

La **Gaceta** TAXI

La primera revista del sector

del

AÑO XXII
NÚMERO 233
Enero 2016

Miguel Ángel Leal,
presidente AGATM

13 F Fecha clave para Gremial Madrid

Novedades autónomos 2016

Amenaza Uber: entrevista dirigente argentino



Como **registrar**

Se inscriben en el Régimen de Impuesto

En "Turismo" los contribuyentes al estar
afiliados con el régimen de Impuesto de
Turismo, pagan y acreditan
con el correspondiente documento de
cobranza emitido por el Estado
Regional, además de haberse
afiliado al sistema de cobro del
aporte de los hoteles con el fin de
servir de garantía de los servicios.
Entonces en su oficina de "Turismo".



El presente documento



12 meses para cumplir

Comienza un nuevo año y la lista de buenos propósitos está ya repleta de objetivos por cumplir. No, no nos referimos a apuntarse al gimnasio, leer más o comer menos, sino a frenar el intrusismo definitivamente, mejorar el servicio de taxi a todos los niveles y, sobre todo, crear un sector unido frente a las adversidades.

Además de los propósitos generales, también hay quien tiene sus propios deseos por realizar durante este año. Es el caso del presidente de Gremial Madrid, que espera reflotar la entidad y mejorar su situación económica, tal y como explicará a sus socios el próximo mes de febrero.

Pero no es el único con objetivos importantes para este 2016, un año crucial para el eurotaxi. Cada vez queda menos tiempo para tener que cumplir con el 5% que exige el RD1544/2007 y las medidas que se están tomando parece que no son suficientes para alcanzar un porcentaje que hay quien considera desproporcionado.

Con el inicio de un nuevo año hay quien comienza también proyecto, como Tele Taxi Compostela o quienes prefieren empezar a prepararse de cara a las amenazas que se ciernen ante ellos. Es el caso de Uber en Argentina, donde el presidente CAMETAX Buenos Aires ya anuncia que habrá que actualizarse tecnológicamente para hacer frente a la fuerte competencia.

Lamentablemente, como toda buena lista que se precie, habrá algunas cuestiones que sí se cumplan, otras que se intenten y otras que, por pereza, finalmente queden relegadas a una nueva lista, la de cosas pendientes para el próximo año. Por fortuna quedan todavía 12 meses por delante para conseguir cumplir con todos los propósitos. Solo es cuestión de voluntad y esfuerzo conseguirlo. ¿Seremos todos capaces de conseguirlo?



Año XXII - Número 233 - Enero 2016
Edita: GUSPIADA, S.L.
Redacción: C/ Teniente Coronel Noreña, 18
 1º B - Madrid 28045
 Tel.: 91 506 24 09 • Fax: 91 506 08 34

4. Taxómetro

- *Novedades autónomos 2016.*

6. Primera carrera

- *Entrevista a Miguel Ángel Leal, presidente de la Asociación Gremial de Madrid.*



10. Informe

- *Tarifas sin variación en casi toda España.*



14. En marcha

- *Nace un nuevo teletaxi en Santiago de Compostela.*



18. Noticias

- *La inmovilización de vehículos piratas, una realidad en Madrid.*
- *Las Palmas G.C pondrá a prueba las libranzas.*
- *Asociaciones malagueñas piden retirar 300 licencias.*
- *Más control al intrusismo en Benalmádena.*



30. Actualidad

- *El eurotaxi afronta el reto del 5%.*

28. A fondo

- *Taxis con sabor a tango.*



37. Homologados

- *Vehículos autorizados para el servicio del taxi.*

38. gacetadeltaxi.com

- *Tablón online.*

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

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.

Objetivo autónomos 2016



El 85% de los autónomos cotiza por la base mínima.

Estrenamos nuevo año que para los autónomos trae algunas novedades importantes relacionadas con la Reforma Fiscal y la Ley de Promoción del empleo autónomo. Además, como ocurrió el año pasado, los Presupuestos Generales del Estado introducen un aumento de la base de cotización que será en 2016 de 893,10 euros, un 1% más que en 2015.

Pocos cambios para los autónomos pero sí alguno importante a tener en cuenta. Es el resumen para 2016 en el mundo autónomo que, al igual que el pasado año, subirá la base mínima de cotización. Para este año, en concreto, la base mínima será de 893,10 euros, un 1% más que en 2015, que era de 884,40 euros. Esto implica un aumento en la cuota mensual a pagar de 266,14 euros al mes, frente los 263,55 euros de 2015. Dicho de otro modo, esta subida tendrá un sobrecoste para los trabajadores autónomos de unos 31 euros al año. La de los autónomos societarios sube hasta 318 €. En cuanto a la base máxima de cotización sube también un 1%, pasando de 3.606 a 3.642 euros mensuales.

La gran mayoría de trabajadores autónomos, en torno al 85%, cotiza en la actualidad por la base mínima, lo que quiere decir que esta medida tiene un impacto directo sobre las finanzas de casi todos ellos.

Por otro lado, y aunque la Ley de Fomento del Trabajo Autónomo está en vigor desde octubre del pasado año, no está de más recordar algunas de las bonificaciones que pueden obtener. Es el caso de la tarifa plana de 50 euros para todos los autónomos nuevos, independientemente de la edad, durante los seis primeros meses. En el caso de tener alguna discapacidad o

ser víctima de violencia de género o terrorismo podrán, además, ampliar esta bonificación durante medio año más.

También habrá cambios para dar de alta a autónomos colaboradores, una figura muy presente dentro del sector del taxi, se podrán seguir beneficiando de una bonificación en la cuota del 50% durante los primeros 18 meses que ahora se amplía seis meses, eso sí, sólo al 25%.

También es importante recordar las novedades en cuanto conciliación laboral

Sube la cuota mínima de cotización un 1%

y familiar que, gracias a la nueva norma, permitirá al trabajador autónomo obtener una bonificación en la cuota que permite acogerse a una reducción de jornada para ocuparse del cuidado de un hijo menor de siete años o un familiar dependiente de hasta segundo grado.

No son las únicas novedades importantes para los autónomos. La Reforma Fiscal también introduce cambios a tener en cuenta, si bien los profesionales del taxi están, de momento, al margen. Nos referimos a la tributación por estimación objetiva o sistema de módulos. Desde la reforma, con carácter general, se establece un volumen máximo de rendimientos íntegros del trabajo del año anterior de 250.000 euros anuales o de 125.000 euros si el destinatario es un empresario o profesional y, por tanto, el autónomo está obligado a expedir factura. Además, algunos módulos, como la construcción o la fabricación (en los que hay casi 300.000 autónomos registrados), quedarán directamente excluidos de este régimen con independencia de su facturación. Se mantienen los mismos módulos de IRPF e IVA que en 2015 y en años anteriores, al igual que se mantiene la reducción general en el rendimiento neto del 5%.

En cuanto a las retenciones que los profesionales autónomos aplican a sus facturas se mantienen en el 15%. Las retenciones de los nuevos profesionales autónomos serán del 7% durante el año en que se dan de alta y los dos siguientes. Re-

cordemos que estos tipos de retenciones bajaron el pasado mes de julio, adelantando la rebaja que el gobierno tenía prevista para 2016 y 2017.

En total, durante 2015 se ha cerrado con 18 medidas aprobadas a favor de los autónomos. Además de las antes mencionadas, la compatibilización de la prestación por desempleo y actividad por cuenta propia durante nueve meses; la posibilidad de reanudar el cobro del desempleo si se fracasa en el intento hasta cinco años después de haber emprendido; la capitalización del 100% de la prestación por desempleo para poner en marcha una actividad por cuenta propia, etc.

Lo que piden los autónomos a 2016

2015 ha sido un buen año para los autónomos en cuestiones legislativas y también a nivel de empleo, dándose de alta como trabajadores por cuenta propia 50.000 personas, según datos de la Federación Nacional de Trabajadores Autónomos, ATA. Para el presidente de la Federación, Lorenzo Amor, "nadie podía imaginar hace un año que España estaría creciendo y creando empleo a un ritmo superior a nuestros vecinos europeos. Nadie podía imaginar que la crisis serviría para que muchos afrontasen de cara la realidad y sus propios errores, los autónomos perdiesen el anonimato y los emprendedores se convirtiesen en la apuesta clara para crear empleo y salir de la crisis".

Por ello, desde esta organización, creen que 2016 tiene que ser el año del "despeque definitivo". Para ello, explican, se debe "apostar por el empleo, el emprendimiento, el empleo estable, la reducción de cargas y trámites, la reducción de la presión



Tarifa plana de 50 € para todos los nuevos autónomos, independientemente de su edad.

fiscal y combatir la economía sumergida y la morosidad".

A quien se sitúe al frente del país, todavía por decidir, le pide el presidente de ATA "valentía" para seguir apostando por los autónomos, la eliminación de trabas y la creación de cuotas ajustadas al trabajo real de los autónomos.

Además, para fomentar el trabajo autónomo y el emprendimiento, solicita al Gobierno ampliar los 50 euros de 6 a 12 meses y que se puedan acoger a ella los socios así como rebajar el IVA a aquellas actividades que vieron subir el mismo en 13 puntos porcentuales. Permitir una deducción fiscal en IRPF de hasta 300€ por gastos de sanidad, educación o rehabilitación en hogar o que los autónomos que hayan agotado la prestación por cese de actividad son otras cuestiones básicas para el desarrollo del autoempleo en nuestro país.

No son las únicas medidas que piden desde ATA, para quien sería necesario poder cambiar la periodicidad del pago de las cotizaciones para que el abono pueda ha-

cerse trimestralmente previa notificación y no mensualmente como ahora,

En cuanto a la morosidad, exigen "tolerancia cero" y que las Administraciones Públicas exijan obligatoriamente un certificado de pago efectivo a toda la cadena de subcontratación por parte de la contratada en los casos de contratación pública. Además apuestan por un recargo automático del 20% no negociable, para cualquier factura que se pague fuera del plazo legal establecido, sea el pagador una administración o una empresa. En caso de que se incumplan los plazos, habilitar un buzón web anónimo donde los proveedores puedan denunciar a quien incumple los plazos de pago y no hace frente a sus facturas en el tiempo que marca la Ley. También creen imprescindible que se tomen medidas eficaces contra la economía sumergida

Para el presidente de ATA, si los autónomos han sido los "indudables protagonistas" de la recuperación del empleo en España, "facilitarles la vida será la mejor forma de seguir en la senda del crecimiento y de la creación de puestos de trabajo".

Gremial Madrid

Decisiva asamblea para el futuro de

A punto de cumplir los primeros cien días como presidente de la Asociación Gremial de Madrid, Miguel Ángel Leal confía en poder solucionar los problemas económicos de la entidad y contar para hacerlo con el apoyo de los socios, a los que prevé explicar su plan de viabilidad en la próxima Asamblea prevista para el 13 de febrero. Adelanta en esta entrevista que queda descartado el ERE y tampoco habrá derrama, pero sí se requerirán otros esfuerzos para recuperar la entidad.



Miguel Ángel Leal, presidente de Gremial Madrid desde el pasado octubre.

El próximo 13 de febrero Miguel Ángel Leal estará al frente de su primera Asamblea General Ordinaria como presidente de la Asociación Gremial. Será una asamblea "importante" en la que tras cinco años de pérdidas se presentará un ejercicio positivo. Además, se explicará a los socios cuáles serán sus líneas de actuación para recuperar la maltrecha economía de la entidad. La nueva actividad de intermediación en la compra-venta de licencias y la ampliación de los servicios jurídicos serán algunas de las líneas de actuación de la nueva directiva que ya ha descartado el ERE y la derrama.

A nivel sectorial, en este corto periodo, Leal se ha mostrado muy satisfecho con la aprobación de inmovilización de los piratas, aprobado por la presidenta de la Comunidad, Cristina Cifuentes, incluido en la ley de acompañamientos de los presupuestos. En lo referente al resto de entidades del taxi la nueva directiva se propone recuperar la buena sintonía con todas ellas, seriamente dañada por el anterior presidente los últimos cuatros años. Sin duda, en la asamblea del próximo 13 de febrero, la Gremial madrileña se enfrenta a uno de los momentos más decisivos de su historia puesto que de las decisiones que tomen Directiva y socios en esta sesión

dependerá en gran parte el futuro de la que sigue siendo la mayor asociación del taxi de España.

Gaceta del Taxi.- Durante la campaña electoral, uno de sus compromisos fue la celebración de una Asamblea en los seis primeros meses de legislatura. ¿Tienen ya una fecha establecida?

Miguel Ángel Leal.- Sí, ya tenemos fecha. Será el día 13 de febrero a las 11:30 horas de la mañana en primera convocatoria. El lugar exacto aún no lo puedo confirmar, seguimos trabajando en ello, buscamos un lugar económico y que tenga capacidad suficiente. En cuanto esté todo cerrado se informará convenientemente a los socios.

"Muy satisfechos con la inmovilización de vehículos piratas"

G.T.- A punto de cumplir los 100 días como presidente, ¿puede hacer un balance de estos primeros meses al frente de la Asociación Gremial?

