

La **Gaceta** TAXI

La primera revista del sector del

AÑO XXII
NÚMERO 236
Abril 2016



**las nuevas apps desbaratan
las normas de la competencia**

**Entrevista Sebastián Reyna
Secretario Gral UPTA**

**Mikel García,
1.200 kms. en bici en defena del taxi**

100%
PURE

SICIAIT

100% PURE
100% PURE
100% PURE

100% PURE

100% PURE
100% PURE
100% PURE



100% PURE

100% PURE
100% PURE
100% PURE

100% PURE

100% PURE
100% PURE
100% PURE



100% PURE

100% PURE

Han llegado para quedarse

El mes de abril llegó con un regalo “envenenado” que preocupa seriamente al sector del taxi. Tras la primera tentativa fallida del gigante Uber, con suspensión cautelar aún en vigor, la compañía cambia, obligada, de estrategia pero no renuncia al gran pastel del transporte de viajeros en las grandes ciudades. Su nueva denominación X despeja la incógnita y entra de lleno en el mundo de las VTCs eso sí, ahora ya cumpliendo con requisitos legales de la normativa actual española en esta materia. El primer gran pedazo se lo quisieron quitar directamente a los taxistas hace ahora dos años, pero los reglamentos y ordenanzas del taxi aún preservan a este sector de ciertas estrategias empresariales de amplio espectro liberalizador.

A estas alturas es obligado pensar que la competencia ha venido para quedarse y lo demuestra el hecho de que cada día hay más empresas interesadas en trabajar VTCs. El temor es innegable dentro del taxi. Para unos significa un gran problema difícil de combatir, otros, en cambio, aunque esto no sea del gusto de la mayoría, lo ven como una oportunidad más de mercado. La prueba es que como todos sabemos hay muchos taxistas que están adquiriendo VTCs pensando en su futuro.

Ese será sin duda el gran reto y el gran debate en los próximos tiempos. Pocos se atreven todavía a decirlo en público, pero ¿debe el taxi, sin dejar de serlo, sumarse a la oferta de VTCs? A fin de cuentas, desde siempre, el taxista ha sido un especialista en el transporte rodado de personas. Ese puede ser el debate.

4. Taxómetro

• Con opinión propia.

6. Primera carrera

• Uber regresa a España con una nueva aplicación de VTCs.



10. En marcha

• Bilbao-Bruselas en taxi por el futuro del taxi



14. A fondo

• Entrevista a Sebastián Reyna, secretario general UPTA

18. Noticias

- Impugnada la asamblea del 13F de AGATM
- 23 de abril, asamblea RTT Madrid
- La CNMC lleva al tribunal el ROTT
- Londres cambia su estrategia



28. ESPECIAL TECNO TAXI



32. Actualidad

• Crean una app para taxi y VTCs.



37. Homologados

• Vehículos autorizados para el servicio del taxi.

38. gacetadeltaxi.com

• Tablón online.



Año XXII - Número 236 - Abril 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

Página web: www.gacetadeltaxi.com

Directora: Pilar Glez. Matorra
pgmatorra@gacetadeltaxi.com

Redactora Jefe: Olga Lobo,

Redacción: Javier Izquierdo,

Colaboradores: Germán Ubillos,
redacción@gacetadeltaxi.com

Dpto Comercial: GGM
comercial@gacetadeltaxi.com

Administración: info@gacetadeltaxi.com

Imprenta: GRÁFICAS BERLÍN

Depósito Legal: M-17.622-1995

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.

El futuro está en nuestras manos

ANTONIO OLMO RUBIO
TAXISTA MADRILEÑO

Han pasado más de dos meses desde que los taxistas salimos a la calle el 18 de febrero para defendernos y denunciar la presión intolerable que está ejerciendo la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) y estas reivindicaciones siguen de plena actualidad.

La CNMC pretende la liberalización del sector y entregarlo a grupos de presión y multinacionales de la “falsa economía colaborativa”, como es el caso de la plataforma de transporte Uber. Argumenta que así se favorecerá un mejor servicio a los ciudadanos y se incrementará la calidad de vida de los españoles. En realidad el resultado sería el contrario, subida arbitraria de los precios y pre-carización del empleo. Actualmente la tarifa es controlada y se regula la prestación del servicio por las Comunidades Autónomas y Ayuntamientos.

Esta entidad está ejerciendo presiones a los reguladores públicos. La última requiriendo al Gobierno dejar sin efecto la última modificación del Reglamento de desarrollo de la LOTT, realizada en noviembre de 2015, en relación al ejercicio de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC), con la clara finalidad de que se liberalice dicha modalidad de transporte de viajeros en vehículos turismo, frente a la actual 1 VTC por cada 30 taxis que introdujo dicha reforma. Es decir, la CNMC apoya decididamente la creación de un oligopolio en el sector del transporte y con ello la desaparición del sector del taxi.

Su actuación responde precisamente a las peticiones de estas plataformas, aunque suponga destruir un servicio centenario y de calidad y sin trabajo. Pretenden la desregulación del sector del transporte de viajeros, implantar la ley de la selva en la que como sabemos los más fuertes se comen a los débiles. Ya en San Francisco (Estados Unidos), en que se ha implantado Uber el “modus operandi” se resume de la siguiente manera: la empresa Uber a través de su plataforma distribuye los servicios de transporte de viajeros a propietarios de vehículos equiparables a las VTC, que han de prestarlos en las condiciones que esta empresa dicta, lo cual implica que las normas del servicio (precios, condiciones de trabajo, etc.) pasan de estar reguladas por las Administraciones Públicas a estarlo por esta empresa. Ello ha producido que finalmente el sector del taxi en dicha ciudad haya desaparecido (la última cooperativa del sector desapareció a principios de febrero de 2016).

La CNMC según la normativa que la regula sólo puede acudir a la vía contencioso administrativa impugnando actos o disposiciones administrativas generales con rango inferior a ley (es decir, reglamentos, ordenanzas...), pero no podría continuar su propósito de desregulación del sector si lo adoptado mediante el último Real Decreto que quieren dejar sin efecto se regularse mediante ley (en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres). Esto sería la mejor solución porque acabaría con el problema de raíz, además sería una forma de dotar al sector del taxi de la seguridad jurídica que tanto necesitamos para el ejercicio de nuestra actividad.

Lo que necesitamos no sólo los autónomos del taxi sino el conjunto de los ciudadanos españoles es que los Poderes Públicos nos defiendan. Además estamos asistiendo a un continuo desfile de cargos



públicos ante los Tribunales por delitos de prevaricación, cohecho, etc., que ponen de manifiesto que en numerosas ocasiones defienden sus intereses particulares y espurios frente a los intereses generales que por su función pública están obligados a servir.

Se están equivocando los que crean que los taxistas y nuestras familias vamos a permanecer impassibles ante esta situación que se nos está planteando en que se nos quiere engañar y privar de nuestro modo de trabajo y sustento de nuestras familias y ser sustituidos por este tipo de empresas que no crean empleo y se dedican exclusivamente a ser comisionistas.

Ya advertimos los taxistas que el artículo 21 de la Ley Ómnibus solo traería problemas al sector del taxi ya que permitiría que a medio o largo plazo un número reducido de empresas, como Uber, entrasen en el mercado nacional para lograr su único objetivo, el de copar el sector del transporte de viajeros, así como el peligro que esto suponía para nuestras vidas y las de nuestras familias. La arbitrariedad del artículo 21, ya que la directiva que se transponía no obligaba a incluir al sector de taxi, ahora pretende ir avanzando, pese a algún intento de la Administración por corregirlo. Ya advertimos de nuevo el peligro con la actuación de la CNMC, por ello es mejor luchar ahora para intentar solucionar el problema antes de que nos encontremos con hechos consumados porque ya tenemos la experiencia de que anteriormente se dijo que el sector no iba a tener problemas y lo cierto es que desde entonces no hemos dejado de tenerlos. (necesitamos la regulación por ley).

Señores dirigentes queremos la unidad del sector, ahora más que nunca necesitamos que vayan unidos de la mano y asesorados técnicamente por los mejores expertos para afrontar con altura de miras el atropello que las empresas de la economía “colaborativa” y CNMC pretenden, ya que de prosperar sería nuestra ruina.

Taxista, el futuro está en tus manos, es el momento de exigir a tus Organizaciones representativas la unidad del sector, información constante y tomar conciencia del momento crucial para nuestras vidas que nos está tocado vivir. No lo consentas, y lucha organizadamente.

Taxi vs Uber, segundo asalto

Contadores a cero y vuelta a empezar. Uber regresa a España para ofrecer un servicio de vehículos de alquiler con conductor, VTCs. Cambia así de estrategia después de haber intentado, hace ahora dos años, introducirse en el mercado español con otra plataforma de transporte entre particulares. Desde el sector las reacciones no se han hecho esperar y se han anunciado medidas legales contra esta empresa por incumplimiento del ROTT.



Aunque la empresa no confirma el dato, se habla de una flota de 400 VTCs

UberX acaba de llegar y ya tiene un nuevo frente abierto. La Federación Profesional del Taxi de Madrid ha anunciado que está trabajando en una demanda judicial por considerar que esta aplicación, que pone en contacto usuarios con vehículos de alquiler con conductor a través del teléfono móvil, no se ajusta a la legalidad. Además, tal y como confirmó a nuestro medio el presidente de esta entidad, Julio Sanz, solicitarán la suspensión cautelar de la misma. De momento habrá que esperar a que los servicios jurídicos de Federación reúnan pruebas suficientes para poder armar la demanda y paralizar este servicio.

A través de su aplicación UberX, la empresa norteamericana vuelve a operar en España. Concretamente en Madrid donde, desde el pasado 30 de marzo, los usuarios pueden ya solicitar un coche de alquiler con conductor. Un cambio de estrategia radical que llega 15 meses después de que su servicio UberPOP, que ponía en contacto conductores particulares con usuarios, fuera suspendido cautelarmente por un juez y que supuso una importante victoria para los taxistas.

