquieren una responsabilidad de cumplir la normativa y en caso de haber infracción, la responsabilidad recae sobre quién la comete, siendo la empresa, a su parecer, inimputable.

En su turno, el abogado de FPT recordó que el ROTT en su artículo 182 exige la previa contratación en el domicilio que debe coincidir con el del titular de la licencia. Además, la Orden FOM 36/2008 exige que se lleve la hoja de ruta junto con el contrato. Esa hoja de ruta,debe reflejar el inicio y el destino de la ruta y eso, a ojos del letrado defensor del colectivo del taxi, "Cabify no la lleva". "Si mantenemos abierta esta aplicación y dejamos que se asienten este tipo de empresas, van a quedarse con un sector que no deben", concluyó el representante legal de la asociación madrileña. La decisión sobre si se acepta o no esta medida cautelar se resolverá próximamente y puede resultar un golpe casi definitivo para Cabify, tal y como reconoció su abogada, quién admitió ante la magistrada que de aplicarse esta medida, supondría "el cierre de la empresa".

Los taxis, lo único que pueden captar clientes en la calle.



Apuesta por los combustibles alternativos

El sector del taxi madrileño realizará una prueba piloto en el que participarán 20 taxis híbridos propulsados con gas natural comprimido. Según informa desde FPT, la prueba está abierta a todo el sector del taxi y cualquier interesado puede informarse también en las sedes de Gremial y AMT. El ensayo, explica Federación, consiste en incorporar, "sin ningún costo" para el taxista, un equipo de GNC en el modelo Toyota Prius. La instalación del equipo se llevará a cabo en los talleres de "Motor Gas" en Coslada. Antes de la transformación, el taxista someterá su vehículo a una prueba de emisiones y tras realizar en el coche las modificaciones oportunas, se volverá a repetir dicho análisis de gases. Ambas pruebas serán gratuitas. Una vez terminado el ensayo, todo el equipo de GNC pasará a ser propiedad del titular de licencia. Junto a la instalación de los componentes necesarios y las modificaciones oportunas a realizar en el coche, el titular recibirá también un "Vale Combustible" por valor de 1.000 euros.El taxista se compromete a llevar una contabilidad detallada de las cantidades de GNC tanto en KG consumidos como en euros y de las distancias recorridas.

PREMIADOS METAL LUBE

Mª Mercedes Razola
9 años como taxista
Licencia 04452

Álvaro Pérez
3 años en el taxi
Licencia 06858

Fredy Valverde
7 años al volante
Licencia 10390

NACIONAL

21 años de prisión para el asesino del taxista de Chiclana

La Audiencia Provincial de Cádiz ha respaldado al jurado y ha condenado a 21 años de cárcel al asesino de un taxista de Chiclana, Cádiz, en 2013. El asesino, en prisión preventiva desde esa fecha, reconoció haber matado al taxista, trabajó con su víctima antes de acabar con su vida. Además de la pena de cárcel, el asesino del taxista de Chiclana tendrá que pagar una indemnización de 172.000 euros para la hija del fallecido.

Imagen del taxi del fallecido.

Multados 75 titulares por ceder su licencia a "floteros"

La Agencia Tributaria ha interpuesto sanciones a 75 titulares de licencias de taxi de Las Palmas de Gran Canaria por haber cedido sus permisos a ocho floteros. Éstos administraban esos permisos al margen de las ordenanzas municipales. Según informa eldiario.es muchos de esos taxistas han pagado ya las multas por haber incumplido sus obligaciones tributarias, pues al ceder la licencia a los floteros, los titulares no cotizaban ante la Seguridad Social.

El Ayuntamiento de la capital grancanaria solicitará a Hacienda que le remita los expedientes finiquitados para poder darles curso por la vía administrativa.

Esta situación de cesión de licencias a empresas dedicadas a grandes flotas estalló hace casi dos años y medio con el precinto y el registro policial a dos cooperativas de taxistas, ordenados por el Juzgado de Instrucción 8 de la capital en coordinación con las agentes de Hacienda.

El Ayuntamiento de Málaga prepara ayudas para el e-taxi

La apuesta de Málaga por el taxi eléctrico se concretará con una partida presupuestaria de entre 3.000 y 6.000 euros para la adquisición de taxis eléctricos. Aunque la dotación inicial es de 30.000 euros, el equipo de gobierno no descartaría ampliar la cuantía dependiendo de la acogida por parte del sector. Además, explican que el plan municipal sería compatible con las ayudas promovidas desde el Gobierno y la junta de Andalucía.