MA.L.- Sin duda estos primeros días han sido duros e intensos. Pero lo importante

ATM

es que las cosas, poco a poco, van saliendo hacia adelante.

En primer lugar queremos agradecer el esfuerzo de todos los trabajadores por su enorme colaboración durante estos días, que, además de duros, también por suerte han tenido momentos interesantes y muy gratificantes.

A nivel sectorial, estamos muy satisfechos con la Ley de Acompañamiento de los Presupuestos, que permite la inmovilización inmediata del vehículo a los piratas y que nos proporciona unas herramientas muy importantes para poder trabajar en un futuro contra el intrusismo. También estamos muy satisfechos con las administraciones y el modo en el que quieren colaborar con nosotros. Y en el ámbito interno, nos estamos dedicando a buscar la viabilidad de la casa a través de un plan que, de cara a la asamblea, esperamos poder tenerlo aún más claro y definido.

G.T.- Hablando de viabilidad interna, en nuestra última conversación ya descartaron el ERE y apostaron por otras vías. ¿Mantiene esta postura?

MA.L. - Estamos buscando, efectivamente, una alternativa que afecte lo menos posible a la plantilla y que sea lo más beneficioso para la entidad, que está por encima de la plantilla y de los directivos. No vamos a forzar un ERE porque no sería bueno para la casa y tampoco para los trabaja-



La sede de Gremial durante las pasadas elecciones.

dores. Sin embargo, tampoco podemos descartar a día de hoy que haya ajustes puntuales de personal como última alternativa. Lo que sí estamos haciendo es buscar nuevas vías de ingresos a través de la ampliación de servicios al socio puesto que disponemos del equipo humano suficiente para de hacerlo.

G.T.- ¿Cree que hoy la Asociación Gremial tiene más esperanzas de supervivencia de las que tenía el pasado 17 de octubre?

MA.L.- Estamos seguros de que la entidad tiene todos los visos de sobrevivir. Pero para ello necesitamos que el socio apruebe una serie de medidas para que podamos tener más libertad de actuación.

No creemos que sea necesario acudir a una derrama, pero sí que va a ser necesaria una subida de cuotas y este asunto irá incluido en el orden del día. No podemos continuar con la cuota como hasta ahora porque en poco nos sirve de ayuda a la entidad, sobre todo si no se gestiona bien el cobro, como intentamos hacer ahora domiciliando el pago. Lo que buscamos también con esta subida es que el propio socio se vea beneficiado por algunos servicios que le saldrán gratuitos. Por lo tanto, deseamos que el socio nos ayude con la aprobación de esta subida de cuotas y también con la domiciliación de los recibos. Estas dos cosas para nosotros son importantísimas.



Con la presidenta Cifuentes el pasado 31 de diciembre.

G.T.- ¿Qué otras medidas van a tomar para lograr mantener la actividad de la entidad?

M.A.L.- De las ideas y proyectos para el futuro de la asociación vamos a hablar en la próxima Asamblea en profundidad. Pero sí puedo adelantar que una de nuestras primeras medidas será la de emprender, desde la asociación, una labor de intermediación para la compra-venta de licencias. La intención que tenemos, y que explicaremos en mayor profundidad el próximo febrero, es que sea nuestra propia gestoría la que se encargue de tramitar los papeles que sean necesarios en esta operación. Nuestra labor será de meros intermediadores.

Otra de las iniciativas es la ampliación de los servicios jurídicos. En el ámbito jurídico, tras la rescisión del gabinete que trabajaba con nosotros, esperamos aumentar los servicios no ya sólo en los ámbitos mercantil y fiscal, sino también en el civil y el penal. El nuevo gabinete jurídico asumirá no sólo el aspecto profesional del taxista, sino también el personal. Es decir, buscamos una cobertura global para nuestros socios. Todo ello, además, ahorrando unos 1.400 euros al mes gracias al cambio de equipo jurídico.

G.T.- Precisamente su nuevo bufete estudia la posibilidad de demandar a 23 fabricantes de automóviles y defender a los taxistas de los perjuicios causados...

M.A.L.- Así es, la asociación ha encargado un informe jurídico previo y estudiamos la posibilidad de demandar a un total de 23 fabricantes de coches que alteraron, mediante acuerdos contrarios a la Ley de Competencia, el precio de venta de los vehículos. El objetivo de esta demanda es la obtención de una indemnización por los daños y perjuicios que se hayan podido causar sobre los compradores de los coches. Y para ello nos basamos en que la propia Comisión Nacional del Mercado y la Competencia anunció que cualquier persona que se considere afectada podría presentar tal demanda en el ámbito de lo civil.

En Gremial creemos que alrededor del 90% de los que adquirieron un vehículo entre los años 2006 y 2013 podrían haber pagado más de lo que en realidad deberían, de no haber existido lógicamente este acuerdo entre marcas. Y cualquiera que haya sido afectado podrá reclamar entre el 5 y el 10% del total de la cantidad que abonó en la compra. No es sólo un problema del taxi, sino de todos los ciudadanos que adquirieron un vehículo en esa época.

G.T.- ¿Quiénes pueden sumarse a esta demanda colectiva?

M.A.L.- Por supuesto los socios de Gremial, familiares no taxistas y otros taxistas que no sean socios. Y también aquellas personas que decidan confiar en nosotros para esta gestión. Nosotros nos encargaremos de la recogida de documentación y seremos el enlace con los servicios jurídicos y periciales. En un pleito nunca puede asegurarse nada, pero obviamente hay grandes posibilidades de que prospere, pues algunos fabricantes han reconocido que existe un cártel y la Competencia ya ha sancionado por este asunto. Parece claro que no se actuó de forma correcta respecto a la libre competencia y tendrán que resarcir a los afectados

G.T.- En relación a la aptitud del socio, ¿han captado cierta tranquilidad o, por el contrario, ha aumentado la preocupación? ¿Qué les transmite el socio entre sus principales preocupaciones?

M.A.L.- La mayor preocupación que tiene el socio ahora es que le vayamos a pedir una derrama escandalosa de 200 o 300 euros (risas). En ese aspecto tienen que estar tranquilos, no la contemplamos. Lo que sí que notamos es al socio es muy vol-

cado con la casa, con un buen ritmo en las domiciliaciones, ya que el socio comprende que con todos los gastos que tenemos que afrontar, algo hay que hacer. Estamos recuperando socios que en su día abandonaron la entidad y también estamos recuperando la sintonía con las otras instituciones del sector que para nosotros es muy importante, y también lo es de cara a la supervivencia de la Gremial. Estamos, de alguna manera, volviendo al status quo que teníamos antes y queremos que el socio sienta que ésta es su casa.

G.T.- Dentro del orden del día de la próxima asamblea, ¿cuál sería el punto más importante? ¿El plan de viabilidad, quizás?

M.A.L.- Una de las prioridades que ya adelantábamos antes de las elecciones es el plan de viabilidad económica pero no va a ser sometido a votación. También presentaremos un plan con un ejercicio económico positivo de cara al año que viene, puesto que no podemos presentar un plan de viabilidad en el que no aparezcan cuentas positivas. Es un plan respaldado por diferentes informes que hemos realizado.

En el presupuesto actual hay un desvío del 5% con respecto a nuestra previsión que tampoco parece tan complicado de resolver. A nada que aumentemos un poco los ingresos y contengamos un poco los gastos, podremos subsanar esa desviación.

Lo importante es que, a partir de ahora, empecemos a dar ejercicios positivos y que sean cada año mejores. Todo esto sólo se podrá realizar a través de un control exhaustivo de los diferentes desvíos presupuestarios que puedan aparecer cada mes para poder ir ajustándolos y cumplir lo que proponemos. También necesitamos que el socio nos permita reestructurar la deuda a largo plazo para poder asegurar el futuro de la entidad. El socio nos tiene que permitir llevar a cabo esa gestión. Todo este plan de viabilidad se quedaría en nada si el socio no nos permite reestructurar esa deuda, ya que la presión financiera que tenemos es muy grande por las malas negociaciones que se han mantenido anteriormente con los bancos. Con sentido común y tratando bien al socio, creemos que no va a ser tan complicado llevar la entidad.

Pilar G. Matorra

2016 rompe el molde y congela

No ha sido fruto de ningún acuerdo a nivel nacional, puesto que son los diferentes entes municipales los que se encargan de proponer y aprobar tarifas, pero el precio del taxi en España, salvo pequeñas excepciones, se ha congelado para este 2016. A pesar de que los valores económicos parecen indicar una mejor situación económica del país, el taxi mantiene los precios de la crisis en un intento de mantener aún más fieles a sus clientes.



El taxi costará lo mismo en prácticamente todo el país.

El proceso de recuperación económica en el que nos encontramos, aunque lento, parece generar consecuencias positivas en algunos sectores dentro de la economía del país. Pero como toda variable, la economía no es una ciencia que tenga repercusiones iguales para todos, y hay ciertos sectores, como pudiera ser el taxi, donde la mejoría se nota de una forma menos intensa.

Aún así, y teniendo en cuenta los valores en los que se ha movido el IPC durante el pasado año, siendo constante y en ningún caso presentando porcentajes de ascenso, junto con la bajada en el precio del combustible; el taxi en España ha optado, como norma general, por la congelación de sus tarifas de cara a este 2016.

Lo cierto es que más allá de los valores macroeconómicos, el taxi tiene, además, otros frentes que podrían explicar también la tendencia a mantener sus precios. Uno de ellos, quizás el más importante, es la fuerte competencia que aparece constantemente, ya sea legal o ilegal.

Teniendo en cuenta el momento histórico en el que nos encontramos, con una

imparable evolución tecnológica, cada día hay más aplicaciones que permiten al cliente manejar distintas opciones de transporte más allá del propio taxi. Por lo tanto, no parece positivo que la percepción con la que se quede el usuario sea con que el taxi ha encarecido sus servicios ya que esto podría resultar incluso contraproducente para los beneficios del sector por la publicidad negativa que se generaría.

En **Madrid**, precisamente, sucedió algo que podría relacionarse con esa posible percepción negativa. El Ayuntamiento pro-

puso una fórmula que hasta entonces no estaba impuesta en la capital y era la de establecer una bajada de bandera de 4 euros con

una franquicia kilométrica de kilómetro y medio. La Comisión de Precios de la Comunidad de Madrid rechazó tal propuesta, pues, entre otras cosas, generaba incertidumbre en la propia percepción de los usuarios. Así las cosas, y a pesar de que el Ayuntamiento podría elevar otra propuesta tarifaria a la citada Comisión, las tarifas de 2016 serán idénticas a las de 2015. Los taxistas tendrán hasta marzo para adaptar el calendario laboral, que sí varía.

Mantener tarifas para combatir el intrusismo

rifas

Para ello, los taxistas madrileños, socios de la Cooperativa SCAT, han podido hacer el cambio del 8 al 19 de enero.

De esta forma y con el sistema prorrogado, la tarifa 1, que es la disponible en el horario diurno, contará con una bajada de bandera de 2,40 euros, con un precio por kilómetro de 1,05 euros y un precio por hora establecido en 20,50 euros. Por otro lado, la tarifa 2, que es la nocturna y de fines de semana, seguirá con su bajada de bandera de 2,90 euros, un precio por kilómetro de 1,20 euros y el precio por hora continuará establecido en 23,50 euros.

El taxi de Barcelona también verá como prácticamente la totalidad de sus conceptos tarifarios serán congelados. La única variación que presenta es la subida de tres céntimos en el precio por kilómetro de la tarifa 1, lo que supone un 0,5% de subida total.

Así las cosas, la primera tarifa, para los días laborables, tendrá la bajada de bandera situada en 2,10 euros, con un precio kilométrico de 1,10 y 21,77 euros de precio por hora. Para las noches, la tarifa 2 contará el precio por kilómetro en un valor de 1,30 euros y un precio por hora de 21,70 euros.

Tarifas más elevadas en País Vasco

Las dos principales ciudades de la comunidad vasca también han decidido congelar las tarifas a propuesta del propio sector del taxi.



Barcelona sube un 0,5% en la tarifa 1.

En Madrid, por primera vez, se rechazó la propuesta del Ayuntamiento

Ambas, son localidades que presentan unos precios que podrían considerarse elevados comparándolos con la mayoría de las capitales de provincia españolas. En San Sebastián, éste será el tercer año consecutivo en el que el sector del taxi no suba el precio. El único detalle que se ha llevado a debate ha sido la cantidad de metros a partir de la cual, el taxímetro empieza a contabilizar. Ésta se ha bajado a los 1800 metros, lo que ha sido aceptado por la mayoría del taxi de la capital guipuzcoana.

De esta forma, subirse a un taxi en San Sebastián conlleva al cliente desembolsar 5,33 euros, pero tiene esa franquicia kilométrica durante la cual el valor de la carrera se mantiene constante. Por otro lado, el precio por kilómetro del taxi sí que es más barato: 0,71 euros para la tarifa diurna y 1,10 para la nocturna.