Sin embargo, el taxi mantiene la desconfianza hacia la legalidad de la empresa y se encuentran atentos a cualquier movimiento que esta realice. FPT ya lo había advertido semanas antes de que Uber regresara, cuando los rumores de su inminente relanzamiento eran más fuertes. No iban a dudar a la hora de emprender acciones legales contra la aplicación si esta cometía alguna ilegalidad. También había expresado que se



El sector protagonizó una huelga nacional en junio de 2014 contra UberPOP.

mantendrían vigilantes, en la misma línea que el resto de las asociaciones han manifestado en declaraciones a La Gaceta del Taxi.

Para el presidente de Fedetaxi, Miguel Ángel Leal que los antecedentes de Uber "no son limpios y recordó que "entró en el mercado como una red ilegal de transporte y por eso fue prohibida. Para esta organización que la empresa ha vuelto "precipitadamente" porque "estaba perdiendo la guerra por monopolizar el mercado" y creen que otras aplicaciones que sí se ajustaron a la normativa "le han ganado la partida", según explica en nota de prensa.

Además, desde Fedetaxi trasladan a sus usuarios que revisen bien los precios y condiciones de servicio de Uber porque "ni es "oro todo lo que reluce", ni sus servicios son tan baratos y transparentes como asegura la multinacional". En especial, insisten, en los servicios de eurotaxi, al que Uber, aseguran, no va a atender en modo alguno.

En Unalt, su presidente, Felipe Rodríguez Baeza, ha señalado que este debe ser un momento de unidad en el sector y que, al igual que el resto de asociaciones, controlarán que la actividad de UberX no se salga de la legalidad. Ha señalado, además, que si bien desde la propia UberX insisten en que no son intermediarios ni proveedores de transporte, "eso no es cierto", y critica que intenten enmascarar una actividad comercial bajo la denominación de consumo colaborativo. Hay que recordar que Rodríguez Baeza también preside la Asociación Madrileña del Taxi y que de su mano, o

más bien su demanda, se mantiene suspendida cautelarmente la app UberPOP desde finales de 2014 a la espera de juicio.

También se ha pronunciado en una línea similar la CTE al señalar que existen cuestiones de este nuevo servicio que no dejan claro que esté dentro de la legalidad. Así nos lo explicó Gabriel Moragues, su presidente, para quien Madrid tiene un serio problema. "El elevado número de autorizaciones, existentes y solicitadas antes del 20 noviembre, es un problema muy gordo porque atrae a este tipo de aplicaciones. En Barcelona sin embargo, no lo tienen tan fácil", aseguró en declaraciones a nuestro medio.

Por su parte, Élite Madrid ha decidido no realizar notas de prensa sobre esta empresa para no darles publicidad en los medios generalistas. "Hemos informado a nuestros socios de la estrategia que vamos a seguir. Creemos que esta y otras empresas usan al taxi de ariete para darse a conocer y no vamos a consentirlo", según nos explicó la presidenta de la asociación, Concha Guardado. Eso sí, ha querido dejar claro que Élite seguirá trabajando en las calles, controlando la actividad de UberX y actuando si ven alguna irregularidad en el servicio. "Si observáramos que no hicieran algo correctamente, seguiríamos el protocolo que tenemos establecido para denunciar este tipo de acciones". "Estamos expectantes y si se incumple el artículo 182.2 del ROTT actuaremos, que no lo duden", recalcó Guardado a nuestro medio.

FPT Madrid demandará a UberX

¿Y qué dicen las VTCs?

Pero el taxi no es el único afectado por el regreso de Uber a España. Por ello hemos querido saber la postura de UNAUTO, la asociación de VTC que preside Agustín Elizalde y que ha insistido en que no están a favor de ningún tipo de liberalización. Según explicó a este medio, en UNAUTO han trabajado con Fomento y su director general Joaquín Del Moral para la aprobación del nuevo ROTT en el cual obliga a un número mínimo de 7 VTCs, además de otras obligaciones como es la longitud mínima de los vehículos y la potencia fiscal. "Entendemos que las empresas de VTCs no somos



Las redes sociales, protagonistas de los primeros días de UberX.

taxis y por eso debemos diferenciarnos y no competir con el trabajo del taxi. Y que cada uno tiene su parcela”, ha señalado. Sin embargo cree que estas nuevas aplicaciones que pretenden competir con el taxi “también nos hacen mucho daño”.

UberX, la alternativa

Madrid ha sido la ciudad elegida para relanzar el servicio de Uber en nuestro país y no ha sido una casualidad. El alto nivel de autorizaciones de VTC que existe en la capital, que a día de hoy asciende a 1.616 según datos de Fomento, hace de sus calles las más atractivas para el desembarco de la aplicación de vehículos de alquiler con conductor UberX.

Fue el pasado 30 de marzo cuando la empresa norteamericana regresó al servicio de transporte de viajeros en España. Esta vez, eso sí, de forma radicalmente distinta a la planteada hace dos años: con VTCs. Una fórmula que en principio respetaría la normativa de transporte española, calificada como “muy restrictiva” por la propia empresa, pero que no es nueva en nuestro país, donde desde hace más de cuatro años ya operan otras compa-

La nueva app trabaja con VTCs

ñías, ofreciendo a los usuarios la posibilidad de solicitar una VTC a través de una aplicación móvil.

Aunque desde La Gaceta del Taxi hemos intentado contactar con algún representante de la empresa para conocer el por qué de este cambio, tendremos que limitarnos a reflejar la información publicada en otros medios al no haber obtenido ningún tipo de respuesta por su parte.

En declaraciones a la Cadena Ser, el responsable de esta aplicación en el sur de Europa, Carles Lloret, este cambio de modelo responde a la falta de preparación de España a un modelo, el suyo, “demasiado vanguardista”. “Nosotros ofrecemos dos tipos de conductores, profesionales y particulares. Para este último modelo, el país no estaba preparado”. Además, ha explicado que cuando comenzaron a operar con esta fórmula de transporte entre particulares, cinco países, entre ellos Es-

tados Unidos o Filipinas, decidieron regularlo. Algo que no ha sucedido ni en España ni en buena parte de Europa.

Todo lo contrario. En nuestro país, el pasado mes de noviembre se aprobó el nuevo texto del Reglamento de Ordenación del Transporte Terrestre, ROTT, que protegía al sector frente a la irrupción de estas nuevas modalidades de transporte y desde Fomento se aseguraba que su prioridad era el sector del taxi e insistían en la legalidad actual para poder dar servicio de transporte de viajeros.

En cuanto a las condiciones con las que se estrena UberX en Madrid, Lloret asegura que sus precios supondrán un ahorro del 30-40% con respecto a otros servicios similares y cree que la llegada de su aplicación supondrá un crecimiento del mercado. Según su página web, que ya está operativa, un trayecto entre la Puerta del Sol y el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas costaría entre 22-30€. Hay que recordar que, con la tarifa plana del taxi de Madrid, el coste de este viaje en taxi es de 30€ desde cualquier punto de la almendra central, interior de la M30, hasta el aeródromo madrileño.



A sus conductores, la empresa les ofrece "flexibilidad y una tecnología muy distinta que reducirá radicalmente sus viajes en vacío". Por el uso de esta herramienta el conductor tendrá que pagar el 25% del total de la carrera que realice y cuyo importe se calculará teniendo en cuenta dos parámetros, el tiempo y la distancia.

Alternativas

Aunque la premisa entre las asociaciones es mantener una actitud vigilante, Fedetaxi también está trabajando en el desarrollo de una plataforma para smartphones a nivel nacional.

El sector no confía en la legalidad de la nueva app

Con ella pretenden aunar las ya existentes de manera global a fin de posicionar la marca taxi frente a lo que han calificado de campaña de descrédito que "con la CNMC de ariete" están realizando estos lobbies y multinacionales.

La Federación nacional quiere, además, mejorar el servicio a los usuarios del taxi en lo referente a calidad y profesionalidad de los

vehículos y conductores, así como muy especialmente la atención a los colectivos a los que los intermediarios de la falsa economía colaborativa relegan por no resultar rentables, como son los mayores y las personas de movilidad reducida.

Nuevo frente abierto

Apenas unos días después de la llegada de Uber a Madrid, la CNMC anunciaba la impugnación del Reglamento de Ordenación del Transporte Terrestre, ROTT. Un nuevo frente abierto para el sector del taxi que pretende la liberalización completa del sector del transporte de viajeros por carretera.

Competencia se basa en la Ley de Garantía de la unidad de Mercado, Ley GUM, 20/2013, al considerar el ROTT perjudicial "para el interés general", afectando negativamente a los precios y a la calidad del servicio de transporte de viajeros. Desde este organismo alegan que al no haber obtenido respuesta del ministerio de Fomento al requerimiento previo, presentado en el mes de enero, han decidido dar un paso más y llevarlo ante la justicia como ya habían adelantado. Un acto para el que, recuerdan, están legitimados. La CNMC apuesta por suprimir los límites cuantitativos a licencias VTC, la obligación de la contratación previa y la prohibición de competir de forma directa en la calle. Además consideran inapropiada las restricciones geográficas, porque fraccionan el mercado español y la obligatoriedad de una flota mínima de vehículos para operar.

De momento, a la espera de cómo se resuelva esta impugnación del Reglamento, continúa el goteo de adjudicaciones de aquellas concesiones de VTCs solicitadas antes del 20 de noviembre de 2015, fecha en la que entra en vigor el nuevo ROTT. Solo en el último mes y medio ha habido un aumento de entre 30 y 40 VTCs en Madrid por la vía de lo contencioso administrativo, siendo la ciudad más afectada por esta situación.

Hay que echar la vista atrás, a diciembre de 2009, momento en el que se aprueba la Ley Ómnibus, para entender el por qué a día de hoy, a pesar de superar con creces la contingentación 1/30, se siguen concediendo VTCs. Esta ley derogaba la normativa anterior de transporte, dejando esa contingentación en suspenso y permitiendo a las comunidades autónomas gestionar la concesión de dichas licencias. Sí es verdad que desde la administración no se han concedido, pero los solicitantes de dichas VTCs recurrieron a la justicia que es, seis años después, quien está resolviendo a su favor.