Los autónomos podrán aplazar las deudas tributarias

Más oxígeno para los autónomos que tengan deudas tributarias de hasta 30.000 euros. La reforma realizada por el Ministerio de Hacienda aumenta considerablemente el límite para la exención de garantías de pago que anteriormente estaba fijado en 18.000 euros. Gracias a ella podrán solicitar el aplazamiento o el fraccionamiento de su pago sin la necesidad de aportar más avales para su concesión. En los últimos años, según datos de la Agencia Tributaria, se han recibido unas 25.000 solicitudes de aplazar o fraccionar deudas situadas entre los 18.000 y los 30.000 euros; con lo que, por medio de esta medida, se pretende beneficiar a los pequeños y medianos empresarios que podrán solicitar aplazamientos de mayor cantidad sin presentar más garantías. La nota de prensa del propio Ministerio indica que estas mejoras afectarán a todas las solicitudes con excepción de las deudas generadas por la falta de ingreso de las retenciones del IRPF y las deudas que tienen una regulación independiente para el Código Aduanero Comunitario. Hacienda, además, recuerda que de cara el próximo año el tipo de interés de demora que rige este tipo de solicitudes, disminuirá hasta un 3,75%.

Las Pymes, principales beneficiarias.

Élite Barcelona quiere un número único

El 023 es el número único que propone la Asociación Profesional Élite Taxi Barcelona para solicitar un taxi en toda Cataluña. La organización cree que con esta medida se garantizaría la seguridad del usuario y ayudaría a erradicar a los agentes externos que "de forma fraudulenta" incumplen la normativa de transportes. En su escrito, registrado en la Generalitat, explican que la atribución de un número abreviado, el 023, supondría un beneficio para el usuario porque constituiría un número oficial que gestionaría la propia administración. Aunque reconocen que la administración debería asumir los costes de la gestión del call center, creen que es el "momento idóneo" para pedir ayuda tras años sin recibir algo por parte de la administración. Con respecto al sector, desde esta asociación creen que la implantación de este número sería una herramienta "imprescindible" para la defensa del sector. Piden además la creación de una mesa de trabajo para desarrollar esta medida que, en su opinión, puede suponer "un gran avance en todos los sentidos para el sector del taxi y en particular de su modernización".

Barcelona estudia reducir los taxis en circulación

El Ayuntamiento de Barcelona pretende acabar con la costumbre ciudadana de parar los taxis en la calle alzando el brazo, una costumbre arcaica y contraria a las tendencias ecológicas de reducir el tráfico. De esta forma, el Institut Metropolità del Taxi, organismo de gestión del taxi dependiente del consistorio, está trabajando con el objetivo de llenar Barcelona de pequeñas paradas de taxis. Lo que pretenden es que la gente adopte la costumbre de acercarse a la parada que tenga más cercana y, de esta manera, resulte más cómodo que parar un taxi en mitad de la vía. "Las microparadas son una gran idea" confiesa Alberto Martínez, representante de Élite Barcelona. "El reglamento dice que a menos de 50 metros de una parada sólo se pueden coger clientes en esa parada", continúa el portavoz de la joven asociación, quien reconoce que ya le trasladaron esa idea a la concejal. Prácticamente en la misma línea se encuentra la opinión de José María Sánchez, secretario general del Stac en Barcelona, quien afirma que aunque no sería la solución definitiva, "podrían ayudar a mejorar la rentabilidad de la hora trabajada".

La medida cuenta con el beneplácito de las asociaciones.

Detenido un "falso fiscal" por estafar 600 euros a un taxista

El La Policía Nacional detuvo en Sevilla el pasado mes de octubre a un presunto estafador que se hacía pasar por fiscal a quién "burló" 600 euros. El presunto estafador, de 72 años, se presentó ante el conductor del vehículo como segundo fiscal jefe de la Audiencia Nacional, y le informó de la posibilidad de formalizar un contrato entre él y la Fiscalía en un futuro. El taxista accedió a la propuesta y trasladaba al falso jurista a cualquier hora sin pagar en el momento los servicios. La estafa se produjo entre los día 2 y 7 de octubre y el total de los servicios realizados por el taxista ascendía a una cantidad de 600 euros. Además, un día de los anteriormente señalados, la persona presunta ejecutora del fraude pidió 50 euros en efectivo al taxista, accediendo éste y entregándoselos en el momento. Una vez que el taxista se percató del engaño y la Fiscalía le informó de que no había fiscal con los datos que tenía el profesional del taxi, acudió a la Policía para que localizasen al individuo. Unidad de Policía Nacional adscrita a los Juzgados de Sevilla detuvo al presunto estafador, que contaba con seis detenciones anteriores por delitos de características parecidas.