En Bilbao, la bajada de bandera seguirá situada en los 4 euros. El sistema de servicio mínimo con franquicia kilométrica también está instaurado en este municipio, con una distancia de 1.850 metros.

Freno al intrusismo

Dejando a un lado el País Vasco, y viajando hacia el sur de España, Andalucía ha visto como el 2015 ha sido un año intenso para el sector del taxi. El intrusismo que está cada vez más presente, sobre todo

en las zonas costeras, y las presiones ejercidas por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia pueden ser dos razones de peso como para no considerar oportuno una subida en las tarifas.

En **Sevilla**, por ejemplo, la bajada de bandera en la tarifa diurna de los días laborables será de 1,32 euros, con un precio por kilómetro 0,91 euros. Para las noches, la bajada de bandera asciende a 1,61 y el precio por cada mil metros recorridos es de 1,13 euros. En la capital andaluza también está vigente el precio mínimo: 3,60 en la primera tarifa, y 4,49 en la segunda.

Málaga, ciudad donde se vivió el pasado año uno de los momentos más relevantes dentro del mundo del taxi nacional, con una importante manifestación contra las pretensiones de la CNMC de liberalizar el sector; también mantendrá congeladas las tarifas. Más allá del precio mínimo que también está presente en la capital malacitana, la bajada de bandera para la tarifa 1 es de 1,49 euros, cuyo precio kilométrico se sitúa en 0,86 euros y la hora de espera en 19,35. Para la segunda tarifa, aplicable a la noche y los fines de semana, la bajada de bandera asciende a 1,85 euros, presentando un precio por kilómetro de 1,06 euros y la hora de espera sube hasta los 24,06 euros.

Siguiendo esta línea de no variar el precio del taxi y con ello mantener la fidelidad de los clientes, **Valencia** tampoco subirá las tarifas en este recién entrado 2016. Eso sí, en la capital de la Comunidad Valenciana sí que habrá una novedad de cierta importancia de cara a los clientes: se elimina

la tarifa plana del aeropuerto. Después de que se cumplieran dos años de su implantación, la administración valenciana ha decidido prescindir de esta tarifa, generando discrepancias entre unos y otros dentro del propio taxi valenciano.

Más allá del precio mínimo de carrera, la bajada de bandera en Valencia es de las más baratas en comparación con el resto de poblaciones de igual o mayor extensión. Para la tarifa 1, el taxímetro empieza a contar desde 1,45. Desde ahí el precio por kilómetro es de 1,08 euros y el valor por hora de 19,15. En la tarifa nocturna, la bajada de bandera sube un poco hasta los 2 euros, el precio kilométrico asciende diez céntimos hasta 1,18 euros y el precio por hora se sitúa en 22,45 euros.

La congelación casi general del sistema

Valencia elimina la tarifa aeroportuaria

tarifario del taxi en España también se ha llevado a efecto en **Galicia**. La capital, **Santiago**, mantendrá, sin variación, el precio del taxi tanto en su precio mínimo - 3,65 para horario diurno y 5 para el nocturno como en el precio kilométrico, que será de 0,94 euros en la tarifa diurna y 1,40 euros para la noche.

En **A Coruña**, a petición expresa de las dos principales asociaciones, Tele Taxi y Radio Taxi, se ha mantenido idéntico el precio de las tarifas, siendo el principal motivo de esta congelación la bajada en el precio del carburante. Trasladarse en taxi

de un lugar a otro por esta localidad es un poco más barato que en Santiago. Así las cosas, el precio mínimo para la tarifa 1 es de 3,90 euros y para la nocturna es de 4,40 euros. Por kilómetro recorrido, el precio es de 0,98 durante el día y de 1,17 en los trayectos de noche.

Una de las pocas localidades de las que se ha sabido que los taxistas iban a incrementar el valor de sus tarifas es **Albacete**. Allí, a petición de la Asociación Provincial de Autotaxi, el transporte de personas en este tipo de vehículos ha subido en un 3,5%. No se trata de algo para nada excepcional, pero sí viene a romper la línea marcada.

Se trata de algo aislado, puesto que capitales de Comunidades Autónomas donde el peso del taxi es importante, han decidido primar la continuidad del cliente a una subida de precios. Es el caso de **Zaragoza** donde, por segundo año consecutivo, viajar en taxi no ha sufrido variación alguna. Tampoco ha sido así en capitales como **Valladolid** o **Santander**, que vienen a confirmar la línea inmovilista del precio del taxi.

Tarifas insulares

Por último, fuera de la península, la tendencia del taxi con respecto al precio que se ofrece a los clientes ha sido la misma. En las Islas Canarias, uno de los lugares más baratos para trasladarte en taxi, según un informe de Facua del año pasado, las tarifas urbanas de ciudades tan importantes como **Santa Cruz de Tenerife** se han mantenido. Lo más llamativo es lo barato que es el precio por kilómetro recorrido en la capital tinerfeña, pues está fijado en tan solo 60 céntimos de euros. La bajada de bandera para la tarifa diurna es de 2,35 euros y para las noches de 2,90 euros.

En Baleares, la principal localidad, **Palma de Mallorca**, no presenta unas tarifas tan baratas como pudieran verse en las Canarias, razón que se podría explicar de una forma sencilla por la diferencia existente en el precio de los carburantes. Con la fórmula del precio mínimo de carrera, que es de tres euros para la tarifa de día y cuatro para la nocturna, la bajada de bandera equivale a 2,10 euros en la primera tarifa y 2,45 para la noche. El precio por cada mil metros recorrido es de 0,88 euros durante el día y 1,10 euros durante la noche.



Albacete sube un 3,5% sus tarifas.

Javier Izquierdo

TALLERES CASTILLO

EL CONCESSIONARIO CUMPLEN
PARA EL TAG DE MOTOR



CONCESSIONARIO CUMPLEN
PARA EL TAG DE MOTOR

CONCESSIONARIO CUMPLEN
PARA EL TAG DE MOTOR



¡¡¡
¡¡¡

-
-
-

“Hay que trabajar por el cliente y nu

Desde el pasado mes de diciembre, Santiago de Compostela cuenta con un nuevo servicio de radiotaxi. Tele Taxi Compostela, presidido por José Antonio Brea, es una nueva emisora que, nos explica, quiere dar un mejor servicio al cliente. Brea, que también preside la Asociación de Profesionales de Santiago de Compostela, habla del intrusismo, la crisis y el gasoil en esta primera entrevista a nuestro medio.



José Antonio Brea, presidente de la Asociación de Profesionales de Santiago de Compostela y Tele Taxi Compostela

Hijo de taxista y en la profesión desde hace 15 años, José Antonio Brea es el presidente de la Asociación de Profesionales de Santiago de Compostela y de su servicio Tele Taxi Compostela. Una nueva asociación que nace con la intención de ofrecer un taxi diferente a los usuarios y más comprometido con la ciudad en la que vive.

Aunque es consciente de que el intrusismo es un problema grave para el sector, en Santiago es “residual”, si bien trata con “profundo respeto” esta cuestión. Sí le preocupa, y mucho, la oscilación en los precios del combustible por lo que cree imprescindible un gasoil bonificado para el sector del taxi.

Gaceta del Taxi.- En marcha desde el pasado mes de diciembre, ¿por qué deciden crear una nueva radioemisora en Santiago?

José Antonio Brea.- Nosotros pertenecíamos a la única asociación que existía en Santiago de Compostela y por discrepancias en cuanto a su manera de actuar, a nuestro juicio demasiado autoritaria, 15 compañeros decidimos montar una asociación, la Asociación de Profesionales del Taxi de Santiago de Compostela y un radiotaxi, Tele Taxi Compostela, para dar servicio a nuestros clientes. La idea es ofrecer algo diferente a nuestros usuarios para que siempre quieran repetir.

G.T.- ¿Cómo está siendo el cambio de gestión de flotas?

J.A.B.- Maravillosamente. La gestión de flotas nos la facilita Demesix y funciona muy bien, igual que el call-center que está situado en Asturias y que para mí es el número uno de España. Todo son facilidades y han conseguido adaptarse a todas las exigencias que nosotros les hemos pedido. se han adaptado a todas las exigen-

“El turismo nos ha hecho mantener el trabajo y subsistir mejor”

cias que nosotros les hemos pedido. Es un sistema de gestión de flotas muy flexible, sobre un sistema base desarrollan lo que cada radiotaxi necesite para trabajar, ofreciendo muchas opciones nuevas que antes no teníamos.

El call center lo compartimos con otros radiotaxis y tampoco hemos tenido ningún problema. Desde aquí agradecerles a todos su ayuda para sacar este proyecto adelante.

G.T.- ¿Qué cambios hay con respecto a su anterior gestión de flotas?

J.A.B.- Hay muchísimas innovaciones. Nosotros venimos de trabajar con una

...ro objetivo es dar mejor servicio”

gestión de flota bastante obsoleta que, por ejemplo, no permitía la integración en tabletas o teléfonos móviles. Ahora sí podemos trabajar con ellos, por lo que podemos recibir servicios incluso aunque no estemos dentro del taxi. Además, Nos permite recibir la ubicación automática, conocer qué paradas son las que mejor funcionan, dónde están los compañeros, en qué paradas hay más taxis... Nos ayudan a trabajar mejor día a día, lo que es de agradecer.

G.T.- ¿Cuántos taxistas trabajan ahora mismo en Tele Taxi Compostela?

JA.B. - En Santiago de Compostela hay 147 licencias, de las cuales estábamos todas, menos 10 que iban por libre, en el único radiotaxi que existía. De esos 137 nos hemos marchado 15, si bien nuestra idea es llegar a los 30 o 40. Tampoco queremos ser la emisora más grande pero sí la más efectiva. Y esperamos conseguirlo pronto. De momento ya hay compañeros que se han interesado por esta nueva fórmula de trabajo.

Además, hemos elaborado un régimen interno muy duro porque queremos que nuestros clientes estén muy satisfechos con el servicio que les damos. Creemos que dada la condición de emisora única que existía se ha dejado un poco este tema de lado y al final el perjudicado ha sido el usuario. Hay que trabajar por el cliente y nuestro objetivo es dar mejor servicio y cambiar la imagen del taxista.



En Santiago el turismo es un pilar básico para el sector.

“Prefiero conseguir que me bajen el gasoil y bajar las tarifas”

G.T.- ¿Cómo esperan cambiar la imagen del sector?

JA.B. - Nuestra intención es que el cliente nos perciba como un sector renovado, joven, que se sienta a gusto en nuestros taxis. Por ejemplo, estas pasadas navidades sorteamos entre nuestros clientes una cesta de Navidad. Son esos detalles lo que marcan la diferencia.

Además, queremos hacer cosas diferentes, como llegar a acuerdos con las asociaciones de comercio de la ciudad, ofrecer un servicio más atento a los hoteles, que el taxi sea el último eslabón de la cadena del turismo antes de que nuestros visitan-

tes cojan un avión y lo hagan totalmente satisfechos.

También nos gustaría colaborar con cuestiones solidarias, mostrar que el taxi de la ciudad está comprometido. Aunque ya ha quedado más que demostrado que estamos al lado de quienes nos necesita, como tras el accidente del Alvia en 2013 cuando trasladamos gratuitamente a familiares de las víctimas, queremos mantener esta línea solidaria siempre, porque creemos que mejora mucho la imagen del sector, y estaremos pendientes de cómo ayudar en lo que podamos.

El turismo, fuente de ingresos

G.T.- Ha mencionado al inicio que, además de ser el nuevo Tele Taxi de la capital gallega, también son nueva asociación. ¿Se han reunido ya con el Ayuntamiento?

JA.B. - Efectivamente, somos interlocutores válidos con el ayuntamiento que ya

nos ha trasladado su apoyo y con quien hemos mantenido varios encuentros. Sin embargo, al habernos constituido tan tarde, hemos llegado tarde a algunas negociaciones como la de tarifas, que vuelven a congelarse para 2016.

G.T.- ¿Están a favor o en contra de esta decisión tarifaria?

JA.B.- Nosotros estamos absolutamente de acuerdo con esta decisión porque creemos que el taxi tiene que hacer un esfuerzo y ayudar a los ciudadanos.

Tenemos que aportar nuestro granito de arena y, aunque estamos viendo la luz al final del túnel, todavía hay mucho que hacer. Además, creo que el taxi de Santiago no puede quejarse porque el turismo es constante en la ciudad y nos ha ayudado a sobrevivir en los momentos más complicados.

G.T.- Ahora que menciona la crisis, ¿cómo han sido para el taxi estos años difíciles?

JA.B.- Como decía, el turismo nos ha hecho mantener el trabajo y subsistir mejor, pero sí se ha notado la crisis, porque el turismo también era diferente. Calculo que hemos tenido una bajada en la recaudación anual en torno al 20% durante los años más duros de la crisis. En los últimos meses de 2015 sí se ha notado la recuperación económica de la que se habla, pero volver a los tiempos antiguos será muy difícil. Aquí tenemos buenas previsiones para 2016 tras el anuncio del Papa Francisco de nombrarlo Año Santo Compostelano, pero seguramente no lleguemos al récord absoluto que fue el último Año Santo en 2010.