Con la incertidumbre de qué pasará con el ROTT y la aparición de este nuevo operador, UberX, el taxi comienza una nueva etapa de lucha en defensa de su futuro.

La comisaria europea, a favor la liberalización



Mientras que en España la postura del Gobierno es, de momento, mantener la actual regulación en transportes, Violeta Bulc, que desde el año 2014 ocupa el cargo de comisaria europea de Transportes, ha advertido que sería una irresponsabilidad intentar detener ciertos fenómenos de economía colaborativa como Uber ya que éstos se enfocan en un nicho de mercado "que los servicios tradicionales no cubrían".

En una entrevista concedida a El Mundo, Bulc ha señalado que durante los meses de verano harán un informe sobre estos modelos de economía colaborativa y, seguramente, tal informe verá la luz pública en el mes de septiembre. La comisaria, al hilo de empresas como Uber y sus problemas en la adaptación a las leyes de los diferentes países, ha explicado que está a favor de "crear condiciones para incluirlos y no poner obstáculos".

Con respecto a los taxistas, Bulc se ha mostrado comprensiva con el sector, afirmando que "nadie quiere limitar los taxis o frenar su crecimiento". También ha explicado que las relaciones con los grupos de taxistas que se han acercado hasta la comisaria han avanzado a mejor en los últimos meses.



Olga Lobo

TALLERES CASTILLO

EL COMERCIO MÁS CERCANO A TI
EN TODAS LAS COMUNIDADES



¿Quieres saber más sobre nosotros? ¡Contáctanos!

[www.tallerescastillo.com](#)

[Facebook](#) [Twitter](#)

Mikel García, taxista de Bilbao

1.200 kilómetros en bici por el futur



Mikel García, taxista de Bilbao y ciclista aficionado.

Como si se tratase de un joven ciclista que sueña algún día con competir en el Tour de Francia, Mikel García Muñoz, taxista de Bilbao, tiene entre sus grandes amores el disfrutar de la bicicleta. Esa gran pasión fue transformada durante casi dos semanas en un medio para reivindicar el futuro de su trabajo. Ante los males que acechan al sector, nuestro protagonista realizó un viaje desde la capital vizcaína hacia Bruselas para defender el taxi que, como él confiesa, es su vida.

La eclosión de empresas que pretenden entrar en los mercados bajo el paraguas de la economía colaborativa y la posible firma del Tratado de Libre Comercio, TTIP, entre la Unión Europea y Estados Unidos, fueron las principales razones que llevaron a Mikel a coger su bicicleta y cruzar Francia y Bélgica hasta llegar a Bruselas, sede del Parlamento Europeo, para reivindicar los derechos de los taxistas. El objetivo de este viaje de 1.200 kilómetros de distancia estaba muy alejado de cualquier éxito personal. "Con que haya alguien que por lo menos empiece a informarse sobre nuestros males, me daría por satisfecho", afirma el taxista bilbaíno.

"Esto se queda grabado en el corazón para toda la vida"

Una experiencia brutal en cualquier caso en la que, en cada instante, Mikel ha encontrado el apoyo de sus colegas de profesión. "Anteriormente he hecho cuatro veces el camino de Santiago en bicicleta y en 2014 bajé a Madrid para reivindicar también los derechos del taxi frente al Ministerio de Fomento, pero esto no tienen nada que ver", nos explica aún con una gran emoción que se descubre en sus palabras. "En esta ocasión he cruzado dos países de punta a punta, saliendo desde el mío propio y siempre he estado apoyado por taxistas". Y es precisamente ese desinteresado apoyo recibido lo que más ha hecho mella en el sentir de Mikel; "esto se queda grabado para toda la vida".

En el momento en el que le preguntamos, quizás por la relajación posterior a los grandes esfuerzos físicos, prácticamente no recuerda la fecha del inicio de su aventura. Como si hubiera pasado un siglo de

su viaje, nos responde entre dudas y risas. "Creo que salí entre el 8 y el 10 de marzo". A partir de ahí, y con el objetivo de llegar a Bruselas para ser escuchado, se encontró con una serie de inclemencias que no hicieron sino reforzar aún más la convicción del taxista.

El frío del invierno, principal adversario

Con la ayuda de sus compañeros internacionales, y la colaboración imprescindible de Federico, un profesional de Avignon en contacto directo con la Asociación Élite, el viaje de Mikel estaba organizado para desarrollarse en once etapas, una por cada día.

Sin embargo, la climatología no acompañó y durante una de las etapas el frío y la lluvia le hizo caer enfermo. "Tras realizar más de cien kilómetros todos los días, al final el cuerpo se resiente y te obliga a parar", explicaba Mikel, que confesó que fue en la localidad de Orleans donde tuvo que esperar a recuperarse. Finalmente, fueron trece días los que tardó en llegar hasta Bruselas. Trece días que como bien confiesa el protagonista, "fueron muy bien invertidos".

Pero además, viajaba sobre su bicicleta con un lastre que, siendo necesario, hacía aún más duro el trayecto: un carro de unos veinticinco kilos de peso donde Mikel guardaba todos sus víveres y recambios necesarios para poder ir pasando los días. Días que se hacían muy largos; "solía salir a las seis de la mañana, más o menos, y terminaba sobre las cinco de la tarde", explica. En total, y contando con que realizaba un pequeño parón para comer sobre el mediodía, Mikel se pasaba entre ocho y nueve horas diarias pedaleando; más tiempo que los grandes profesionales en el mismísimo Tour de Francia.

Pero para poder llevar a cabo un reto de este calibre, es necesario tener al cuerpo entrenado y, en eso, Mikel no falla. El taxista bilbaíno entrena prácticamente a diario con la bicicleta. Sin embargo, en estos momentos, no parece extrañar mucho el circular con las dos ruedas pues, tras la llegada a la capital de Bélgica, la bicicle-

el taxi

ta y él, como si se tratase de una pareja de enamorados hastiada, se han dado un breve espacio de tiempo que, tal y como el propio protagonista nos asegura, no durará muchos días. “Desde que regresé de Bruselas, me he vuelto un poco vago y parece que he cogido manía a la bicicleta”, nos refiere entre risas, admitiendo que

puede incluso haber adquirido algún kilo de más en esos días posteriores.

El apoyo imprescindible

Conscientes del enorme esfuerzo individual que llevó a cabo para cubrir cada uno de los kilómetros previstos a lo largo de las once etapas, preguntamos a Mikel por la otra parte imprescindible de todo gran es-

fuerzo aeróbico: el descanso. “He dormido todos los días de esta aventura en casa de taxistas”, explica, al tiempo que confiesa el papel tan importante que tuvo el taxista de Avignon, Federico. “Le pasé el itinerario de las etapas, donde tenía pensado parar a descansar y él se encargó de ponerse en contacto con los compañeros para que me recibieran y me fueran dando alojamiento”. La amabilidad y solidaridad de los taxistas de cada uno de los lugares donde ha dormitado es un recuerdo imborrable para Mikel. “No he tocado ni un solo hotel y siempre me he sentido apoyado por compañeros que, al fin y al cabo, son amigos y prácticamente hermanos”.

“El taxi es mi trabajo y me va la vida en ello”

Precisamente una de las cosas que más le han repetido los taxistas que iban siendo testigos directos de esta aventura, ha sido el esfuerzo y el sacrificio de realizar este acto de defensa del taxi en pleno invierno. “Vaya con el bilbaíno, los tiene cuadraos”, nos confiesa Mikel que era una de las expresiones que más escuchó antes, durante y después del viaje. Pero también reconoce que la mayor dureza del reto se ha traducido en un mayor reconocimiento por parte de los demás. “Me preguntaban que por qué no había esperado hasta ve-



Durante su viaje, contó con el apoyo de muchos compañeros.

rano, pero era algo que tenía en la cabeza y que tenía que hacer sí o sí porque era incapaz de dormir”.

Esta actitud de luchar por el futuro del taxi a través de actos reivindicativos y que puedan llamar la atención del resto de compañeros, contrasta con lo que se puede observar en la actitud de los taxistas del País vasco en general. “En Bilbao, por ejemplo, el sector está totalmente parado porque mucha gente tiene la licencia pagada, somos 774 licencias y la gente joven sólo se preocupa de completar la hoja”, afirma Mikel quién también incluso llega a lamentar que Bilbao no haya sido testigo de la entrada de ciertas aplicaciones para que así “espabilen” los profesionales del taxi, como ha ocurrido en otras ciudades.

Llegada y actos en Bruselas

Miembro de Élite Taxi Bilbao, a su llegada a Bruselas fue recibido por los representantes de la asociación homóloga en la capital Belga. Pero también nos confiesa Mikel que en el recibimiento había compañeros que no siendo de Élite, estaban apoyando sus acciones. “Quiero aclarar una cosa”, nos advierte, “nadie de Élite me pidió que me echase a la carretera hacia Bruselas, esto ha salido de mi corazón, pues el taxi es mi trabajo y me va la vida en ello”.

Tras el caluroso recibimiento, Mikel hizo entrega en el Parlamento de una documentación donde aparecen reflejados las reivindicaciones del sector, y los taxistas se reunieron con algunos partidos políticos en el Parlamento Europeo. La principal noticia es que hay intenciones serias de crear un grupo con políticos con representación parlamentaria que estaría dispuesto a escuchar al taxi en el mes de octubre. “Tenemos intención de reunirnos con ellos y vamos a llevar representantes de cada uno de los países asistentes”.

Y es que en este frente, el taxi, según la opinión de nuestro protagonista, necesita demostrar a la clase política que están unidos: “es necesario que vean que nosotros vamos todos a una para intentar hacer frente a estas grandes compañías”.

Pero más allá del gran problema de las empresas que actúan como economía colaborativa, también preocupa, y mucho, la posible firma del TTIP. “De llegar a Europa, Uber dejaría de ser el gran problema ya que entrarían todas las demás multinacionales”, explica Mikel que considera muy positiva la reacción de los partidos políticos y



A su llegada a Bruselas, Mikel fue recibido por taxistas de Élite.