Calendario solidario para ayudar a la investigación del RETT

El Taxistas de Gijón han editado un calendario solidario para recaudar fondos y colaborar en la investigación del Síndrome de RETT. Una enfermedad rara que afecta al desarrolo neurológico unas 2.000 niñas y mujeres en nuestro país. El coste del calendario es de 5€ y el dinero recaudado será donado a un hospital de Barcelona que investiga este síndrome. Isaac Menéndez, taxista de Gijón, es uno de los promotores de esta iniciativa solidaria. "La idea surgió por la hija de mi prima que tiene este síndrome. Pensé que igual que en 2013 colaboramos con la Asociación Alarde este año podríamos recaudar fondos para investigar esta enfermedad rara que muy poca gente conoce". "Todavía no han salido los calendarios de imprenta y ya tenemos muchos pedidos de toda España", explica el propio Isaac a nuestro medio. "Imaginamos que tendrá mucho éxito y creemos que es una buena forma de dar a conocer una enfermedad rara y ayudar en su investigación". A diferencia del calendario de hace dos años, en el que las imágenes estaban hechas en diferentes puntos emblemáticos de la ciudad, las fotos de este año han sido captadas en el estudio del fotógrafo Pablo Velarde. Si bien las protagonistas son ellas, las niñas afectadas con este síndrome, también han participado los profesionales del taxi implicados en este calendario así como sus familias. El Síndrome RETT es una enfermedad rara que en la actualidad pueda afectar a 1 de cada 12.000 niñas nacidas. Es un trastorno del neurodesarrollo grave, de origen genético, que se presenta generalmente y casi en exclusividad en niñas, ya que está originado en el cromosoma X que da lugar al sexo femenino.

Todos los participantes en el calendario.

Abierto un nuevo plazo para el rescate de licencias en Sevilla

El Ayuntamiento de Sevilla ha abierto un nuevo plazo para al rescate de licencias de taxis en la ciudad. Con este nuevo proceso se prevé finalizar el plan de amortización previsto para cuatro años. Según el Boletín Oficial de la Provincia de Sevilla, la cuantía para cada beneficiario será de 68.685,40 euros, que será abonada en tres años, a razón de 22.895,13 € en 2015 y 2016, y 22.895,14 € con cargo al ejercicio 2017.


Los últimos pagos se recibirán en 2017.

Además del plan de amortización, el gobierno local ha autorizado una nueva partida presupuestaria para las ayudas al eurotaxi. Destinará 108.000 euros para fomentar la actividad de este transporte alternativo y favorecer a la integración de las personas afectadas. Quienes quieran optar a una liencia de eurotaxi tendrán que mantener la condición de vehículo adaptado durante un plazo mínimo de cinco años, sin que puedan solicitar un cambio al respecto, y siempre y cuando se mantenga el porcentaje exigido legalmente.

El taxi compartido gana adeptos entre los jóvenes

En Barcelona, una de las ciudades de mayor afluencia turística a nivel europeo, el transporte es una fuente de ingresos cada vez mayor. Por eso, y con la idea de hacer frente a todo tipo de competencias, un grupo de taxistas de la ciudad condal ha creado NTaxi, una aplicación que ayuda a los clientes a compartir taxi. "El perfil del usuario es gente joven, mileurista, que sí que se puede permitir utilizar un taxi compartido con un precio menor", afirma uno de los tres taxistas que han creado esta nueva app. Eduardo Guía, Francisco Blanco y Fco. Javier Sanz son los responsables de este nuevo sistema, muy utilizado por los jóvenes de la periferia. "Hay muchos que quieren venir a la capital el fin de semana por la noche, y les sale mucho más rentable compartir el taxi", afirman.

Los creadores coinciden en que el nivel de trabajo parece que remonta, si bien reconocen que no al nivel de hace una década. Donde más notan la mejoría es el número de personas vecinas de Barcelona que han vuelto a a utilizar el taxi para sus desplazamientos. "Antes, de 20 servicios, 18 eran de turistas extranjeros; ahora se nota que el poder adquisitivo de los de aquí va mejorando", señalan.