G.T.- ¿Es el turismo principal fuente de ingresos del taxi compostelano?

JA.B.- En Santiago tenemos que tener en cuenta que al año tenemos 5 millones de turistas y en Año Santo se puede llegar a unos 8 millones. Pero no son solo los turistas nuestros clientes, también recibimos clientes de la Universidad de Santiago y de lo que mueve la Xunta de Galicia. No olvidemos que somos capital política y financiera.

Con estos tres pilares, cuando hay turismo no hay universidad, y cuando baja un poquito el turismo hay universidad. Y al ser capital de Galicia se mueve muchísimo funcionariado y la gente tiene que desplazarse a la ciudad para temas burocráticos.



Para Brea es necesario conseguir un gasoil bonificado para el taxi.

Intrusismo residual

G.T.- Un problema que preocupa, y mucho, a todo el sector, es el intrusismo. ¿Es también una cuestión importante dentro del taxi compostelano?

JA.B.- Aquí de momento las app no funcionan por lo que el intrusismo no deja de ser un problema residual. Tal vez algún problema puntual con algún taxi de otro municipio que viene a hacer algún servicio aquí...pero es todo muy minoritario. No es un tema muy importante para nosotros.

Es una ciudad muy pequeña y controlada y es casi imposible que haya piratas. Nuestra forma de trabajar es muy de paradas, la gente está muy acostumbrada a venir a cogernos a las paradas y nadie que no sea taxista puede esperar en una. Además, todos nos conocemos.

Por otro lado, aquí las aplicaciones no han terminado de cuadrar. La gente prefiere usar el teléfono para pedir un taxi. Es una ciudad muy pequeña y un recorrido en taxi por 4 euros recorres la ciudad.

Sin embargo, estas cosas siempre hay que tratarlas con un profundo respeto y estar siempre con las orejas tiesas, pero es cierto que nuestra idiosincracia es muy particular: solo nosotros podemos acceder al casco antiguo y hay mucho control. Nuestros viajes más importantes son movimientos al aeropuerto, y eso está muy controlado.

G.T.- ¿Cuáles cree que son los principales obstáculos a los que se enfrenta el taxi a nivel global?

JA.B.- Contactamos con muchas asociaciones y amigos, charlamos sobre el taxi a nivel nacional y es evidente que el taxi tiene dos problemas. En las grandes ciudades son las aplicaciones y el intrusismo y para mí, aunque ahora estamos más tranquilos con este tema, pero nos ha dado muchos problemas es el precio del combustible.

Creo que este es un tema que quienes estamos al frente de asociaciones, especialmente a nivel nacional, tendríamos que luchar por un gasoil bonificado, porque prefiero este gasoil bonificado y congelar las tarifas muchos años.

No podemos olvidar que nuestra principal fuente de gastos es el combustible y si nos comparamos con sectores como el agrícola o pesquero es brutal la diferencia. El transporte por carretera, ya sea mercancía o pasajeros, tendríamos que tener gasoil bonificado. Porque el resto de gastos son asumibles, pero cuando uno tiene que gastar tantos litros de combustible al mes es un gasto brutal.

Además, lo que gastamos en combustible nunca lo vamos a recuperar con tarifas más altas, por lo que prefiero conseguir que me bajen el gasoil y bajar las tarifas y fomentar el uso del taxi.

G.T.- ¿Estudiaría la posibilidad de cambiar de combustible por otros alternativos?

JA.B.- Sería una opción, pero las autoridades tampoco están poniendo mucho por ese lado. En el caso de los coches eléctricos la autonomía es muy pequeña y no existen puntos de carga. Lo mismo pasa con el gas, tampoco existen suficientes puntos de carga en la ciudad y la adaptación de los vehículos es cara. Además, no se nos informa bien de los riesgos que esta adaptación puede tener para nuestros taxis.

Por otro lado, en Santiago hay actualmente dos taxis híbridos y no son rentables, porque la ciudad tiene muchas cuestas y tiran mucho del motor de gasolina, por lo que la inversión al final no compensa como podría ser en otras ciudades.

Los coches siguen estando en manos del petróleo y para que esto cambie tienen que cambiar muchas cosas a nivel institucional. No hay ningún producto que nos convenza suficiente, por lo que de momento seguiremos insistiendo en el gasoil bonificado.

Taxímetros Barcino

CONSEJO REGULADOR DE
TAXÍMETROS DE
CANTABRIA
C/ ALFONSO
DE BOURBON
100 48001 BILBAO



- Tarifas
- Tarifas de hora
- Tarifas de distancia
- Tarifas de espera
- Tarifas de noche
- Tarifas de festivos
- Tarifas de emergencia
- Tarifas de transporte de personas con discapacidad
- Tarifas de transporte de personas con movilidad reducida
- Tarifas de transporte de personas con discapacidad física
- Tarifas de transporte de personas con discapacidad intelectual
- Tarifas de transporte de personas con discapacidad sensorial
- Tarifas de transporte de personas con discapacidad psíquica
- Tarifas de transporte de personas con discapacidad múltiple
- Tarifas de transporte de personas con discapacidad de origen congénito
- Tarifas de transporte de personas con discapacidad de origen adquirido
- Tarifas de transporte de personas con discapacidad de origen mixto
- Tarifas de transporte de personas con discapacidad de origen desconocido
- Tarifas de transporte de personas con discapacidad de origen no clasificado
- Tarifas de transporte de personas con discapacidad de origen no especificado
- Tarifas de transporte de personas con discapacidad de origen no determinado
- Tarifas de transporte de personas con discapacidad de origen no identificado
- Tarifas de transporte de personas con discapacidad de origen no reconocido
- Tarifas de transporte de personas con discapacidad de origen no aceptado
- Tarifas de transporte de personas con discapacidad de origen no autorizado
- Tarifas de transporte de personas con discapacidad de origen no homologado
- Tarifas de transporte de personas con discapacidad de origen no certificado
- Tarifas de transporte de personas con discapacidad de origen no registrado
- Tarifas de transporte de personas con discapacidad de origen no inscrito
- Tarifas de transporte de personas con discapacidad de origen no matriculado
- Tarifas de transporte de personas con discapacidad de origen no autorizado para el transporte de personas con discapacidad
- Tarifas de transporte de personas con discapacidad de origen no autorizado para el transporte de personas con discapacidad física
- Tarifas de transporte de personas con discapacidad de origen no autorizado para el transporte de personas con discapacidad intelectual
- Tarifas de transporte de personas con discapacidad de origen no autorizado para el transporte de personas con discapacidad sensorial
- Tarifas de transporte de personas con discapacidad de origen no autorizado para el transporte de personas con discapacidad psíquica
- Tarifas de transporte de personas con discapacidad de origen no autorizado para el transporte de personas con discapacidad múltiple
- Tarifas de transporte de personas con discapacidad de origen no autorizado para el transporte de personas con discapacidad de origen congénito
- Tarifas de transporte de personas con discapacidad de origen no autorizado para el transporte de personas con discapacidad de origen adquirido
- Tarifas de transporte de personas con discapacidad de origen no autorizado para el transporte de personas con discapacidad de origen mixto
- Tarifas de transporte de personas con discapacidad de origen no autorizado para el transporte de personas con discapacidad de origen desconocido
- Tarifas de transporte de personas con discapacidad de origen no autorizado para el transporte de personas con discapacidad de origen no clasificado
- Tarifas de transporte de personas con discapacidad de origen no autorizado para el transporte de personas con discapacidad de origen no especificado
- Tarifas de transporte de personas con discapacidad de origen no autorizado para el transporte de personas con discapacidad de origen no determinado
- Tarifas de transporte de personas con discapacidad de origen no autorizado para el transporte de personas con discapacidad de origen no identificado
- Tarifas de transporte de personas con discapacidad de origen no autorizado para el transporte de personas con discapacidad de origen no reconocido
- Tarifas de transporte de personas con discapacidad de origen no autorizado para el transporte de personas con discapacidad de origen no aceptado
- Tarifas de transporte de personas con discapacidad de origen no autorizado para el transporte de personas con discapacidad de origen no autorizado
- Tarifas de transporte de personas con discapacidad de origen no autorizado para el transporte de personas con discapacidad de origen no homologado
- Tarifas de transporte de personas con discapacidad de origen no autorizado para el transporte de personas con discapacidad de origen no certificado
- Tarifas de transporte de personas con discapacidad de origen no autorizado para el transporte de personas con discapacidad de origen no registrado
- Tarifas de transporte de personas con discapacidad de origen no autorizado para el transporte de personas con discapacidad de origen no inscrito
- Tarifas de transporte de personas con discapacidad de origen no autorizado para el transporte de personas con discapacidad de origen no matriculado

Reservados todos los derechos. No se permite la explotación económica ni la transformación de esta obra. Queda permitida la impresión en su totalidad.



La inmovilización de vehículos piratas, una realidad en Madrid

La Comunidad de Madrid ya puede aplicar la nueva normativa que permitirá la inmovilización inmediata de los vehículos ilegales. Una medida que fue aprobada definitivamente en la Asamblea del 17 de diciembre y que entró en vigor el 1 de enero de 2016. Con esta norma, los vehículos intrusos serán inmovilizados desde que se detecte la infracción hasta que se abone la sanción por esta actividad ilegal, que oscilará entre los 1.001 y 6.000 euros. Además, el vehículo podrá estar inmovilizado "tanto tiempo como sea necesario" y se permitirá a los Ayuntamientos su "achatarramiento" si después de un periodo de tiempo no se abona ni la

La presidenta Cifuentes con los dirigentes del taxi.

sanción ni los costes de depósito. Los presidentes de Gremial Madrid y Federación Profesional, Miguel Ángel Leal y Julio Sanz respectivamente, acudieron a la sesión asamblearia en la que se aprobó y se mostraron muy satisfechos ante el cambio. Una medida "necesaria", tal y como calificó la presidenta de la Comunidad, Cristina Cifuentes, con quienes los representantes del sector mantuvieron un breve encuentro. Para todos, el intrusismo genera un perjuicio al sector del taxi que pone "en peligro" al potencial usuario.

Visitas al taxi de Carmena y Cifuentes

Por primera vez, la alcaldesa de Madrid, Manuela Carmena, y la presidenta de la Comunidad de Madrid, Cristina Cifuentes, felicitaron las fiestas a los taxistas madrileños. Las dos visitaron la Asociación Gremial de Madrid, Carmena el 24 y Cifuentes el 31 de diciembre y aprovecharon su paso por esta entidad para enviar un mensaje a los taxistas que estaban trabajando en el radiotaxi. Por su parte, Carmena visitó el mismo día de Nochebuena la sede de la Asociación Madrileña del Taxi donde tuvo oportunidad de hablar también con representantes de la Sociedad Cooperativa SCAT y de Radioteléfono. Además, tres días antes, el 21 de diciembre, la al-

caldesa, acompañada de la delegada de Movilidad, Inés Sabanés, visitaron la sede de la Federación Profesional del Taxi. Tanto la alcaldesa como Cifuentes aprovecharon su visita a las asociaciones del sector para alabar el gran servicio que realizan los profesionales del taxi, no solo en dichas fechas navideñas, sino durante todo el año, y quisieron agradecerles su labor.



Carmena en la sede de AMT y de Gremial.



Cifuentes felicitando las fiestas en Gremial.



El taxi madrileño pide más apoyo al Ayuntamiento

El sector del taxi de Madrid ha pedido al Ayuntamiento, por medio de algunas de sus asociaciones, entidades y emisoras más importantes, un mayor apoyo y reconocimiento. En la carta firmada por la Sociedad Cooperativa (SCAT), Gremial Madrid (AGATM), Élite (AETM) y la Unión española de conductores de automóviles (UECA), así como por las emisoras Radio Teléfono Taxi y Radio Taxi Independiente se enumeran los principales problemas, “muchos de ellos de fácil solución” con los que se encuentran hoy en día tanto los usuarios como los profesionales. Denuncian también la discriminación negativa que, desde su punto de vista, sufre el taxi en relación con otras alternativas de transporte público en el centro de Madrid, especialmente durante fechas señaladas como la Navidad, cuando la demanda crece exponencialmente. En el documento, las asociaciones piden “una mayor inspección y un mayor control por parte del Ayuntamiento sobre el intrusismo laboral”, para lo que solicitan una mayor presencia policial tanto en el aeropuerto como en las estaciones de tren y autobús. Por otro lado, demandan una mayor proporcionalidad en el trato al profesional en el tema de las sanciones administrativas, ya que muchas veces, las diversas circunstancias “no se tienen en cuenta”. Con respecto a la contaminación, un tema de relevancia también de cara al colectivo, que reivindica que la flota se está renovando por vehículos más eficientes y que de cara el 2020, todos los taxis de Madrid serán eficientes medioambientalmente. El colectivo solicita, por lo tanto, que se recompense el esfuerzo que lleva haciendo desde hace tiempo por la contaminación “evitando la restricción al taxi, tanto de acceso como de circulación por el centro de la ciudad”. Piden además intensificar la lucha y la persecución del subarriendo, así como que se tenga en cuenta a los taxistas para la solicitud de paradas, ya que son “las personas más adecuadas para informar de las necesidades de los viajeros”.