Solidaridad del taxi belga

Cuando el 22 de marzo, Bruselas se levantó bajo el ruido atronador de la desgracia consecuencia de dos atentados, que acabaron con la vida de más de 20 personas, el taxi de Bruselas estuvo a la altura. Mikel, que había estado allí días antes con muchos taxistas que le habían brindado su apoyo, se puso en contacto inmediatamente con ellos para saber de su estado. “Lo primero que hice fue llamar para saber si todos las personas con las que había tenido contacto estaban bien”, afirma, al tiempo que nos explica cómo muchos compañeros de Élite Bruselas con los que había hablado, se trasladaron tras los atentados al aeropuerto para recoger gratuitamente a familiares afectados. “Hubo muchos taxistas que estuvieron trabajando gratis más de un día”, sentencia Mikel quién, por suerte, no tuvo que sufrir la pérdida de ninguna de las personas que le habían acogido, y que como él mismo repite, “son considerados hermanos”.

que hayan accedido a escuchar al sector del taxi a nivel europeo.

Pero para poder tener peso a nivel internacional y contar en un futuro con cierto respaldo de la administración, la situación en España debe de cambiar. “El momento de indefinición política en España no le viene bien a nadie, no sólo al taxi”, afirma Mikel. “Por ejemplo, los taxistas podemos protestar y acercarnos a las instituciones a que escuchen nuestro parecer pero realmente no hay nadie que nos pueda dar una solución ahora mismo”, critica el aventurero taxista, deseoso de que finalice esta situación.

Mikel ha querido agradecer a todos sus compañeros el apoyo mostrado “ya sea moral o con sus aportaciones económicas, pues me han ayudado mucho” y anima a la gente a que “empiece a informarse de las cosas y a movilizarse”. Pide la unión porque sólo así “se nos va a escuchar”. “Necesitamos unión y olvidarnos de lo que pensamos los unos de los otros”, finalizó Mikel, que considera el taxi su vida y que utilizó su gran pasión para luchar por él y por el futuro de sus propios compañeros. El tiempo dirá si esta hazaña tuvo la repercusión que merece y sirvió para hacer cambiar las conciencias de sus colegas de profesión.

Javier Izquierdo

¡TAXI!

¡TAXI!



¡TAXI!

¡TAXI!

¡TAXI!

 **TAXI**

¡TAXI!

¡TAXI!

Sebastián Reyna. UPTA

“No basta con oponerse. Hay que sen

VTCs y taxis son servicios “complementarios” siempre y cuando se realicen desde la competencia legal. Así lo ve el secretario general de UPTA, Sebastián Reyna, quien defiende, además, la negociación con las empresas de economía colaborativa para llegar a un entendimiento que ayude a ordenar estas nuevas actividades económicas.

En su opinión, mientras las empresas cuenten con las autorizaciones pertinentes y cumplan con todos los requisitos legales, lo único que puede hacerse es negociar sobre cómo ordenar la nueva realidad económica del país.



Sebastián Reyna, secretario UPTA.

Además, UPTA asesorará a sus afiliados conductores de VTCs que quieran trabajar con UberX para certificar ante terceros que se encuentran al día en cuestiones fiscales, de seguridad social. De esta manera, explica Reyna, se garantiza que la actividad que realiza esta empresa cumple con la normativa para que la competencia entre taxis y VTCs sea equilibrada.

Gaceta del Taxi.- Con la vuelta de Uber, ahora con VTCs, se ha vuelto a reabrir el

debate sobre la economía colaborativa y su ordenación dentro del marco normativo español. ¿Cuál es la posición de UPTA al respecto?

Sebastián Reyna.- Partimos de la base de que si el modelo económico cumple con la legalidad, con los impuestos y con la cotización a la Seguridad Social son modelos compatibles. Si una persona que tiene una VTC paga sus impuestos y otro taxista también, están en competencia leal. La competencia equilibrada es compatible.

se a negociar”

Y en este caso, entendemos que UberX está en ese modo de competencia legal en el que se cumplen con todos los requisitos que marca la ley para desarrollar esta actividad económica. Son dos modelos que creemos que pueden ser complementarios siempre y cuando, insisto, se cumpla con la normativa. Sabemos que ha habido una etapa en la que Uber ofrecía servicios a nivel particular en la que siempre nos hemos mostrado en contra de esta modalidad y en la medida que Uber será solo plataforma conductores profesionales que están dados de alta entendemos que es un modelo razonable y legal

G.T.- ¿Creen que es necesario llevar algún cambio desde un punto de vista normativo que contemple este tipo de actividad económica?

S.R. - No estamos de acuerdo con ello. Toda actividad económica y toda actividad profesional que tiene un soporte económico, un pago por el servicio, tiene que ser actividad profesional. Entendemos que los particulares pueden compartir y realizar actividad de colaboración, pero si hay pago de servicios solo puede con una actividad profesional en regla.

“La competencia equilibrada es compatible”

G.T.- La economía colaborativa es un fenómeno que afecta a todos los sectores. ¿Puede hacerse algo para frenarla?

S.R. - Evidentemente es un fenómeno que se da en todos los sectores. Pero tenemos clara nuestra posición y debatimos con las empresas de economía colaborativa. Partimos de la base de que es importante definir la línea divisoria entre el consumo colaborativo y la economía colaborativa. Entendemos que el consumo colaborativo se da entre particulares y no tiene nada que ver con la economía. Nadie va a ponerse en contra. Pero si hay un interés económico de por medio y eso conlleva autorizaciones y obligaciones que deben cumplirse. Hay que establecer claramente dónde.

Por ello lo importante es la negociación. No basta con oponerse por oponerse a las cosas. Hay que sentarse a negociar y ver cómo se ordena esto y nosotros estamos dispuestos a sentarnos para negociar la ordenación. Es más, ya lo hemos hecho con quienes quieren actuar desde la legalidad y esto vale para el taxi pero para cualquier otro sector.

G.T.- Ha mencionado que se oponían al modelo de falso consumo colaborativo con el que, hace dos años, Uber empezó a operar en España. ¿Qué ha cambiado ahora?

S.R. - Hemos estado en contra ese modelo en la medida en que la ley no lo contemplaba. Hemos defendido que esto no



se podía realizar, pero no solo por Uber sino por cualquier otra empresa u operador, y creemos que el hecho de que Uber acepte esta fórmula de intermediación solo con conductores profesionales es un éxito de las movilizaciones de todos, no solo nuestras, también del taxi y VTCs que nos hemos movilizad. Uber ha tenido que reconocer y dar marcha atrás para acceder con otro modelo.

G.T.- Se publicó, en este medio y en otros, que UPTA habría llegado a un acuerdo para asesora a los conductores de UberX en temas fiscales. ¿Es esto cierto?

S.R. - Lo que tenemos es un acuerdo para colaborar con aquellos autónomos con VTC que estén afiliados a UPTA y que vayan a prestar servicios a través de esta aplicación y que cuenten con todos los requisitos pertinentes. .

G.T.- ¿No hay un vínculo entre su organización dicha empresa?

S.R. - No tenemos una relación con la empresa ni la vamos a tener nunca y tampoco daremos este servicio a autónomos que no estén

UPTA apuesta por definir los límites entre consumo y economía colaborativa

G.T.- ¿En qué consiste, entonces, el servicio que van a ofrecer a estos conductores?

S.R. - Insisto en que se trata de un servicio que daremos a nuestros afiliados que estén en posesión de una VTC para garantizar que cumplen con la normativa. No es tanto una asesoría fiscal, que es una cuestión que hacemos a todos los sectores. En este caso vamos a certificar el cumplimiento de sus obligaciones ante terceros. Que si una plataforma u operador quiere contratar sus servicios, nosotros certificaremos que ese conductor posee las autorizaciones necesarias así como que se encuentra al corriente de pago, ya sea a nivel tributario como de Seguridad Social.

Además, a aquellos autónomos que quieren saber si pueden tener VTC, un asesoramiento que daremos a parte. El acuerdo con Uber es para atenderles y que se cumpla la ley, pero no tiene ningún compromiso ni acuerdo económico, porque no existe relación económica con la empresa.

Leve mejora entre autónomos

G.T.- ¿Qué logros en beneficio de los autónomos, de los alcanzados en estos últimos años, destacaría?

S.R. - En UPTA Trabajamos en todos los ámbitos y fundamentalmente con la administración pública en lo que se refiere a seguridad social y regulación fiscal. También en formación para cursos de reciclaje que ofrecemos a nuestros afiliados.

Pero sin duda uno de los pasos más importantes ha sido conseguir la prestación por cese actividad que, aunque no funciona todo lo bien que nos gustaría, va evolucionando

positivamente, y es uno de los principales logros obtenidos.

También hemos avanzado en cuanto a la cobertura de accidentes profesionales, una cuestión fundamental en el transporte. Además, como organización participamos en la gestión de las mutuas de la seguridad social defendiendo los intereses de los autónomos dentro de las mutuas. Aunque ahora que estamos sin gobierno hay poco margen de actuación...

G.T.- Se habla de recuperación económica y mejora en el mercado laboral. ¿Comparte esta visión?

S.R. - El momento no es el mejor y si bien es verdad que las variables económicas han mejorado no ha llegado a la economía real que es donde están los autónomos. El nivel de consumo de capacidad económica de los particulares no se nota. Por eso defendemos una política expansiva para que haya más recursos en la población, porque los autónomos trabajamos más para el consumir final, las personas y las familias que para las empresas y necesitamos que las rentas salariales aumenten, que las coberturas de desempleo y las pensiones evolucionen y la población tenga más recursos para poder adquirir los servicios y productos que ofrecemos los autónomos.

G.T.- Sin embargo, se ha hablado de una evolución en la creación de empleo y una bajada del paro. ¿Son cifras extrapolables al mundo autónomo?

S.R. - La evolución que tenemos es muy escasa. Ya en el mes de marzo hemos entrado en una evolución positiva, pero tuvimos una bajada muy importante en el mes de enero y una leve subida en febrero y ahora se han contabilizado 3.000 nuevas



Al nuevo gobierno le pide una política expansiva para que la recuperación llegue a las familias.

altas de autónomos en el mes de marzo. Somos herederos de la crisis pero estamos en datos positivos y creo que acabaremos con datos positivos, un cambio importante con respecto a otros años.