Murcia recurre las restricciones en el aeropuerto

La Cámara de Comercio de Murcia ha presentado un recurso contencioso-administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana contra la limitación de servicios de taxistas foráneos en El Altet. Explican en el recurso que esta medida se ha basado en varias normas ya derogadas y que "carece de cobertura legal". Para la Cámara de Comercio de Murcia establecer estos límites responde a presiones "históricas" de los taxistas de Elche "para monopolizar su aeropuerto". Según argumentan en el recurso, "cualquier restricción en este sentido no está ajustada a derecho, ya que contraviene normas de rango superior, tanto estatales como autonómicas". Además, la Cámara destaca que las modificaciones que ha venido experimentando el ROTT van, justamente, en la línea opuesta al establecimiento de restricciones, apostando por la flexibilización. Recuerda que no es la primera vez que las autoridades valencianas "tratan de limitar los derechos de los taxistas murcianos a prestar sus servicios en El Altet".

Los taxistas murcianos tienen restringido el acceso.

El BTP dejará de existir el próximo año

Ajustándose al Permiso Unitario Comunitario, la DGT ha anunciado que a partir del 1 de enero de 2016 se suprime el permiso de conducción de la clase BTP exigido para taxis, ambulancias y otros vehículos de emergencia y escolares que solo existía en España. Los titulares de este permiso, explican, podrán seguir conduciendo los vehículos a los que autoriza la categoría BTP con otras categorías "ya recogidas en el Permiso Único Comunitario". Además, continuarán con el BTP hasta que les caduque el permiso de categoría B.

Tráfico ha decidido adelantar esta información dada su "relevancia" para determinados sectores, como el taxi, aunque informan de que la supresión está tramitándose y que falta el dictamen del Consejo de Estado y su posterior publicación en el BOE. Su supresión quedará reflejada en el Reglamento General de Conductores, incorporando al ordenamiento español la Directiva 2014/85/UE sobre el permiso de conducción y cuya fecha límite para trasponerla es el 31 de diciembre de 2015.

INTERNACIONAL

Uber suspende su actividad en tres ciudades alemanas

Uber cierra sus servicios, similares al taxi, en tres grandes ciudades alemanas. La compañía norteamericana ha decidido tomar esta medida después de que en el mes de marzo el Tribunal regional de Frankfurt decidiese que sus conductores necesitaban los mismos permisos que los taxistas profesionales. Las ciudades en las que se ha producido el cese de este tipo de servicios de transporte de pasajeros han sido Hamburgo, con 1,7 millones de habitantes; Frankfurt, con 687.000; y Dusseldorf, ciudad en la que habitan 593.000 personas. La empresa ha anunciado que se trata de un retiro provisional, pues según el director general de Uber en Alemania, Christian Freese, "mucha gente quiere obtener un viaje seguro y asequible tan solo presionando un botón". El principal problema para la empresa es la escasez de conductores, pues el realizar un servicio sin licencia está sujeto a una multa de 250.000 euros. De esta forma, para los servicios de transporte de pasajeros con conductor -UberPop - la empresa americana no encuentra una cantidad de conductores suficiente desde que, en marzo, la justicia de Frankfurt los equiparó en condiciones a los taxistas profesionales. A partir de este momento, la compañía californiana centrará sus esfuerzos en Berlin y Munich, intentando consolidar el servicio de limusina y de taxistas con licencia.

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

CITROËN

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
C-Elysee Millenium GLP	115	1.587	14.390*
C- Elysee seduction Hdi	100	1.560	13.350*
C-Elysee exclusive Hdi	100	1560	13.990*
C4 Picasso Atraction Blue HDi	100	1.560	17.980*
C4 Picasso Business Blue HDi	120	1.560	19.700*
C4 Picasso Seduction Blue HDi	100	1.560	18.900*
C4 Picasso Seduction Blue HDi	120	1560	19.770*
C4 Picasso Seduction Blue HDi Aut /Eat6	120	1.560	20.840*
C4 Picasso Intensive Blue HDi	120	1.560	20.730*
C4 Picasso Intensive Blue HDi Aut/Eat6	120	1.560	21.800*
C4 Picasso Intensive Blue HDi	150	1.997	21.590*
C4 Picasso Intensive Blue HDi Aut/Eat6	150	1.997	22.700*
Jumpy Multiespace Milleniumn HDi	125	1.997	31.400*

*Precios sin descontar Campaña Especial y Plan Pive

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

DACIA

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
Lodgy laureate GLP	85	1.685	11.166

No incluidos gastos preparación taxi ni plan pive.