PREMIADOS METAL LUBE



David Arribas Lcia. 10582
12 años en el taxi



Sorin Cretu Lcia. 06996
6 años como taxista



Alfonso Martín Lcia. 01686
26 años al volante

Arrestado el presunto estafador de taxistas

Apenas unos días después de que la Confederación de Autónomos del Taxi de la Comunidad Valenciana alertara a los taxistas de la actividad de un estafador en la capital y otros municipios, la Policía Nacional detenía al responsable.

Además de a taxistas, el estafador, que se hacía pasar por empresario y usaba el falso nombre de Jean O'Reilly, también comenzó a timar en pizzerías y cerrajerías.

Aunque su modus operandi no era siempre el mismo, repetía ciertos patrones que han permitido su detención. Por ejemplo, en algunas ocasiones hacía creer al taxista que quiere contratarles para hacer muchos traslados para su empresa y demuestra su solvencia con transferencias y pruebas de ingresos de tarjeta de crédito. Así consigue que los taxistas le fien los servicios que nunca pagará. Otra de sus tácticas consiste en utilizar una tarjeta fraudulenta con la que supuestamente paga al taxista o les pide dinero en efectivo a cambio de un pago con tarjeta que nunca llega a realizarse. Desde la Confederación animan a todos los afectados a denunciar y a ponerse en contacto con la entidad.

Detenido por agredir brutalmente a un taxista

La Guardia Civil ha detenido a una persona relacionada con la agresión a un taxista de Badajoz el 28 de diciembre. Los hechos ocurrieron en la carretera N-432 cuando, a diez kilómetros de la ciudad, el taxista Luis Martín fue encontrado por la Guardia Civil caminando por el arcén desorientado y ensangrentado. Le habían golpeado por todo el cuerpo con una barra metálica y se habían llevado el taxi. El ataque se produjo durante el trayecto cuando el usuario le pidió que se desviara hacia un camino para acto seguido golpear varias veces con una barra de hierro al taxista, sobre todo en la cara. El delincuente solo se llevó el móvil y el taxi para salir huyendo. El coche fue localizado el mismo día de la agresión, abandonado en la barriada de la capital, gracias al localizado GPS incorporado que llevaba el taxi. La Guardia Civil aún mantiene abierta la investigación hasta esclarecer todos los hechos.

Marcha lenta

Para protestar por este suceso y reclamar más seguridad, un centenar de compañeros se manifestaron dos días después de la agresión por las calles pacenses. De esta manera un centenar de taxistas querían trasladar su cariño al taxi golpeado y mostrar su repulsa ante un acto que esperan que no suceda de nuevo.

Las Palmas G.C pondrá a prueba las libranzas

A falta de confirmación definitiva, el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria anuncia que a partir de febrero los taxis de la ciudad librarán un día a la semana. Una prueba piloto que comenzaría el próximo mes y que duraría hasta junio, según informan medios locales. Los taxis quedarán divididos en cuatro grupos de unas 410 licencias cada uno. El grupo A librará el lunes, el B martes, el C miércoles y el D jueves. El viernes trabajan todos, mientras que el sábado libran A- B y el domingo C- D, explican desde el Ayuntamiento. El día de libranza irá indicado en el exterior del vehículo mediante una pegatina. Desde el sector, sin embargo, hay posturas encontradas. Mientras la Asociación de Titulares de Licencias de Autotaxi de Canarias (Atlatc) muestra a favor de esta iniciativa, la Asociación de Asalariados del Taxi ya ha manifestado su rechazo.

El ganador del C-Elysée de la Feria recibe las llaves de su nuevo taxi

Agustín Sánchez Martínez, taxista de Barcelona, ha recibido las llaves de su nuevo taxi, un Citroën C-Elysée, tras resultar ganador del sorteo en la Feria del Taxi de 2015 que se celebró en la Ciudad Condal a finales de noviembre. En un breve acto celebrado en el concesionario Citroën Auto Almgavers, el director de la Feria, José Antonio Rojas, entregó el vehículo a su nuevo propietario, que se mostró encantado con su nuevo taxi.



El director de la Feria del Taxi, a la derecha, entrega las llaves.



Duras críticas a AENA tras la muerte de un taxista en El Prat

Tras la muerte de un taxista en el aeropuerto de Barcelona-El Prat el pasado 31 de diciembre, la Asociación Élite Barcelona denuncia la “absoluta pasividad de AENA” para colocar desfibriladores en el recinto aeroportuario. Además, han solicitado permiso y ayuda para la realización de cursos de primeros auxilios que se impartirán de manera gratuita el próximo fin de semana.

Aunque AENA les ha trasladado que “no van a colaborar en nada” y niegan además a la asociación la posibilidad de ser interlocutor en este tema, Élite Barcelona impartirá los cursos, que serán gratuitos, en la parrilla de la T1 el sábado 9 a las 16 horas y el domingo 10 a las 13 horas. Informan además de que si se les ponen trabas o les prohíben realizar los cursos “las movilizaciones en el aeropuerto serán inminentes”.



La ambulancia tardó más de 35 minutos, denuncian sus compañeros.

Sin desfibriladores

Desde Élite explican que, tras mantener una conversación con el IMET, el Institut les informó de que tienen adquiridos los desfibriladores desde hace tres meses. Sin embargo, están a la espera de que AENA les indique dónde ubicarlos. Ante esta situación, Élite Barcelona ha mostrado su “profunda indignación” ante un tema “tan grave y de tanta importancia” y no descartan movilizaciones inminentes en el aeropuerto si no les permiten realizar los cursos el próximo fin de semana. “No dejaremos que nos traten como perros”, han advertido y han vuelto a exigir “respeto” para un sector que trabaja en el aeropuerto dando servicio a ciudadanos u visitantes.

Dos detenidos por no pagar una carrera desde Benicarló a Zaragoza

Un hombre y una mujer han sido detenidos por la Guardia Civil tras haber sido denunciados por un taxista al que no pagaron una carrera desde Benicarló, Castellón. El taxista explicó que había sido víctima de una estafa cuando realizó un servicio para una mujer que le indicó que tenía que desplazarse desde Benicarló a Zaragoza con motivo del fallecimiento de su abuela. Sin embargo, una vez en la capital aragonesa, la joven huyó del taxi con ayuda de un hombre que la estaba esperando, sin abonar el importe del viaje. Tras presentar la denuncia, los agentes iniciaron una investigación gracias a la que identificaron, localizaron y detuvieron a ambos como presuntos autores de un delito de estafa.

Detenido por estafar a 19 taxistas

La Guardia Civil, con la colaboración del sector del taxi, ha detenido a un hombre acusado de estafar a 19 taxistas de toda en 10 provincias españolas. Según las primeras investigaciones, el detenido ha podido estafar hasta 7.000 euros, aunque no se descarta encontrar nuevas víctimas que incrementen esta cifra. La detención, que se llevó a cabo en Zafra, Badajoz, ha cerrado la operación Carrera Novel. El detenido, vecino de Algeciras, Cádiz, operaba desde el pasado mes de octubre con el mismo modus operandi en todas las ciudades: contactaba con los taxistas haciéndose pasar por un supuesto coordinador de seguros y les ofrecía servicios de viajes.

Posteriormente volvía a contactar con los taxistas para informarles de que un agente de viajes, que trabajaba para la supuesta compañía, se encargaría de comprar y entregar los billetes de tren que tendrían que coger los clientes. Cuando el falso agente les entregara los billetes, los taxistas tenían que abonar en metálico la totalidad del importe, pero realmente los supuestos billetes eran fotocopias. Nadie detectaba la estafa hasta que acudían al punto de recogida y no aparecían los clientes. La investigación sigue abierta y no se descarta que aumente el número de estafas realizadas así como el beneficio económico.

Interceptados dos “piratas” en Pamplona

La Policía Municipal de Pamplona ha localizado dos taxis ‘piratas’ que estaban realizando de manera ilegal servicios de transporte de personas en la ciudad.

En una nota de prensa, la Policía ha explicado además de suponer una competencia “desleal” al sector del taxi, también pueden llegar a suponer “un problema para los propios usuarios en caso de accidente”.

Comandos para el primer nivel de lectura



pidetaxi

Comandos para el primer nivel de lectura

- 1. PIDE TAXI
- 2. PIDE TAXI
- 3. PIDE TAXI



www.pidetaxi.com



Este documento es una herramienta de apoyo para la lectura de los comandos de la aplicación. Para más información, visita www.pidetaxi.com.

Asociaciones malagueñas piden retirar 300 licencias

Las asociaciones del taxi de Málaga, Aumat, Taxiunión y Taxitransfers, estarían trabajando en un proyecto para retirar 300 licencias, según publican medios locales. Para mejorar la situación del sector, tampoco descartan volver a plantear la regulación horaria tras el intento fallido del pasado año.

Con la mirada puesta en Sevilla, donde ya se han rescatado más de 200 licencias en 10 años, el sector malagueño apuesta por una retirada también en la ciudad costera. Sin embargo, a pesar de la disposición del sector de aportar parte del dinero necesario para esta operación, el Ayuntamiento de Málaga tendría que comprometerse a desembolsar parte del dinero del rescate de las licencias. No sería la primera vez que se propone una medida similar y desde el gobierno del Partido Popular siempre se han opuesto, aunque desde el sector esperan que esta vez atiendan su petición. Además, las asociaciones trabajan ya para fijar un precio de recompra de dichas licencias que sirva para incentivar a los taxistas a retirar su licencia de las calles.

No sería la única medida propuesta por las asociaciones, que volverán plantear la posibilidad de establecer una regulación horaria tras el fallido intento de 2015. En esta ocasión, la idea sería implantar una regulación de 16 horas entre semana y libertad plena los fines de semana.

App de Autocab para competir con los gigantes tecnológicos

Para competir con las grandes aplicaciones la solución está en invertir en tecnología.

Así lo entiende Autocab, que ha presentado una nueva aplicación para conductores que ofrece un sistema mejor y más avanzado en el que el factor humano sigue siendo importante.

Ante representantes de varias radioemisoras españolas, la empresa británica Autocab ha presentado esta nueva aplicación para conductores. Su director general, Safa Alkateb y Jorge Álvarez, director internacional de operaciones han explicado que con esta herramienta, que siempre está conectada al radiotaxi, su empresa quiere plantar cara al gigante tecnológico Uber.



Izda. Jorge Álvarez, dtor. internacional de operaciones de Autocab. Dcha. Safa Alkateb, dtor. general de Autocab.

Para Álvarez, "Uber ha venido para quedarse y quien no se adapte terminará desapareciendo". En su opinión la clave para que el taxi pueda hacerle frente es invertir en tecnología, igual que hace Uber, ha explicado, con el dinero que recauda. "Todo lo que ganan lo reinvierten para mejorar su aplicación". Sin embargo, desde Autocab señalan que el taxi,

además de actualizarse, puede ofrecer algo que la app estadounidense no tiene, el factor humano. "En Uber está todo automatizado, no hay contacto con las personas en ningún momento", ha señalado Álvarez, para quien el trato personal es "importante" en un servicio como el taxi. Con presencia en 26 países y con una flota de más de 240.000 taxis en todo el mundo, Autocab quiere sumarse a la defensa del sector apostando por la innovación tecnológica.

App del conductor

Esta nueva aplicación, diseñada para iPhone y Android, está conectada siempre a la radioemisora y permite comunicarse por voz tanto con la base como los clientes. Además, ofrece un control automático de turnos, seguimiento de la carrera en proceso, notificar de manera automática al pasajero la llegada del taxi, entre otras herramientas. Un producto "duradero", explica Álvarez, gracias al "enorme trabajo y al esfuerzo tecnológico" realizado por la empresa.

La aplicación ya está operativa en Estados Unidos, México, Reino Unido y algunos países de América Latina y en España puede también descargarse en la Google Play.



La app del conductor, última novedad de Autocab

ACUTAX quiere recuperar el servicio de diálisis

La Asociación Provincial de Taxistas de Cuenca, ACUTAX, ha pedido a la Delegación Provincial de la Junta de Cuenca que cuenten con el taxi para los traslados sanitarios no urgentes, como el servicio de enfermos de diálisis.

Este servicio que siempre ha realizado el taxi desapareció en la anterior legislatura a pesar de las buenas críticas por parte de los propios pacientes. Además, el presidente de ACUTAX, Marino Griñán, recordó que el uso del taxi "sanitario" es

fundamental para la supervivencia del taxi rural en la provincia. Desde la Asociación también solicitan más medidas contra el intrusismo profesional que perjudica cada vez más a los taxistas de los pueblos. El delegado se comprometió a encargar un informe sobre las competencias de la Junta en este sentido, aunque adelantó que será necesaria la implicación de los ayuntamientos donde se den estos casos.