Por sectores, las actividades profesionales, informática, diseño, comunicación, son las que mejor evolucionan, también la hostelería ha crecido y el turismo sigue siendo un pilar importante en nuestro país. Ha bajado el comercio y el transporte. El transporte es el termómetro de la economía, afectando más a mercancías vinculada directamente a la productividad de la empresa. Si la economía está bajo mínimos, el transporte también.

G.T.- Ha mencionado la inestabilidad política. ¿Qué le pediría a los políticos?

S.R. - De momento la formación de un gobierno lo antes posible. El sector público supone el 50% de la economía española y si no hay un gestor de lo público evidentemente eso, pasado un tiempo, afecta a toda la economía. No le tenemos miedo a

ningún tipo de gobierno, siempre preferimos el que salga y nos sentamos con él a hablar. Pero sí le pedimos que haga una política más expansiva que la actual, que se gestionen adecuadamente los escasos recursos públicos que tenemos y que esas políticas no reduzcan reducir la capacidad adquisitiva de las personas y la familia porque si no la economía no funciona. Y ese nuevo gobierno también tiene que abrir las puertas del crédito, la necesidad de acceso al crédito porque es la savia que permite a los autónomos poder funcionar.

G.T.- Para terminar, una predicción. ¿Habrá o no elecciones?

S.R. - Si hacemos caso a lo que está sucediendo, parece que las elecciones están casi cantadas, porque no hay ningún acuerdo que nos indique lo contrario, pero también es verdad que en cualquier momento podemos encontrarnos con un cambio de estrategia que ahora mismo no podríamos prever.

Olga Lobo

Impugnada la asamblea de AGATM

Tal y como publicó en primicia la edición digital de La Gaceta del Taxi, la asamblea general de la entidad celebrada el pasado 13 de febrero ha sido impugnada. La demanda, interpuesta ante el Juzgado de 1ª Instancia nº1, fue admitida a trámite el pasado 29 de marzo. Además, se ha fijado para el próximo 13 de junio la celebración de una vista para la adopción de la medida cautelar por la que quedarían suspendidos los acuerdos 1º y 2º del orden del día de dicha asamblea. Julio Moreno, ex presidente de Gremial, y los socios Miguel Ángel García y Antonio Bolaños solicitan además que no se contrate ningún préstamo hipotecario hasta el pronunciamiento judicial y se advierte a la directiva de que de tratarse cualquier crédito hipotecario se pedirá la derivación de responsabilidad civil para todos los miembros de la Junta.



Imagen de la asamblea del 13F de Gremial.

Para el actual presidente actual, Miguel Ángel Leal, estos tres socios "han actuado de mala fe" con el objetivo de causar "un grave perjuicio" a la entidad, que finalmente, quiere dejar claro, "no han conseguido". La razón de este "fracaso", destaca Leal, es que en la impugnación los demandantes pretendían obtener una suspensión cautelar de los acuerdos de esa

sesión. "No han conseguido lo que querían y seguimos trabajando con normalidad, ese es el mensaje que quiero y debo transmitir a los socios y trabajadores de la entidad, apunta Leal, quién también quiere recordar que aunque se haya admitido a trámite, eso no significa que "el resultado judicial vaya a ser el que esperan los demandantes".

Acuerdos "democráticos"

Todo el conflicto parte de la distinta interpretación de los estatutos de Gremial Madrid en lo relativo a la publicación de convocatorias asamblearias, ordinarias y extraordinarias. Aún así, la única explicación que encuentra el máximo responsable de Gremial para esta demanda es "por motivos revanchistas".

En cuanto a los acuerdos adoptados en la asamblea, Leal recuerda que, "se llevaron a cabo de una forma democrática con el apoyo de los socios", y así lo defenderán ante la juez. Desde la directiva no se concibe que los demandantes hayan llegado hasta la impugnación cuando está en juego el futuro de la casa. De haberse llevado a cabo la paralización que pretendían, "se estaría poniendo en grave riesgo su continuidad".

Confirmado en asamblea que FPT solicitó 5.000 VTCs

Hubo que esperar a la Asamblea General Ordinaria de FPT Madrid el pasado mes de marzo para que su presidente, Julio Sanz, confirmara que se han solicitado 5.000 VTCs. Una medida "de presión para forzar la modificación del ROTT", según explicó el propio Sanz, que, sin embargo, no ha estado exenta de polémica. Apenas unos 140 socios, menos del 10% de los socios de Federación, acudieron a la Asamblea que se celebró ayer en el Centro Integrado de Formación Profesional Profesor Raúl Vázquez, en la que fueron aprobados todos los puntos del orden del día sometidos a votación. El balance del ejercicio pasado y el presupuesto del presente año recibieron la confianza de los asistentes, así como el informe de gestión de la junta.

Suspendida la constitución de TeleTaxi

El acuerdo adoptado en junio de 2010 por la junta directiva de Federación Profesional del Taxi de Madrid, por el que se constituyó Teletaxi Madrid S.L, fue anulado judicialmente en instancias inferiores y, ahora, esa anulación ha sido confirmada por el Tribunal Supremo. De esta forma, tanto la escritura de constitución de la sociedad limitada como su inscripción en el Registro Mercantil, han sido anuladas con dicha sentencia. El alto tribunal entiende que, al no ser adoptado en asamblea, los socios no pudieron tener conocimiento del acuerdo hasta que no fue notificado, por lo que se pudo incurrir en un acto no informado a los socios de Federación. Además, recalca el Supremo que la junta directiva constituía un órgano incompetente para llevar a cabo este tipo de decisión sin la aprobación de los miembros de la entidad representativa del taxi madrileño.

23 de abril, asamblea de RTT Madrid

Los socios de Radioteléfono Taxi Madrid, RTT, tienen una cita el próximo 23 de abril en su asamblea general ordinaria, que se celebrará a las 10:00h en primera convocatoria y a las 10.30 en segunda en la sala 12 de los cines Yelmo del Centro Comercial Islazul. Además de someter a votación el informe de gestión, la memoria y el balance de situación, se explicará a los socios todo lo referente a la puesta en marcha de la nueva central Alfa 6.

Nueva central

Con este nuevo sistema, la radioemisora dejará depender de servidores físicos permitiéndole una capacidad de crecimiento "ilimitada". La central, por tanto, se convierte en virtual, recibiendo las diferentes transmisiones de GPRS y de fibra óptica de todos los coches que llevan Smart TD. Según nos ha explicado el vicepresidente de RTT, Andrés Veiga, la central procesa los datos, registra el servicio y vuelve a salir por cualquiera de esas vías, dependiendo de la que tenga el taxista.

"Lo único que debemos hacer es garantizar que haya línea de internet. Para ello contamos con los balanceadores de carga, compuestos por, de momento, tres fibras ópticas que se completan con dos sistemas de router -uno de Vodafone y otro de Movistar", ha aclarado Veiga. El nuevo Alfa 6, se encuentra dentro del segundo mayor Data Center de Europa. Un Centro de datos gestionados (CDG), que está protegido de tal forma que no existe posibilidad de que se "caiga".

"Actualmente ofrecemos 3 millones de servicios al año", ha destacado. El objetivo, servir de call center en un futuro. "De hecho, en estos momentos hay cuatro radiotaxis ya trabajando, porque gracias a este sistema no hay límite".

Integración total

la nueva central ya permite la integración de otros tres sistemas de gestión de flotas y trabajan para incorporar en unos meses, las otras dos marcas que operan en el mercado español. La clave, que cualquier radiotaxi pueda

operar con el Alfa 6 y, por tanto beneficiarse de las ventajas que esta central ofrece y de su aplicación exclusiva, Pidetaxi, disponible en más de 50 ciudades.

Al usuario, la puesta en marcha de la nueva central también le beneficiará porque por detrás lleva integrado el portal de cliente, a través del que recibirá un reporte automático de sus servicios independientemente de si ha solicitado el servicio por teléfono, Pidetaxi o web.

Madrid tendrá una app de información sobre el taxi

En las próximas fechas, tanto los usuarios como los taxistas madrileños podrán disponer de una aplicación móvil en la que se concentrará toda la información de interés necesaria sobre el servicio del taxi en la capital. Esta app responde a una iniciativa municipal con la que se pretende mejorar aún más el taxi en Madrid. Entre las utilidades que puede brindar esta aplicación están, por ejemplo, facilitar al usuario conocer la relación de tarifas, los posibles itinerarios para sus trayectos, los precios aproximados de las carreras o el teléfono de la oficina de objetos perdidos.

Otras propuestas

Además de esta app, el Ayuntamiento estudia ya la implantación futura de un servicio de taxi con un importe más asequible para personas mayores, individuos con movilidad reducida u otros colectivos con necesidades específicas.

También se ha anunciado la promoción de la flota de euro-taxis adaptados para personas con movilidad reducida, así como el taxi ecológico, con la que esperan fomentar el uso de vehículos con combustibles o energías alternativas. En esta promoción está previsto que el Consistorio lleve a cabo un desembolso de 279.000 euros.

Llevar a cabo este tipo de decisión sin la aprobación de los miembros de la entidad representativa del taxi madrileño.



La nueva central, lista para operar.

PREMIADOS METAL LUBE



Salvador Ruiz

Licencia 11992

20 años en el sector



Alfredo Moreno

Licencia 12218

31 años en el taxi



José Luis Torres

Licencia 2243

15 años como taxista

Fedetaxi irá al Supremo tras la impugnación del ROTT

Ante el anuncio de la demanda por parte de la CNMC contra el ROTT, Fedetaxi ha anunciado que se personará ante el Tribunal Supremo y “corroborará que la Comisión actúa como el ariete de los lobbies y multinacionales de la falsa economía colaborativa para ayudarles a repartirse el sector del taxi”. Además, Fedetaxi también “dará respuesta donde

sea necesario a la campaña que la CNMC está llevando a cabo para abrir las puertas del mercado del transporte público de viajeros en vehículos turismo a las denominadas empresas y lobbies de la falsa economía colaborativa”, según declaraciones de su presidente, Miguel Ángel Leal.