MERCEDES

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
E 200 CDI	136	2.143	40.481
E 200 CDI Familiar	136	2.143	44.577
E 200 Gas Natural	153	1991	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 300 CDI Bluetec	231	2.987	53.960
E 350 CDI Bluetec	251	2.987	56.720
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.

NISSAN

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
Leaf (eléctrico)	109/80kw	-12.900	
e -NV200 (eléctrico)	109/80kw	-19.100	

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

OPEL

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
Zafira Energy	120	1.900	18.700
Zafira Energy	150	1.900	19.240
Zafira Cosmo	120	1.900	20.275

*Preparación de taxi e IVA incluídos.

PEUGEOT

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
5008 Access HDI	110	1.598	17.225*
5008 Active HDI	110	1.598	18.350*
5008 Active HDI	150	2.000	19.675*

RENAULT

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
Grand Scenic selection dci	110	1.461	18.100*
Grand Scenic limited dci	130	1.995	19.750*
Laguna Berlina Emotion dci	110	1.461	18.400*
Laguna Berlina Limited dci	130	1.995	20.100*

*No incluidos gastos de preparación taxi ni plan pive.

SEAT

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
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 4WD 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*

*No disponibles hasta nueva motorización.

SKODA

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
Rapid 1.6 TDi active	115	1.598	12.495
Rapid 1.6 TDi active	115	1.598	12.795
Rapid 1.6 TDi ambition	115	1.598	13.495
Rapid 1.6 TDi style	115	1.598	14.295

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)

TOYOTA

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
Prius Eco	136	1.800	22.200
Prius Advance	136	1.800	23.000
Prius + Eco	136	1.800	27.575

VOLKSWAGEN

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

TABLÓN TAXI

Busco conductor taxi turno tarde-noche martes par sin emisora Posibilidad de hacer alguna hora más. Relevo en San Fernando de Henares.
Fernando Gay Pardal Telf. 652935607. Email: Fergaye_cbr@hotmail.com

Compro licencia, preferiblemente lunes. Soy particular, para trabajarlo. Crédito concedido. Ofrezco 150.000 €.
Alfredo de la Fuente Telf. 662569493
Email: delafuentealfredo@gmail.com

Se necesita conductor, solo a porcentaje con experiencia.
Javier Guaita Telf. 636161233.
Email: desmayos78@gmail.com

ALCALÁ DE HENARES . Compro licencia de taxi, ofrezco buen precio.
Javier Martín Telf. 650874410.
Email: juanjose.marsa@gmail.com

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

Buscó conductor a media jornada. Días X, V, S o D, en horario de noche. Coche con emisora. Carlos Cuesta Telf. 636598250. Email: tresces257@gmail.com

Busco taxi miércoles impar con emisora amarilla. 32 años, español, no bebo ni fumo. Sur. Julio Gómez Telf. 647540686.
Email: jga83@me.com.

Se vende licencia de taxi, Libra Martes par. Coche Seat Altea Xl, 6 meses antigüedad.
Felipe Alegre Telf. 629479060.
Email: joralegre@hotmail.com

Busco taxi para trabajar solo, pago fijo, responsable y con experiencia, 35 años no fumador José Enrique Mercader Jiménez Telf. 666032606.
Email: glfdieciseis@gmail.com

Busco trabajo de conductor de taxi, turno de día. Persona seria y responsable. Acabo de sacar cartilla del taxi. Zona Getafe. Félix Villegas Moreno
Telf. 607703749- 914912239. Email: villegas - lopez@telefonica.net

Compro taxis retirados del servicio. SUPERO CUALQUIER TASACIÓN. Mohamed. Telf. 631 080 528

Vendo licencia de taxi. Jueves par. Con emisora de radioteléfono. 166.000 €.
Amparo Cano Telf. 696423743.
Email: ceni4@hotmail.com

Vendo taxímetro Gobox, precio 1.800 €, negociables. Carlos Cuesta Telf. 636598250.
Email: tresces257@gmail.com

Necesito conductor taxi para llevarlo solo, fijo o porcentaje, martes impar, sin emisora, zona Aluche-Carabanchel.
Víctor Telf. 609744084.
Email: rrr7359@gmail.com