**SI COMPRASTE UN CONCRETO
ENTRE 2006 Y 2013, PUEDES
RECUPERAR HASTA EL**

10 %

DEL PRECIO DE COMPRA

**GRATUAL TE AYUDA
CONTRA EL CÁMBIO DE
CONCESIONARIOS**

CONTRATO DE COMPRA 2006



Protestas en Sabadell contra la funeraria local

Las Taxistas de la localidad barcelonesa de Sabadell protestaron frente a la funeraria local tras decidir la empresa prescindir de los servicios del taxi, a los que exigían una comisión del 10% de los servicios, y optar por otro tipo de empresa. La Asociación Radio Taxi Sabadell, calificó de "injusta" la medida adoptada por la empresa, recordando que durante 50 años los taxistas de la ciudad han realizado estos servicios. Desde la funeraria Torra defienden su decisión alegando que habían recibido "reiteradas protestas de los usuarios, sobre todo en periodos de verano, cuando los taxistas no presentaban una uniformidad adecuada, los vehículos no se climatizaban y algunos lucían una limpieza precaria". De ahí que considerasen que Styl Taxi, "cumplía las especificaciones demandadas".

Más control al intrusismo en Benalmádena

La asociación Élite Costa del Sol ha trasladado al concejal de Movilidad y Transporte del Ayuntamiento de Benalmádena, Javier Marín, el preocupante tema del intrusismo profesional dentro del sector. Marín ya anunció que los agentes de la Policía Local participarán en jornadas formativas que servirán para que amplíen sus conocimientos legales con los que combatir el intrusismo que sufre el taxi. Además, el concejal destacó que la Policía del municipio malagueño reforzará el control de los piratas. Por último, en la reunión también se abordó el asunto de la limpieza de las paradas de taxi de la ciudad. En este tema el Consistorio se comprometió, a través del edil de Movilidad, a afrontar el acondicionamiento y la limpieza de las mismas.

El taxi se suma a la solidaridad por Siria



Imagen de la campaña en un taxi madrileño.

Más de 1.800 taxistas de diferentes ciudades españolas como Madrid, Valencia, Murcia, Zamora, Telde o los Alcázares, ya se han sumado a la campaña para recaudar fondos para las refugiadas sirias realizada por la ONG Alianza por la Solidaridad. Con esta iniciativa, la ONG espera recaudar fondos para ayudar a las refugiadas sirias. Para ello, los taxis implicados en el proyecto "Tu mejor mensaje" llevarán publicidad tanto externa como interna para explicar cómo se puede colaborar con esta iniciativa. Por medio de un mensaje enviado a través del teléfono móvil, todo aquel que lo desee podrá donar seis euros que irán destinados a estas personas que tan mal momento están viviendo en estos momentos.

INTERNACIONAL

Manifestación en Canadá contra UberX



Imágenes de la manifestación en Montreal.

Con el objetivo de pedir al gobierno que lleve a cabo medidas contra la aplicación UberX, los taxistas de las ciudades de Montreal y Quebec, realizarán una jornada de huelga a finales de este mes de enero. La fecha exacta de la protesta aún se desconoce y su anuncio se espera en los próximos días. Según recoge el diario Journal Métro, el sector del taxi considera que la aplicación de la compañía californiana "roba sus clientes de forma ilegal", y que ante esto no ha actuado ni el ministro de Transportes de Quebec ni Denis Coderre, alcalde de la ciudad. Ante esta disyuntiva, en apenas 10 días, alrededor de 800 taxistas han mostrado su apoyo a esta huelga mediante la firma de un formulario. Además del posible paro, no se descarta que los taxistas puedan bloquear, en señal de protesta, algunas arterias de circulación de gran importancia como las cercanas a los aeropuertos y los puentes.

El taxi de París convoca un paro indefinido el 26-E

Taxistas de París anuncian huelga el 26 de enero para protestar contra el intrusismo tras el incumplimiento de las promesas del ministro francés. Desde las organizaciones francesas anuncian que los paros serán indefinidos y piden a todo el sector luchar por el futuro del sector. Ante la amenaza de la vuelta al mercado de las aplicaciones disruptivas, el taxi parisino se movilizará el próximo 26 de enero. "Nuestro trabajo está en juego", insisten y piden colaboración a todos los profesionales porque si no se movilizan "será la ruina del taxi". Desde España, taxistas de Élite Barcelona acompañarán en esta jornada de protestas a sus compañeros parisinos que, junto con la presencia de taxistas de otros países, Suiza, Bélgica e Inglaterra, para celebrar un segundo encuentro del taxi europeo. Para la asociación española el sector se encuentra en un momento "crucial" y anima a los compañeros a viajar al país vecino.



Desde el sector animan a sumarse a la protesta.



Los taxis con AutoGas ahorran hasta un 15%

El AutoGas es el carburante alternativo más utilizado del mundo por su economía, eficiencia y sostenibilidad. Lo utilizan más de 25 millones de vehículos, de los que 13 millones están en Europa y 40.000 en España. El sector del taxi, tiene un aliado en el AutoGas o GLP de automoción. De hecho, en España ya circulan más de 4.000 taxis propulsados por este carburante alternativo.

El AutoGas contribuye a mejorar la calidad del aire urbano, con sus bajas emisiones de partículas, dióxidos de nitrógeno y CO2. Además puede reducir la contaminación acústica en un 50%, y ofrece un ahorro de hasta el 15% respecto a los carburantes tradicionales.

Por sus ventajas, el GLP de automoción figura entre las ayudas públicas para renovar el parque automovilístico, como los planes PIVE 7 y PIMA Aire. El reciente Plan

Más de 4.000 taxis ya circulan en España con GLP

PIMA Aire 4, que incorporaba un apartado específico para vehículos de AutoGas, ha sido todo un éxito. Además, existen ayudas a este carburante alternativo para el sector del taxi y bonificaciones en el Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM) en algunas ciudades españolas.

Oferta en aumento

Repsol mantiene acuerdos con ayuntamientos para fomentar el uso del AutoGas en el sector del taxi. En la actualidad, Repsol supera las 300 estaciones de servicio en su red que suministran este carburante alternativo en Península y Baleares, y

cuenta con más de 250 skids o surtidores particulares en instalaciones de empresas y colectivos profesionales como las cooperativas del taxi.

La oferta de vehículos con AutoGas va en aumento. Se estima que en torno al 20% de las renovaciones anuales en el sector del taxi son de AutoGas. A la opción del vehículo nuevo se suma la de transformar uno de gasolina a la tecnología 'bifuel'. Según la Asociación de Operadores de GLP (AOGLP) existen en torno a 1.000 talleres autorizados en España para hacer el cambio.

Los automóviles propulsados por AutoGas cuentan con dos depósitos (GLP y de gasolina). El desgaste del motor es menor y su combustión sin residuos reduce costes de mantenimiento, ofreciendo una conducción más suave, silenciosa y sin vibraciones.





THE CAR SEAT IS THE MOST IMPORTANT PART OF THE CAR. IT IS THE ONLY PART THAT YOU TOUCH. IT IS THE ONLY PART THAT YOU SIT ON. IT IS THE ONLY PART THAT YOU SEE. IT IS THE ONLY PART THAT YOU FEEL. IT IS THE ONLY PART THAT YOU HEAR. IT IS THE ONLY PART THAT YOU TASTE. IT IS THE ONLY PART THAT YOU SMELL. IT IS THE ONLY PART THAT YOU TOUCH. IT IS THE ONLY PART THAT YOU SIT ON. IT IS THE ONLY PART THAT YOU SEE. IT IS THE ONLY PART THAT YOU FEEL. IT IS THE ONLY PART THAT YOU HEAR. IT IS THE ONLY PART THAT YOU TASTE. IT IS THE ONLY PART THAT YOU SMELL.



IT IS THE ONLY PART THAT YOU TOUCH. IT IS THE ONLY PART THAT YOU SIT ON. IT IS THE ONLY PART THAT YOU SEE. IT IS THE ONLY PART THAT YOU FEEL. IT IS THE ONLY PART THAT YOU HEAR. IT IS THE ONLY PART THAT YOU TASTE. IT IS THE ONLY PART THAT YOU SMELL.



IT IS THE ONLY PART THAT YOU TOUCH. IT IS THE ONLY PART THAT YOU SIT ON. IT IS THE ONLY PART THAT YOU SEE. IT IS THE ONLY PART THAT YOU FEEL. IT IS THE ONLY PART THAT YOU HEAR. IT IS THE ONLY PART THAT YOU TASTE. IT IS THE ONLY PART THAT YOU SMELL.

“No hacen falta eurotaxis, sino

Comienza 2016 con el reto del 5% del eurotaxi en Madrid. Un desafío complicado, tal y como reconoce Julián Fernández, presidente de la Asociación de Eurotaxis por un Madrid Accesible, AEMA, para quien este porcentaje es una “barbaridad”. En su opinión, ofrecer un buen servicio para las personas con movilidad reducida pasa por agrupar a todos los eurotaxistas bajo una misma aplicación y pide a las asociaciones más implicación.



Julián Fernández, presidente de AEMA.

Madrid tendrá que tener en 2017 cerca de 800 taxis accesibles. No lo decimos nosotros, lo dice el RD 1544/07 que obliga a todas las ciudades españolas a tener el 5% de la flota adaptada. Según el decreto, aprobado en noviembre de 2007, las ciudades han tenido un plazo de 10 años para ponerse al día y contar con una flota adaptada. En Madrid, de momento, no llegan a 300 a pesar de la última medida tomadas por el Ayuntamiento.

Sin embargo, para el presidente de AEMA, la cifra que estipula la norma, esos 800 eurotaxis solo en Madrid, le parecen una “barbaridad” y cree que las asociaciones deberían haberse puesto a trabajar para cambiar y ajustar ese porcentaje a cada ciudad. “No es lo mismo el 5% de una ciudad con 100 licencias que en una ciudad como Madrid, con 16.000 y un transporte público muy preparado y adaptado”.

Sin embargo, el porcentaje sigue ahí inamovible. Y la fecha para cumplir con él se acerca inexorablemente. Por ello, desde el anterior equipo de gobierno municipal tomaron una medida con la intención de fomentar la compra de vehículos eurotaxis: crear un régimen especial para el eurotaxi que les permita trabajar los 7 días de la semana. Eso sí, bajo la misma regulación

horaria que el resto de compañeros, es decir, 16 horas al día.

Una medida polémica y criticada que, finalmente, no ha dado los frutos esperados, puesto que no parece que vayan a cubrirse las 300 plazas de eurotaxis previstas en las bases. Para el Julián Fernández, es iniciativa, que no fue solicitada por su asociación, insiste, es la “menos mala” de las que pueden darse, porque, “¿qué será lo siguiente? ¿Conceder más licencias? ¿Volver a las 24 horas?”, se pregunta el presidente de los eurotaxistas. “Cualquier opción será peor” advierte, y recuerda que

El Ayuntamiento hará “cualquier cosa menos dar dinero”

el Ayuntamiento hará cualquier cosa “menos dar dinero”.

En su opinión, lo que deberían haber hecho las asociaciones era haber ido “en contra” de ese 5% establecido por el decreto. “Es un porcentaje que no ha sido estudiado y que se decidió como se podría haber decidido el 8% o al 11%”.

Es consciente de que cambiar la norma es “complicado”, pero anima a las associa-

que estén todos coordinados”

ciones a atajar lo que venga. “No sé cómo”, afirma, “pero igual se tendría que haber tomado otra medida. No hemos hecho nada, y cuando se vuelva a tomar una medida impopular, volverán las protestas”.

Desde su trabajo como conductor de un eurotaxi y como presidente de la Asociación, cree “no hacen falta eurotaxis, sino que estén todos coordinados”. “Si hay 300 eurotaxis pero el usuario llama a una emisora con 30 eurotaxis, no tendrá acceso a los 300, sino a los disponibles en esa emisora”, razona el presidente de AEMA. Nos plantea lo que para él y su asociación sería una solución lógica, que, sin embargo, no pasa por crear una emisora de eurotaxis ya que, a su juicio, sería imposible vivir solo de estos servicios, por lo que es imprescindible estar en una emisora general. “No es que no haya personas que no necesitan este servicio, sino que no tienen dinero para gastárselo en taxi” e insiste en que lo que se debería hacer es dar dinero para que esas personas sí puedan moverse en taxi accesible.

Por ello cree que sería interesante valorar la creación de una aplicación en la que estén recogidos todos los eurotaxis. “Es un plan que ya presentamos al anterior Ayuntamiento y que volveremos a presentar a este, porque esa sería una buena solución”. No se trata de que dejen sus emisoras, explica, sino que la app pueda discriminar en función de para qué emisora trabaja el taxi y que el servicio se pase a ese radio taxi concreto para que lo facture.

Planes sin definir

Aunque el nuevo Ayuntamiento de Madrid ha mostrado su predisposición a invertir en el eurotaxi y mejorar el transporte de las personas con movilidad reducida, de momento solo han mantenido una única reunión con los nuevos responsables. Además, cree que las últimas medidas conocidas se han quedado en proyectos sin desarrollar, a pesar de la buena voluntad municipal.