Por su parte, desde Fomento, el pasado 19 de marzo aseguraron que se mantienen en su posición de no modificar la norma a pesar de los requerimientos formulados en su contra por la Comisión.

La CNMC vuelve a la carga

Basándose en la Ley de Garantía de la unidad de Mercado, Ley GUM, 20/2013, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, CNMC, interpondrá un recurso contencioso administrativo contra el ROTT y contra su orden FOM al considerar -la perjudicial “para el interés general”.

En base a la Ley GUM, la Comisión considera que las barreras impuestas en el ROTT limitan la entrada y la capacidad de competir de las VTCs y afecta negativamente a los precios y a la calidad del servicio de transporte de viajeros. Desde este organismo alegan que al no haber obtenido respuesta del ministerio de Fomento al requerimiento previo, presentado en el mes de enero, han decidido dar un paso más y llevarlo ante la justicia como ya habían adelantado. Un acto para el que, recuerdan, están legitimados. Entre las restricciones que quieren eliminar, la CNMC apuesta por suprimir los límites cuantitativos a licencias VTC, la obligación de la contratación previa y la prohibición de competir de forma directa en la calle. Además consideran inapropiada las restricciones geográficas, porque fraccionan el mercado español y la obligatoriedad de una flota mínima de vehículos para operar.



Protesta frente a las puertas de la sede de la CNMC.



Un taxista descubre a un bebé abandonado

Andrés Laiz, taxista y vecino de la localidad leonesa de Mansilla de las Mulas, descubrió en un portal a un bebé de unas dos semanas abandonado en un portal de este municipio, muy próximo a la ciudad de León. Laiz salía de la oficina de Correos de realizar unas gestiones cuando escuchó un llanto y al acercarse descubrió en el portal de al lado a una niña recién nacida dentro de una bolsa de papel y envuelta en mantas. Según ha comentado el taxista estaba "muy tranquila", "muy abrigada" y con un chupete en la boca. Sin perder un minuto, Laiz recogió al bebé y se dirigió al Centro de Salud de Mansilla. Allí, el equipo médico tras realizarle el primer chequeo y comprobar que



El taxi de Laiz, en el municipio leonés de Mansilla.

la niña se encontraba en buen estado de salud, procedió a su traslado al Hospital de León, donde se encuentra ingresada. La madre de la menor, de 31 años, dominicana y de nacionalidad española, fue identificada y detenida horas después.

El taxi de Santander pide más control a la Policía

La Asociación RadioTaxi Santander denuncia que la Policía Local no está realizando la inspección de transportes que tiene asignada a través de un convenio entre el Ayuntamiento y la Dirección General de Transportes del Gobierno de Cantabria. Así lo ha manifestado el presidente de esta asociación, Manu Andoni Ruiz en declaraciones a Europa Press. La inspección consiste en controlar que taxistas de otros municipios no recojan a pasajeros en el término municipal. Acción que a juicio de los dirigentes del taxi de la capital cántabra no se está realizando, en "una clara dejación de funciones" por parte de la Policía Local, motivo por el cual la asociación está estudiando emprender acciones legales, según el presidente Ruiz. Los taxistas de Santander, dice también, ven "constantemente" como los profesionales de otros municipios, sobre todo limítrofes, no sólo recogen a personas en la ciudad sino que además "hacen clientes".

Sevilla prepara una app para el taxi

En los presupuestos municipales de 2016 se ha incluido, gracias a una enmienda de Izquierda Unida, una partida de 54.000 euros para estudiar la futura implantación de una emisora pública de taxi. Con esta emisora pública, la aplicación móvil para taxis sería gratis para los propios profesionales del sector, a diferencia de lo que ocurre hoy con las distintas plataformas privadas.

INTERNACIONAL

Nuevas fórmulas para ser más competitivos

El taxi de Londres apuesta por introducir nuevas políticas para mejorar el servicio. De esta manera quieren hacer frente a las nuevas aplicaciones externas al taxi que han proliferado en los últimos años en la capital inglesa.

La Asociación de Taxistas (LTDA) ha decidido cambiar la estrategia y aparcar por el momento las protestas para centrarse en ó un nuevo plan de acción, encabezado por la Compañía de Taxis Londres (London Taxi Co), que a su vez es la encargada de fabricar los icónicos taxis negros de la metrópoli, y apoyado por la principal asociación de taxistas. Con esta iniciativa, los taxis serán equipados con WiFi de alta velocidad, lectores de tarjetas sin contacto y la fabricación de taxis que produzcan cero emisiones de gases contrarios al medio ambiente para 2018. "Lo que estamos pidiendo al alcalde de Londres es que nuestra oferta esté basada en taxis más rápidos, más inteligentes y más ecológicos", explicó Steve McNamara, secretario general de LTDA al medio Management Today.

El Gobierno francés comprará licencias



Manifestación en Toulouse .

Tras la manifestación en Toulouse, el Gobierno francés anunció que comprará las licencias de los taxis que deseen retirarse. Con esta iniciativa, el Ejecutivo confía en relajar la disconfor-

mididad de los profesionales por la depreciación del valor de su licencia. El Gobierno ha tenido en cuenta las recomendaciones del mediador que había designado para conversar con el sector del taxi, y explicó que adquirirá las licencias mediante un fondo de garantía financiado por el propio sector, que también contaría con la contribución de las VTC. Para fijar el precio que se abonará por las licencias se partirá de aquel que pagaron los taxistas al comprarlas, al que se le añadirá una revalorización que estará basada en la inflación. En cualquier caso, todavía no hay información oficial al respecto.

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

10 %

DEL PRECIO DEL VEHICULO

GRACIAS A LA AYUDA
CONTRA EL CARTEL DE
CONCESIONARIOS

CONTRATO DE COMPRA-VENTA



El taxi se sube a “la nube”



Mucho se habla de la tecnología en la nube, “cloud computing” en inglés. Pero, ¿en qué consiste exactamente? Se trata de una nueva tendencia de software, en la cual todos los servicios se hacen directamente desde Internet. De esta manera no es necesario instalar una enorme cantidad de archivos en el ordenador, ya que el programa que se desea utilizar se ejecutará directamente desde el servidor del proveedor de software, aliviando nuestros discos duros.

Aunque el concepto como tal tiene sus raíces en los años sesenta, no fue hasta la llegada de la Web 2.0 o Web Social cuando ha sufrido su evolución más profunda, desarrollándose de manera imparable en la última década del siglo XXI.

Mayor agilidad, reducción de costes, elasticidad y escalabilidad, optimización de los recursos, reducción de las labores de mantenimiento y mejorar la seguridad son algunas de las principales características de la llamada “computación en nube”.

Todo ello permite aumentar el número de servicios basados en la red, generando beneficios tanto para los proveedores, que pueden ofrecer, de forma más rápida y eficiente, un mayor número de servicios, como para los usuarios que tienen la posibilidad de acceder a ellos, disfrutando de la ‘transparencia’ e inmediatez del sistema y de un modelo de pago por consumo. Así mismo, el consumidor ahorra los costes salariales o los costes en inversión económica (locales, material especializado, etc.).

El taxi, poco a poco, se ha apuntado a esta nueva fórmula y han empezado a surgir los nuevos sistemas de gestión de flotas que permite a los operadores trabajar remotamente. Para ello solo será necesario tener un acceso a Internet de banda ancha, un ordenador y un teléfono IP.

Flexibilidad en la nube

Para ofrecer más utilidades a los radiotaxis, Taxitronic continua mejorando su sistemas de gestión de flotas dando soluciones para el día a día de los profesionales. Es el caso del Alfa 6, la sexta generación del histórico conjunto de aplicaciones para radiotaxi esta vez, en la nube. Un datacenter muy flexible que puede adaptarse a cualquier modelo de negocio, independientemente de la ciudad o del número de taxis.





Cloud computing is a model for enabling ubiquitous, convenient, on-demand network access to a shared pool of configurable computing resources (e.g., networks, servers, storage, applications, and services) that can be rapidly provisioned and released with minimal management effort.



Mejor gestión, mejores resultados

El sistema de gestión de servicios Spartan para taxi se ha consolidado definitivamente en el mercado como la herramienta más útil y sencilla de gestión de flotas para el taxista. Además, en el último año ha incorporado importantes funciones novedosas a su sistema, manteniéndolo en la vanguardia tecnológica dentro de su segmento, claramente por delante de sus competidores más directos.

Javier Ruiz, director general de Spartan nos explica las novedades incorporadas en el último año:

- Seguridad de la aplicación. Hemos incorporado características que detectan otras aplicaciones y permiten o no la conexión al taxista en función de este hecho. Por ejemplo, se puede aplicar a aplicaciones que falsean la posición, o a aplicaciones prohibidas por la radio-emisora.
- Gestión de calidad. Uno de los grandes problemas de cualquier emisora es la respuesta que pueden dar al cliente en horarios complicados, como horas punta o eventos. Normalmente, los taxistas son reacios a coger servicios de emisora en determinados momentos si pueden hacer servicios de calle "fáciles". Por ello, hemos implementado un sistema que permite a los gestores de flota establecer reglas que premian dar puntuaciones automatizadas a los taxistas en función de su comportamiento, permitiendo canjear esos puntos por servicios "buenos". Por ejemplo, se puede programar que "cada vez que se haga un servicio en hora punta, o en la periferia, o de abonado, o de menos de X,XX €, o de menos de X Km de recorrido, o a más de X km de la recogida, etc., sume X puntos" y "que se puedan canjear por preferencia en servicios de Aeropuerto", por poner un ejemplo. De este modo, se puede premiar a quien haga servicios "malos" pero "críticos", sin entrar en conflictos ni tener que establecer duras normativas, penalizaciones, etc.
- Gestión de servicios programados. Para poder garantizar la recogida de clientes que reservan taxi para horarios críticos, hemos desarrollado el concepto "compromiso de servicio". Cuando un servicio programado se despacha por "compromiso", significa que el sistema buscará a alguien que se comprometa a conectarse antes del servicio para mandárselo. Es un compromiso bilateral entre taxista y sistema. De este

modo, los servicios quedan cubiertos mucho antes, y ya se encarga la aplicación de emitir las alarmas y recordatorios pertinentes.