Compro Skoda Octavia 1.6 GLP, años 10/11, retirado de taxi, incluso averiado .Pago bien. Santiago Doval Suarez Telf. 609775709 Email: s.doval@hotmail.com

Vendo licencia taxi. Libra los viernes, impar, coche a renovar.
Jorge Ruiz. Telf. 675302624.
Email: jjrnuno@gmail.com

Se ofrece conductor serio y responsable con ganas de trabajar y con experiencia, preferiblemente con emisora. Gracias.
Luis Mesas Telf. 693396828.
Email: diluigi84@gmail.com

Chico Español 38 años, responsable y trabajador, busco taxi, para trabajar sólo o jornada de mañana.
Javier González Cano Telf. 665485873. Email: jcanorosilla@gmail.com

Se ofrece conductor español, 49 años, experiencia y referencias.
Jose Mon Sanz Telf. 679317654.
Email: Pepemon46@gmail.com

Vendo licencia taxi, martes par. Emisora radioteléfono, coche Toyota Prius de abril 2015 con 30.000kms. Precio 180.000€ negociables. Rafael Rafael Perez
Telf. 664524676 - 913181633.
Email: rafarafaelperez@gmail.com

Chico español de 29 años busca taxi con emisora para trabajarlo solo, zona vallecas, soy responsable y curro bien.
Manuel Cano Telf. 605149087.
Email: manuelchinchillo@gmail.com

Busco conductor taxi con experiencia en el sector, relevo distrito Fuencarral, mayor de 45 años, con cargas familiares. Buen conocedor de la ciudad, con emisora Gremial Coche Skoda SuperB combi, automático y nuevo. Buena presencia.
Pablo González Telf. 651900760
Email: gonzared@movistar.es

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

Vendo licencia. Impar y jueves Coche con 160.000 km. Precio, 167.000 €.
J Garcia Telf. 629219392.
Email: jesdum65@gmail.com

Busco taxi solo o a turno. 42 años y español. Persona seria, responsable y limpia. Vivo Madrid centro.
María Elena Prieto Telf. 687571214.
Email: zte.skate.platish@gmail.com

CUENCA. Se traspasa licencia de taxi con el vehículo y emisora de radiotaxi.
Mª del Mar Martinez. Telf. 665274015
Email: elsilenciohabla@hotmail.com

Vendo licencia de lunes por el precio de 170.500 €. Licencia impar y coche skoda rapid de agosto de 2014. Javier Fernandez Pinedo Telf.660331048 - 912236854
Email: fran38madrid@gmail.com

Busco conductor taxi zona Rivas Vaciamadrid. Turno tarde noche.
Antonio Telf. 660990204.
Email: agt_templario81@hotmail.com

Se ofrece conductor de 33 años para trabajar taxi solo a fijo, no fumador, no bebedor Daniel Corsino Moreno Telf. 653343506-911269766. Email: dtompryce@gmail.com

Vendo licencia de taxi por jubilación, lunes, impar, sin coche.
Mariano Telf. 649527553- 650674670.
Email: mbgarrudo@gmail.com

Busco conductor para taxi. Martes y par, coches Super B, con mampara y sin emisora.
Ruth Telf. 637038293.
Email: Ruthpi@hotmail.com

Vendo impresora IR30, precio 80 €. Jorge corral Rodríguez Telf. 608058470
Email: Jorgecr893@gmail.com

Se ofrece conductora, 41 años, siete años de experiencia con la emisora amarilla, también con eurotaxi. Sin cargas familiares. Olga de Lamo Villar
Telf. 657876516- 916689656.
Email: olgadelamo@hotmail.com

Buscó taxi para trabajar por las mañana, zona sur, con cartilla municipal y btp Fabriciano Melgar. Telf. 666265319.
Email: Fabricianomelgar1957@hotmail.c
Localidad: Fuenlabrada

Se vende licencia por jubilación. Miércoles y par con coche con 2 años y emisora.
Ignacio Ramón Moya Telf. 606083256.
Email: luistiri76@gmail.com

Busco taxi para trabajarlo solo a fijo, zona Alcorcón, libranza lunes. Experiencia y seriedad. Permisos en regla. Lucio González Moreira
Telf. 634163423
Email: daniluzo@hotmail.com

Compro licencia taxi sin coche, soy particular, solo puedo pagar 145.000 €. Libranza de lunes o viernes.
Manuel Magán Telf. 696586526.
Email: Manuelmagan975@gmail.com


pidetaxi