Es el caso del bonotaxi, una ayuda para las personas con menos posibilidades en las que también se incluiría al eurotaxi y cuya aprobación iba unida a la de las tarifas, que finalmente fueron desestimadas



Buenas intenciones del Ayuntamiento que no se concretan.

Para 2016 AEMA quiere ganar socios

por la Comisión de Precios, y que se ha quedado sin definir.

“Sabemos lo que se ha publicado, nada más”, ha explicado Fernández a nuestro medio “Nos hemos reunido una única vez con Francisco José López Carmona, nuevo director general de circulación, que sí nos explicó que hay un proyecto de bonotaxis pero que todavía estaba todo por definir y no sabían exactamente la forma que le iban a dar a ese bonotaxi”. Aprovechamos que hablamos de tarifas para conocer su opinión sobre las mismas y nos reconoce que ellos sí que se han mostrado a favor de los 4 euros de carrera mínima o franquicia. El presidente de AEMA considera que era una fórmula que protegía al usuario discapacitado. “Si todos van a ir a cero el usuario discapacitado se va a quedar sin servicio si la recogida a cero se impone. Por mucho que estemos más cerca, si la ordenanza me permite no cobrar, no haré un metro”.

Pero el bonotaxi no ha sido el único proyecto anunciado relacionado con el taxi adaptado. En las últimas semanas también se ha planteado el uso del eurotaxi cuando fallen las rampas en los autobuses de la EMT. Un tema del que tampoco saben mucho más de lo publicado en los medios y que esperan que concreten mejor. “Si hay

que contactar desde la EMT con la central de taxi y ellos a su vez localizar y enviar al taxi más próximo...¿de cuánto tiempo estamos hablando? Creo que habría que definir mejor este tema”, señala.

Creer en número de socios

Con un balance satisfactorio de 2015, Fernández apuesta por captar más socios en 2016. “Haber conseguido las 7 plazas y la Citroën Jumpy es una demostración de que un pequeño grupo de personas con muchas ganas de trabajar pueden hacer muchas”. Y precisamente por ello, para seguir sumando y consiguiendo retos, apuestan por aumentar el número de socios, actualmente están en 74 socios. “Ser más nos ayudará a conseguir más, promociones en compra y en mantenimiento”.

Y como este es año electoral en Radiotaxi, es obligado preguntarle si AEMA se presentará a dichas elecciones y formar parte del Consejo Rector. Su respuesta es contundente, “no esperamos estar en el consejo para que Radiotaxi le dé la importancia que se merece este servicio”. Pero sí entiende que la gestión del eurotaxi debería diferenciarse de la del resto del radiotaxi, profesionalizando el servicio porque, lamenta “ahora vamos un poco a mogollón y creo que sería bueno para todos que se gestionara de otra forma”.

Olga Lobo/Javier Izquierdo

“Poco a poco, Uber nos está rodeando”

Argentina, y más concretamente su capital, Buenos Aires, no se libra tampoco de los momentos difíciles que atraviesa el taxi. Dada la “complicada situación” del sector en una de las ciudades más importantes de Latinoamérica, hablamos con Horacio Pérez, Presidente de la Cámara de Empresarios del Auto-Taxi de la capital federal (Cametax). Para él, el taxi argentino “se ha quedado atrapado en el tiempo” y necesita de una fuerte renovación tecnológica frente a las nuevas amenazas.



El presidente de Cametax, Horacio Pérez, posando para La Gaceta del Taxi.

El taxi a nivel mundial está viendo como la inevitable evolución tecnológica abre la vía a otros tipos de transporte que, incluso fuera de lo estipulado por las leyes de los distintos países, pueden establecer una competencia feroz. En Argentina, concretamente en su capital, Buenos Aires, la problemática de los remises ilegales –así se conoce a los vehículos de transporte de pasajeros con conductor– se ha propagado tanto que desde el propio sector ven difícil una solución próxima.

Ante esta disyuntiva, Horacio Pérez, Presidente de la Cámara de Empresarios del Auto-Taxi de Buenos Aires, se muestra poco optimista en su visión actual del sector si no hay un cambio en la evolución del taxi en el país. En su opinión, se han quedado estancados en el tiempo y necesitan de un impulso para poder hacer frente a los diferentes problemas que tiene el taxi.

Gaceta del Taxi.- ¿Cómo calificaría el momento actual que atraviesa el taxi en Argentina, y más concretamente en Buenos Aires?

Horacio Pérez.- La situación del taxi en Buenos Aires en estos momentos es bastante complicada. En la capital tenemos actualmente 40.000 taxis y el gran problema al que nos enfrentamos es el intrusismo de los remises ilegales. Calculamos que en estos momentos hay alrededor de 15.000 remises ilegales y nos está quitando muchísimo trabajo. Allá existe una legislación para taxis y otra para los remises. Estos últimos se caracterizan por ser coches diferenciados del taxi, de una gama alta. El problema apareció en los años noventa cuando, con motivo de la crisis económica, mucha gente empezó a trabajar con sus

“Las aplicaciones nos van a obligar a renovarnos”

coches particulares sin tener ningún tipo de regulación. A partir de entonces se fue expandiendo, pues no se combatió contra esto en su momento, y ahora es prácticamente imposible acabar con esto porque se ha propagado muchísimo.

G.T.- ¿Considera excesivo el número de licencias de taxi que tienen en la capital?

H.P.- En realidad, sin el problema de los remises, el número de taxis no es tan excesivo. El problema es que nos hemos quedado atrapados en el tiempo en lo que se refiere al transporte público de pasajeros, pues no tenemos la cantidad ni la calidad del que tienen acá. Pero aún así, transportamos más o menos 1.200.000 pasajeros por día, de ahí que sin el intrusismo, el número de taxis no es tan elevado.

G.T.- ¿Cuál es el modo de lucha o freno que emplean ustedes contra esta competencia ilegal?

H.P.- Desde hace un par de años, el Gobierno de la ciudad lo está intentando y está tratando de controlar la situación pero aún le está resultando difícil porque,



Gestión

CONSEJO REGULADOR DE
SERVICIOS DE TAXI

LA MEJOR FORMA DE
GESTIONAR TU TAXI



Maxima rentabilidad del sector

• Reducción de costes
• Gestión de flotas de taxis
• Gestión de reservas de taxis
• Gestión de seguros de taxis

www.gestion.com



“Es imprescindible adaptarse a las nuevas tecnologías informáticas”.

como dije antes, se propagó demasiado. El taxi en Buenos Aires brinda un servicio que tiene bastante importancia y ahora tenemos que tratar de evitar que ingresen las aplicaciones ilegales que se sirven de particulares.

G.T.- Tienen un problema similar al que ocurre, por tanto, en España, y es que el sector del taxi da la bienvenida a las innovaciones tecnológicas pero desde la legalidad, ¿se está trabajando en Buenos Aires en dotar al taxi de este tipo de innovaciones?

H.P.- Lo cierto es que todavía no se están lanzando aplicaciones legales, pues hay 100 empresas de radio-taxis allá y cada empresa tiene que desarrollar su propia aplicación, ya que para que ésta funcione, tiene que estar ligada a un radio-taxi. Si no fuera así, sería contraria a la ley. Eso es precisamente lo que ha logrado detener a Uber que, por supuesto, está fuera de toda norma.

G.T.- ¿Cuáles han sido los pasos a seguir de esta empresa en Buenos Aires?

H.P.- Uber llevó a cabo un intento de contratar un gerente para la zona y automáticamente, los taxistas se pusieron en estado de alerta. Se habló con el Gobierno de la ciudad, el cual, descartó darle autorización de ingreso a esta compañía. Por lo que, al menos hasta el momento, no ha podido ingresar.

G.T.- Esta negación al ingreso de Uber, ¿se ha producido sólo en Buenos Aires o en toda la nación?

“Nos hemos quedado atrapados en el tiempo”

H.P.- Esta empresa no ha podido ingresar en toda Argentina. Sin embargo, sí que ha logrado entrar hace muy poco tiempo en Montevideo (Uruguay). Ahí también ha encontrado una resistencia bastante importante por parte del Secretario de allá.

G.T.- Sin embargo, es cierto que en ciertos países de Latinoamérica se está recibiendo a este tipo de empresas, ¿no os pone en alerta?

H.P.- Uber ha ingresado prácticamente en toda la zona. En Brasil, por ejemplo, ha encontrado una reticencia muy grande, donde la presidenta del país, Dilma Rousseff, ha declarado que no va a aprobar a esta compañía. Pero en otros lugares, como en Chile sí que se ha establecido. De tal manera que podemos decir que, poco a poco, Uber nos está rodeando.

G.T.- Más allá de combatir con la ley en la mano contra estas aplicaciones, ¿cree que este tipo de competencia puede impulsar al taxi a mejorar su servicio?

H.P.- Como le dije antes, nosotros creemos que en nuestro país, el taxi se ha quedado en el tiempo. Hoy en día es imprescindible adaptarse a las nuevas tecnologías informáticas. Es prácticamente imposible que en la actualidad una persona utilice un teléfono de línea para llamar a un taxi. Las

aplicaciones nos van a obligar a renovarnos.

La relevancia del taxi en Buenos Aires

G.T.- Dejando a un lado el enorme problema de la competencia desleal en Buenos Aires, en cuanto a la estructura del sector del taxi en sí, ¿cómo está instaurado el taxi allí?

H.P.- De las 40.000 licencias que antes mencionaba, hay 15.000 chóferes asalariados. Destinado a ellos, hay un Sindicato de Peones del taxi, que da cobertura a los chóferes. Después hay seis asociaciones; tres son más grandes, entre la que se encuentra Cametax, y tras más pequeñas entre las que se dividen los propietarios.

G.T.- En cuanto a la propiedad de licencias, ¿existe algún número límite de licencias de taxi por persona física o jurídica?

H.P.- Una persona física puede tener hasta 20 licencias. Sin embargo, una empresa o sociedad, puede contar con 200 licencias de taxi.

G.T.- El taxi tiene una importancia capital en las grandes ciudades en todo lo relativo a la movilidad. Dado el abultado número de

“Hemos aprendido mucho del taxi de España”

El presidente de Cametax tuvo la oportunidad de asistir a la Feria del taxi que se celebró durante el pasado mes de noviembre en Barcelona. Allí pudo conocer de primera mano la situación del taxi, tanto a nivel de innovación tecnológica como a nivel de la propia gestión. “La feria del taxi me ha impresionado gratamente. Vinimos con muchas ganas de ver y aprender, y eso hemos hecho”, reconocía Horacio Perez, el cual se mostró sorprendido por la legislación que hay en España para las personas con movilidad reducida y por la evolución hacia el taxi eléctrico. “En Argentina, lo único que tenemos desde hace años son los vehículos impulsados por gas natural comprimido, pero ni siquiera tenemos coches híbridos”, explicaba Perez.

Uber lo intenta ahora en Argentina

Después de Chile y más recientemente Uruguay, la polémica aplicación americana Uber tiene previsto abrir este mismo año una filial en Buenos Aires. A pesar de que la compañía había negado su intención de instalarse en Argentina, el pasado jueves comenzó una búsqueda de personal que incluye desde el gerente general hasta trabajadores de logística y operaciones y también marketing, informa el digital Clarin.com. "Estamos evaluando la posibilidad de que los argentinos tengan disponible el servicio de Uber en el transcurso del 2016, como ya sucede en más de 360 ciudades en todo el mundo. Esto no significa que tengamos al día de hoy establecidas condiciones o fecha de inicio de

operaciones. Parte de la evaluación, que abarca muchos niveles, incluye la selección de talento ya que se trata de un proceso que puede llevar muchos meses", indicaron en la empresa.

Impedimentos legales

Antes, esta multinacional deberá salvar los impedimentos legales que dan prioridad a los radiotaxis sobre otros sistemas. Según la Ley 3622 de Código de Tránsito y Transporte, los taxis solo pueden cargar pasajeros en la calle, en las paradas y por teléfono, mail u otros medios, pero siempre a través de radiotaxis, que deben cumplir con una serie de requisitos, como tener frecuencias de radio para operar, una antena, una central y cierta

cantidad de operadores según el número de vehículos asociados.

Uber, que ya está, con gran oposición por parte del taxi, en Chile y en Uruguay, aún no sabe cómo hará para sortear esta normativa. "Lo estamos evaluando", responde Soledad Lago Rodríguez, portavoz de la empresa en Chile.

Las empresas argentinas de radiotaxis han indicado que la compañía ya había hecho sondeos para empezar a operar en Rosario y Mendoza, donde no existe la misma normativa que en la capital. Una de las mayores críticas de los taxistas es que esta plataforma utiliza todo tipo de vehículos, sobre todo particulares.



Actualmente hay 40.000 taxis en Buenos Aires. Imagen: Horacio Perez.

vehículos que hay en Buenos Aires, ¿se tiene en cuenta la voz del sector en las instituciones?