- Autogestión del trabajo. Otra de las novedades es los que hemos llamado EFIGET, que permite recibir diariamente por email al propietario de la licencia unos ficheros con todo el detalle del trabajo diario, lo que facilita el análisis y la gestión diaria del mismo. Además, con este sistema estamos desarrollando la posibilidad de que pueda localizar el taxi en tiempo real en cualquier momento.
- Canales de entrada de servicios. Algo realmente importante es la incorporación de nuevos canales para el cliente, en colaboración con la empresa de inteligencia artificial Spiralai. En concreto, un cliente puede solicitar servicios por Whatsapp, Telegram u operadora virtual de forma automática (sin mediar operadora), y además con soporte para los idiomas inglés y francés.

Estas son sólo algunas de las novedades incorporadas y disponibles ya, además de nuevos protocolos de selección de taxi, notificación y automatización del servicio, gestión de turnos, gestión de coincidencias taxista-cliente, etc.

Aparte, se han incorporado novedades en la aplicación del taxista, como el salvapantallas (que permite ahorrar batería y alargar la vida de los dispositivos), el sistema de pulsación "large-touch", que impide pulsar botones clave por accidente al manipular el smartphone o tablet, los botones de contacto con central, el modo día-noche, que evita el deslumbramiento, etc.

Además, hemos estrechado la relación comercial con nuestros clientes lo que nos ha permitido desarrollar un servicio de conexión de emergencias con el 112 en colaboración con Teletaxi Madrid, como central de alarmas específica para el taxi, en unas condiciones imbatibles y disponible para todo el sector a nivel nacional.

Y por último anotar que, también en colaboración con el call-center Castilla y León podemos ofrecer servicios de call center a aquellos radio-taxis que por su envergadura no pueden permitirse contratar operadoras, con un altísimo nivel de calidad y profesionalidad y a precios realmente competitivos.

Una flota de 10.000 taxis en una única app

Pidetaxi, creada por la Asociación de Radio Taxis de España, ARTE, ofrece la mayor flota de taxis, superior a los 10.000, a través de una única aplicación móvil presente ya en más de 50 ciudades. Gracias a su imparable expansión, que ha sumado 12 nuevas ciudades en el último año, un usuario podrá solicitar un taxi en cualquiera de las radioemisoras adscritas sin necesidad de conocer ni el número de teléfono ni el nombre del radiotaxi de esa ciudad en cuestión.

La idea es, además de compartir clientes entre diferentes radioemisoras, todas ellas bajo el paraguas de ARTE, que el usuario lo tenga muy fácil a la hora de moverse por una ciudad, ya sea por ocio o por trabajo, ofreciendo un servi-

cio completo a todos sus usuarios y que puedan disfrutar del taxi 100% legal.

Todos los radiotaxis que trabajan con Pidetaxi ofrecen a sus usuarios las últimas innovaciones aplicadas al servicio del taxi, como el cobro con tarjeta, la petición de un taxi desde un punto de interés, el cálculo de tarifa antes de solicitar el servicio, seguimiento del taxi en tiempo real, valoración del viaje después de finalizarlo o la posibilidad de llamar al radiotaxi en cualquier momento. Además, Pidetaxi incluye también las cuentas de empresa, que permiten gestionar los servicios para abonados. En la nueva versión, a punto de salir, se refuerzan algunas de estas cuestiones, mejorando así la experiencia del usuario.

Portal para abonados

Igualmente, se está trabajando en el nuevo portal para clientes abonados. Un espacio muy completo que ofrecerá muchas ventajas a los clientes de empresa y que les permitirá acceder a toda su información de manera segura, mejorando así los trámites administrativos relacionados con los viajes en taxi de los trabajadores.

Gracias al servicio de intercambio de ficheros seguros, se podrán consultar los datos de facturación de cada abonado. También la puesta en marcha de la nueva central Alfa6 permitirá a Pidetaxi la integración con empresas de recuperación de IVA. "El cliente solo tiene que pedir un taxi y el resto del trabajo administrativo se realiza automáticamente".

Aunque de momento estas funcionalidades solo pueden encontrarse en Madrid, donde se está colaborando con los clientes para seguir mejorando en el portal, implementando nuevas soluciones, la idea es que cualquier radiotaxi de ARTE pueda beneficiarse.



www.pide-taxi.com



pide **taxi**

www.pide-taxi.com



www.pide-taxi.com



www.pide-taxi.com

El móvil, puerta de acceso a Internet

Ya es un hecho que los teléfonos móviles son el primer portal de acceso a Internet, por delante del ordenador y de las tablets. Solo en España, donde 22,2 millones de usuarios acceden a la Red a diario, el 88,3% accede a través de su teléfono móvil. 5,9 puntos más que en 2014 según el informe Sociedad de la Información en España de Telefónica.

El ordenador desciende tres puntos, hasta el 78,2%, y aumentan el televisor (incremento del 44%) y la videoconsola (subida del 32%) como nuevas puertas de acceso a la red. Se rompe así con el empate entre ambos dispositivos. Respecto al uso de dispositivos, si ya en el año 2014 se mostraba un empate entre el ordenador y el teléfono móvil como puerta

España es líder en consumo de dispositivos como Smartphones, tabletas, libro electrónico o televisión inteligente, en relación a países

como Reino Unido, Alemania, Argentina y Brasil. Además, estamos a la cabeza del despliegue de fibra óptica en el hogar, con más de tres millones de clientes y en el 76% de las casas ya hay cobertura 4G en el primer trimestre de 2015.

El 78,7% de toda la población entre 16 y 74 años se conecta regularmente a Internet, la mayoría para leer el correo electrónico, un 81,5%, el 78,6% para leer noticias, el 69,6% para buscar información y el 67,5% (el mayor crecimiento respecto al año anterior) para consumir películas, vídeos y música.

Se reduce la brecha generacional

Si durante años anteriores la brecha generacional entre jóvenes y adultos era muy amplia con respecto al uso de las nuevas tecnologías, 2015 ha sido el año en el que más se ha reducido esta distancia, ya que el número de usuarios de entre 55 y 64 años ha aumentado 6 puntos con respecto a datos del año anterior. Son los miembros de la denominada breaking generation, que no sólo se está adaptando al nuevo contexto tecnológico sino que, en determinadas actividades se sitúan incluso por encima de la media, como a la hora de operar con las Administraciones (46,7% de los internautas de estas edades frente al 46,5% del resto) o al realizar transacciones bancarias (46,5% frente al 46,2%). Con respecto a estas operaciones destaca que el smartphone es el dispositivo favorito de acceso entre los que lo utilizan, lo que anticipa un importante crecimiento futuro.

En cuanto a las aplicaciones, diariamente se descargan 3,8 millones. La media de aplicaciones por dispositivo es de 30, aunque sólo se usan de forma activa 14. Su utilización en los móviles supera a la navegación, supone ya el 89% del total del tiempo que se utiliza el dispositivo.



AirTaxi

OPERATIONAL AND FINANCIAL
IN 2000 AND 2001

Case Summary

- 1. How did AirTaxi's operations change from 2000 to 2001?
- 2. How did AirTaxi's financial performance change from 2000 to 2001?
- 3. How did AirTaxi's operational and financial performance change from 2000 to 2001?

Operational Performance

Revenue

Revenue by Segment

Segment	2000	2001
Corporate	100	100
Government	100	100
Commercial	100	100
Other	100	100

Primera alianza Taxi - VTC

Frente a la rivalidad que pueda existir en el mercado de transportes entre el taxi y las VTC´s, un grupo de profesionales de la provincia de Málaga ha decidido cambiar de estrategia para, en lugar de enfrentar, complementar ambos servicios y así frenar el crecimiento de potentes multinacionales externas. Christian Arroyo, miembro de la empresa Dinamic, compañía encargada del desarrollo del proyecto, nos explica a las razones por las que ve necesaria esta unión en el transporte de viajeros.



Con el principal objetivo de hacer frente a las plataformas privadas de reserva de servicios de transporte que han ido apareciendo en la provincia de Málaga, los profesionales del sector han decidido tomar la iniciativa e impulsar el desarrollo de una app propia, que cuenta con una particularidad sobre las demás: la unión de los taxis y las VTC´s.

El proyecto, que fue presentado oficialmente el pasado 31 de marzo en el Palacio de Congresos y Exposiciones de Torremolinos, va dirigido a los 2.500 propietarios de licencias de taxi malagueños y a los de vehículos de alquiler con conductor. Miguel Ángel Martín, asesor fiscal de ambos sectores de transportes explicó en la misma que se trata de “una unidad de intereses que no tiene precedentes en la Costa del Sol”.

“Think different” (Piensa diferente) ha sido el eslogan utilizado por los impulsores de la iniciativa que cuenta en esta fase de desarrollo con el apoyo de la empresa Dinamic; una agencia digital que considera,

tal y como explica a La Gaceta del Taxi, Christian Arroyo –uno de sus socios principales-, que “es el momento comercial perfecto para centrar los esfuerzos en el transporte individual de viajeros”.

Gaceta del Taxi.- La iniciativa “Think Different” ha contado con ustedes para intentar transformar el transporte en la provincia de Málaga, ¿cómo fue el acercamiento previo al sector del taxi?

Christian Arroyo.- Con los taxistas que habían pensado en esta futura iniciativa tuvimos la oportunidad de reunirnos hará ahora un par de meses aproximadamente. La propuesta surgió de su parte, con el objetivo de intentar unir al colectivo de

“Con esta app pretendemos complementar el servicio uniendo taxi y VTCs”

los taxistas de Málaga para poder enfrentarse a propuestas externas al taxi que buscaban asentarse allí desde hace tiempo. Los profesionales del sector del taxi nos comentaron que empresas como Cabify ya se habían implantado en Málaga, aunque aún no con demasiado éxito. Sin embargo, como anécdota, el día que llevamos a cabo la presentación del proyecto en la provincia de Málaga, Cabify estaban allí en la parada del AVE. Tenemos la sensación de que lo que se está moviendo en estos momentos es muy importante a nivel comercial, a pesar de que el transporte no es específicamente nuestro terreno. Precisamente por eso, y viendo lo que está sucediendo con estas empresas externas, los taxistas decidieron contar con nosotros para poder hacer realidad esta plataforma que es necesaria para lograr esa unión y, de esta forma, poder canalizar todas las peticiones de servicio.