H.P.- Cada vez se nos está escuchando más. Hace unos años atrás prácticamente no se nos tenía en cuenta. En la actualidad, tanto el Sindicato de Peones como las asociaciones hemos hecho un trabajo importante en este aspecto.

G.T.-¿Cómo es la relación que mantienen las diferentes asociaciones del sector del taxi?

H.P.- Se podría decir que las relaciones entre las distintas asociaciones son buenas. Hay asociaciones que son netamente políticas. La nuestra, por ejemplo, es una asociación de empresarios, sin influencia política. La única política que nos interesa es la del sector y para el sector.

G.T.- Para finalizar, anteriormente nos ha dicho que su asociación es de las más importantes, ¿cuántos asociados tienen en Cametax?

H.P.- Tenemos 4.000 asociados y en total contamos con unos 8.000 taxis.

Javier Izquierdo



Germán Ubillos.
Premio Nacional de Teatro

En el atolladero

Nunca me ha gustado meterme en política, pues no soy un político, siempre he sido independiente y de talante liberal, lástima que mi partido durara tan poco. Echamos de menos a Marañón, a Ortega, a Pedro Laín, a Unamuno. Sin duda habrían dicho cosas muy hermosas y muy profundas, cosas que pueden durar para siempre, pero el fondo del asunto de lo que ahora se cuece no creo que variase de lo que pueda opinar el hombre corriente, el hombre de la calle. El hombre de la calle, el hombre masa en aquella acepción inolvidable de Ortega, lo que quiere es tranquilidad y que las cosas funcionen.

Tres elementos componen el rompecabezas: España, los españoles y la Constitución.

Los españoles siempre somos los mismos, con un carácter extrovertido, más bien individualistas, de rápidos reflejos pero bastante incapaces de ponernos de acuerdo.

La actual Constitución es una armadura rígida y completa. En las últimas elecciones generales se ha manifestado como somos, cada cual ha marchado por donde ha querido, una especie de dispersión general, como el big-bang momentos después de su explosión. Masas candentes dispersadas en todas las direcciones.

La odiosa dictadura, como suele llamarse, tenía aglutinada esa masa densísima cohesionada con un corsé ortopédico; al desaparecer el dictador y su fuerza, esa masa estalla en mil pedazos y desde 1975 vemos como se va dispersando a lo largo y a lo ancho del espacio profundo. En realidad solo estamos viviendo y presenciando un momento, un instante de esa expansión, si por nosotros fuera existirían tantos partidos, tantos gobiernos, tantas naciones y tantos presidentes como ciudadanos somos.

Un gobierno por persona

Un país, una nación para cada ciudadano, un gobierno para cada persona; esa es la tendencia, la fuerza centrífuga que cada español lleva dentro de sí, en sus genes, en sus células. Escuchando la radio es pasmoso escuchar los razonamientos de cada grupúsculo social que aspira a tener autonomía, autogobierno, autofinanciación, bandera propia y ejército.

Es de imaginar lo que esta dispersión, está desintegración a lo largo y a lo ancho del espacio profundo de la historia puede llegar a ser.

Es de imaginar también que cada individuo se llegaría a sentir plenamente él en su autonomía, claro está que hablaríamos los unos con los otros a grandes distancias, a años luz, a voces...! pero qué voces ¡.

Y después, claro, después la Constitución, un marco jurídico, un invento para intentar contener esa fuerza centrífuga que va dentro, en lo profundo de cada español. Un sueño, vamos de regresar a los orígenes a esa masa compacta y densísima anterior a la explosión, al big-bang, a la muerte de Franco.

A eso en psiquiatría se le llama "regresión". La Constitución se puede reformar cuarenta y cinco veces, cien veces, pero siempre existirá alguien que no está de acuerdo.

Estoy convencido que en lo profundo el tema de los vencedores y los vencidos será siempre permanente mientras exista el planeta tierra, habrá ricos y pobres, como dice un familiar mío más que resignado profundamente realista, pues el marxismo leninismo, el feminismo y cuantos ismos podamos imaginar acaban degenerando y creando desigualdades, no porque hallan unos seres más inteligentes o menos, más sanos o endebles, sencillamente porque cada persona es diferente, incluso los mellizos, los gemelos, en algún momento de sus vidas podrán pensar cosas distintas. Esa es una de las cualidades que mejor definen la grandeza y la miseria de los seres humanos.


A no ser que con un esfuerzo volitivo excepcional como el de Maximiliano Kolbe o Juana de Arco renuncie a su identidad, a su propio beneficio y se resigne a desintegrarse, fatalmente o felizmente cada partícula, cada grupúsculo, cada español, por propia inercia, seguirá marchando a su aire, haciendo de su capa un sallo, de su casa su castillo, escuchando en la noche estrellada el aullido lejano de unos hermanos a los que equivocadamente cree lobos.



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			
C-Elysee Millenium GLP	115	1.587	14.390*
C-Elysee seduction Hdi	100	1.560	13.350*
C-Elysee exclusive Hdi	100	1.560	13.990*
C4 Picasso Atraccion 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	1.560	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 Millenium 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



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

DACIA			
Lodgy laureate GLP	85	1.685	11.166

No incluidos gastos preparación taxi ni plan pive.



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

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 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.



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

NISSAN			
Leaf [eléctrico]	109/80kw	-12.900	
e-NV200 [eléctrico]	109/80kw	-19.100	

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



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

OPEL			
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 incluidos.



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

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*

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



RENAULT			
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.



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

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 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.



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

SKODA			
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)



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

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



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

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.

TABLÓN TAXI

Busco taxi para trabajar solo a fijo. 500 euros, dispongo garaje, que no libre viernes y emisora. Serio, responsable. Javier Álvarez Blanco. Telf. 637585341 - 917781179
Email: javi_kapital82@hotmail.com

Busco taxi de día a media jornada, fácil ponernos de acuerdo, zona sur, soy taxista. Antonio Mazariegos Fernández.
Telf. 60880212.
Email: toni_maza54@hotmail.com

Conductor con experiencia y cargos familiar no fumador no bebedor, busco taxi para llevarlo sólo, porcentaje o fijo.
Mohammed Azauaghe. Telf. 687097572.
Email: azauaghe@gmail.com

Necesito conductor de taxi en zona de vía Carpetana. Preferible experiencia y conocimiento de mytaxi. Antonio Montenegro Muñoz. Telf. 693487445.
Email: ertonivilla@gmail.com

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

Busco conductor de taxi. Martes par, sin emisora, súper b con mampara. Imprescindible cartilla. Contactar vía mail.
Ruth. Telf. 637038293.
Email: ruthpi@hotmail.com

Busco conductor de taxi zona de las tablas buenas condiciones imprescindible btp y cartilla municipal.
Francisco Jiménez Moya. Telf. 616881375.
Email: Fjimenez47@hotmail.com

Busco taxi para trabajar solo a fijo, persona seria, responsable no fumador. Vivo en Vallecas. Incorporación inmediata.
Rubén Martín Telf. 667051751
Email: martin.ru85@gmail.com

Busco conductor de taxi con cartilla municipal mayor de 45 años y más de 1 mes apuntado al inem, para turno noche y fin de semana, coche de G1p y con emisora. Zona Montecarmelo. Jose Maria Ariza Zafra Telf.646981947
Email: taxitrabajo@hotmail.com

Vendo licencia de taxi comunidad de Madrid, jueves y par.
Pilar Telf. 678477889 - 658726518.
Email: tarjetas.tte@gmail.com

Se precisa conductor de taxi para trabajar solo. Lunes par con emisora amarilla. Experiencia. Fijo 120, el doble al 50%. Combustible el trabajador. Incorporación inmediata. zona Aluche. Antonio Telf.608410541. Email: escorial.868@hotmail.com

Se ofrece conductor con experiencia de 6 años en el sector para conducir taxi solo.
Juan Luis Castuera Telf. 686027421.
Email: davidgolu1978@hotmail.com

Se necesita conductor de taxi. Zona ciudad lineal. Juan Telf. 696936210.
Email: Raulc18@hotmail.com

Conductor con experiencia, busca taxi impar para fijo diario, responsable me encargo del mantenimiento del vehículo.
Iván Gómez Rey. Telf. 620250557.
Email: demelsarivancito@hotmail.com

Necesito conductor de taxi para turno tarde-noche, buenas condiciones, que sea responsable, no fumador. Zona Puente de Vallecas. Juan. Telf.625585488
Email: kanoporajo@hotmail.com

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

Busco conductor de taxi serio y responsable, para trabajar solo, fijo ó comisión. Taxi sin emisora, libra jueves y par. Juan Carlos del Casar Garcia Telf. 656895328.
Email: suseca66@yahoo.es

Busco taxi para trabajar solo.
Juan Antonio Vázquez Telf. 630474868.
Email: juanantoniovb@gmail.com

Por JUBILACIÓN vendo licencia taxi Madrid. Miércoles par. Coche Toyota Prius, 205.000 kms, 4 años y 4 meses. Taxímetro Tx52. Precio 175.000. Pedro Pablo Hervás Tapia Telf. 639513199.
Email: pedropabloht@hotmail.com

Se ofrece conductor con cartilla de taxi, responsable. Angel Luis Esteban Telf. 655442087.
Email: angelluis.esteban@gmail.com

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

Chico de 30 años busca taxi para trabajar solo con emisora, persona seria y responsable. Isaac Gutiérrez Moreno Telf. 640115701. Email: 12isi12@gmail.com

Busco taxi para trabajar 89 horas, chica 23 años con año y medio de experiencia en el taxi. Jenifer Sanchez Telf. 692546846.
Email: Jenny_sm7@hotmail.com

Busco taxi para trabajar solo tengo 47 años, español, responsable de mi trabajo. Julio Cesar Telf. 615785134.
Email: joul2@hotmail.com

Busco taxi a fijo 90d / 100d con emisora. Libre lunes, seriedad y años de experiencia, actualmente trabajando.
J. Manuel Gómez Telf. 64612972.
Email: bajo_1965@hotmail.com

Conductor con experiencia, busco trabajo en el sector, pago fijo a convenir. Cuido del vehículo, 35 años y seriedad. José Enrique Mercader Jiménez Telf. 666032606
Email: glfdieciseis@gmail.com

Se necesita conductor de taxi a tiempo completo, edad entre 33 y 45 años. Vehículo con emisora radioteléfono. Solo atiendo teléfono.
Juan Carlos Prieto Aguilar Telf. 619117702.
Email: juancarlosprietoa@yahoo.es

ALDEA DEL CANO (Cáceres) Servicio de taxi adaptado para silla de ruedas, paquetería urgente. Juan Andrés Juárez Telf. 667248514.
Email: juarezjuanandres@gmail.com

Busco taxi para trabajar solo, a fijo o porcentaje, condiciones aceptables, tengo cargas familiares. Juan Manuel Rosa Toral Telf. 634244281 - 662219958.
Email: juanmarosatoral@gmail.com

Se necesita conductor zona Chamartín, libra jueves. Jornada de mañana y fines de semana. Vicente Fernandez Sanz Telf. 640142578.
Email: vicentecercedilla@msn.com

Vendo taxímetro TXD30 con impresora IR32, posibilidad de incluir también TC50 y pisón de 112.
Antonio Bravo Felix Telf. 685144750.
Email: antoniobravofelix@gmail.com

Se necesita conductor para taxi para trabajar solo zona aluche- carabanchel. Máxima seriedad. Licencia impar.
Victor Telf.609744084.
Email: rrr7359@gmail.com

Vendo licencia de taxi Madrid por jubilación, libra viernes impar. Coche Octavia, año 2011 Precio 175.000 € negociables.
Mariano González. Telf. 649454240
Email: marinog1952@gmail.com

Tengo 37 años, español serio, responsable, cuidadoso y no fumador, busco coche solo. Experiencia con emisora, zona sur.
Iván Montero Telf. 650141947.
Email: ivan.montero.gil@gmail.com

Busco taxi impar para trabajar a fijo. Español, no fumador y con experiencia, me hago cargo del mantenimiento.
Antonio Perez Ramos Telf.630762919
Email: aprtone@hotmail.com



La primera revista del sector
Lideres administrativos también online



Actualidad
económica y financiera

10 años de experiencia digitalizando

www.Gaceta.com



Revista de actualidad económica y financiera
10 años de experiencia digitalizando
10 años de experiencia digitalizando

Regístrate en las redes sociales



www.Gaceta.com



**Ateneo
Fondo**

SICIAIT

Programa de seguro de vida
de hasta 100 € + IVA por beneficiario
de forma gratuita

Seguro de vida

- Seguro de vida
- Seguro de invalidez
- Seguro de enfermedad
- Seguro de muerte



Seguro de salud

- Seguro de salud
- Seguro de invalidez
- Seguro de enfermedad
- Seguro de muerte

Seguro de accidentes

- Seguro de accidentes
- Seguro de invalidez
- Seguro de enfermedad



Ateneo Fondo

Ateneo Fondo
Seguros de vida

Ateneo Fondo