“Hay cierta desunión en el sector del taxi y es importante que cambie”

G.T.- Con respecto a esas peticiones de servicio, ¿cuál es la idea que le trasladaron a los profesionales?

C.A.- Esas peticiones pueden ser efectuadas de un modo rápido o con mayor antelación a través de un solo canal, que en este caso concreto sería una app móvil que se diseñaría tanto para el sistema operativo IOS como para Android y, para ello, necesita contar con el apoyo de los taxistas de Málaga. Esto es lo principal. A fin de cuentas, no se trata de valorar el coste económico de la aplicación, sino que es más una cuestión de apoyos y de quién va a usar la plataforma. Cuantos más usuarios utilicen la plataforma, y no sólo me refiero al público, sino, sobre todo a los taxistas, más éxito va a tener. De esta forma el taxi malo sería más rápido y ofrecería un mejor servicio, y, por otro lado, nosotros tendríamos más información sobre el usuario y sus tendencias de utilización del servicio del taxi. A raíz de eso, con esa información, nosotros podremos mejorar nuestra herramienta.

G.T.- Cuando conocimos la idea inicial de su proyecto, la principal novedad que atrajo nuestra atención era que ustedes se referían a la po -



sibilidad de unificar el servicio del taxi con la VTC bajo esta misma app...

C.A.- Efectivamente, lo que se buscará con esto es que se pueden equiparar estos dos servicios, siempre dentro de la legalidad. Con esta app pretendemos complementar el servicio de transporte uniendo el taxi y la VTC. La normativa vigente especifica las particularidades de cada una de estas licencias y debemos respetarla. En Dinamic somos técnicos y nos encargamos simplemente de hacer realidad el objetivo o requisitos que pide el cliente. Partiendo de la ley, hacemos una plataforma democrática y equitativa para todos los conductores profesionales. El objetivo es que no se favorezca ni a uno ni a otro. De hecho en la propia naturaleza de la aplicación se puede ver que no funciona así, sino que lo hace de una forma justa dependiendo de la disponibilidad en el momento concreto de los conductores, la ubicación, etc.

G.T.- ¿Se sabe algo ya del nombre de la aplicación o no hay todavía nada decidido?

C.A.- Aún no nos hemos sentado a concretarlo con los profesionales. Sí que es cierto que en la reunión se puso sobre la mesa un nombre, pero se trata de un nombre tipo que nos ayude a que la aplicación tenga mayor repercusión y acogida. Pero se hizo simplemente porque no se puede presentar una idea sin nombre.

G.T.- La posible falta de unión dentro del sector del taxi parece complicar cualquier iniciativa y puede resultar una dificultad extra a la hora de competir con las empresas externas, ¿qué piensa usted al respecto?

C.A.- Estoy de acuerdo. De hecho hay varias asociaciones del taxi, no sé si contabilicé tres o cuatro, que firmaron una circular que se fue moviendo por las redes días antes de la presentación de nuestro proyecto. En esa circular se explicaba que un total de tres asociaciones estaba trabajando juntas para crear una aplicación que, básicamente, ofrecía lo mismo que la que vamos a crear nosotros. Sin embargo, en ese documento, se explicaba que la aplicación que nosotros estamos desarrollando no representa al conjunto de taxistas. He de decir que tampoco se han puesto en contacto con nosotros. Hay cierta desunión en el sector del taxi y eso importan-

No perder clientes

Arturo Kindelán, taxista malagueño y representante del sindicato CGT, tiene claro que, en estos momentos, no es oportuno un enfrentamiento entre los profesionales del taxi y las VTC's. "Llevamos treinta años de fuego cruzado entre los dos sectores y resulta que nos podemos complementar", explica el profesional malagueño.

Una de las principales situaciones que se pretenden solucionar con esta iniciativa es que el cliente nunca pueda perder un servicio. Para ello, Kindelán ejemplifica el caso de una recogida en el aeropuerto hacia un municipio malagueño; "puedo trasladar a mi cliente hacia el municipio pero, si quiere volver, ahí ya no puedo hacer nada y tengo el riesgo de perder el cliente". Por lo tanto, y bajo el pretexto de no perder bajo ningún concepto a los clientes y que estos opten por otras alternativas, se pensó, por parte de estos profesionales, en una idea diferente con la connivencia de los conductores de las VTC's. "Queremos ofrecer al cliente una amplia gama de posibilidades", explica el taxista, "teniendo en cuenta, claro está, las diferencias entre ambas licencias".



te que cambie. Creo que se darán cuenta más pronto o más tarde todos los grupos que tienen que trabajar juntos. El objetivo de los impulsores de esta iniciativa es que todo el mundo tenga constancia qué tipo de aplicación vamos a desarrollar, que valoren las opciones o las ventajas que les ofrecen y piensen si realmente quieren contribuir.

G.T.- A partir de la presentación que se celebró el día 31 de marzo, ¿cuáles son los próximos pasos que vais a abordar en este proyecto?

C.A.- Próximamente tenemos pensado concretar una plataforma para que fluya la comunicación entre el taxista y el grupo que se ha formado con el objetivo de intentar lograr un punto de comunión entre todos y, de esta forma, lanzar la aplicación.

G.T.- Háblenos un poco de Dinamic, ¿habían tenido algún tipo de contacto previo con el taxi?

C.A.- Anteriormente para el sector del taxi concretamente no habíamos trabajado a nivel de app. Si que hemos trabajado en el desarrollo de aplicaciones móviles, como por ejemplo una aplicación para el famoso torero Julián López, "El Juli", u otra para la cadena de gimnasios Holiday Gym. En cuanto a nuestra empresa, tenemos más de 15 años de experiencia, y llevamos todos esos años trabajando en el sector de internet. Contamos con diferentes áreas de negocio: el desarrollo web y móvil, y el marketing online. Somos más una agencia digital que empresa de desarrollo actualmente.

Javier Izquierdo

Assimilados Barcelona

Assimilados Barcelona
Assimilados Barcelona
Assimilados Barcelona
Assimilados Barcelona
Assimilados Barcelona



Assimilados Barcelona
Assimilados Barcelona
Assimilados Barcelona
Assimilados Barcelona
Assimilados Barcelona

Assimilados Barcelona Assimilados Barcelona Assimilados Barcelona Assimilados Barcelona Assimilados Barcelona



Assimilados Barcelona Assimilados Barcelona Assimilados Barcelona Assimilados Barcelona Assimilados Barcelona



Germán Ubillos.
Premio Nacional de Teatro

La melatonina puede cambiar tu vida

Durante muchos años la humanidad fue diezmada por enfermedades terribles que no tenían cura, desde la tuberculosis a la peste bubónica tratada magistralmente por Thomas Mann en "La montaña mágica" y por Albert Camus en su obra "la Peste". Los pueblos bárbaros del norte hacían llegar hasta el sofisticado e impoluto Imperio Romano enfermedades, plagas desconocidas que diezmaban su población y su mirar victoriosa. La petite tuche humilde del Berghoff llegaba hasta el romanticismo como una forma hermosa de morir escupiendo sangre. Mucho más adelante los terrestres temíamos ser invadidos por epidemias y pandemias terribles portadas por asteroides o meteoritos chocados contra el planeta o por extraterrestres que llegaba en la mitad de la noche hasta colinas y montículos de la Tierra para ir descendiendo bajo el nombre de siniestras enfermedades. El cáncer hizo su aparición en pueblos desarrollados como Estados Unidos venidos de Dios sabe dónde, el cáncer como "la enfermedad del horror" en cuyo seno familiares, amigos e inmensas multitudes de todos los continentes hacían las maletas para emprender el viaje de no retorno hacia los cementerios.

He visto luchar denodadamente a médicos y enfermeras de alta reputación contra ese mal irremediable que es el cáncer. Pero de pronto el Sida, sin dar un respiro a la ciencia hacia su aparición. Enfermedad vergonzante y oculta al principio iba a tomar la voz cantante de la mano de la Organización Mundial de la Salud, con sede en Ginebra.

He visto a sidosos morir heroicamente sin abrir el pico a nadie. Porque podría ser peor, abril el pic, comentarlo y hacer el bien desahogándose, o morir en el silencio de la mordaza, ni contar que fueron infectados por una esporádica aventura sexual sin mayor importancia o por una transfusión equivocada por falta de higiene y de información. Se empieza a vencer el Sida, los pacientes diezmados por neumonías y esperanzados por esas gotas o pastillas suministradas que relata el autor de este artículo.

La enfermedades neurodegenerativas como el Parkinson, el Alzheimer o la Demencia Senil, hacían recordarnos a todos, guionistas brillantes, argumentistas, gentes corrientes, que hacían de las suyas paralizando a los pacientes de forma sorpresiva aunque sin ningún dolor.

La terapia genética, la manipulación de la carga de los genes daba esperanzas de vencer las nuevas dolencias. Pero eso tardaba en llegar, quizá demasiado lentos, incluso hasta la Iglesia se llegaba a oponer con miopía medieval en determinados casos.

Hasta que consiguieron sintetizar o utilizar en humanos la "serotonina", la hormona del sueño que ayuda mejorar el ciclo sueño - vigilia, a regular el ciclo circadiano y a reducir los efectos de jet lang, contribuyendo a mejorar la calidad del sueño, su longitud. Comienzas a levantarte de nuevo cuando a salido el sol, estás más relajado durante el día, más descansado, más tranquilo sin usar tranquilizantes, ni ansiolíticos, ni antidepresivos, ni sobniferos, ni hipnóticos.

Y la "melatonina" comienza a dispensarse en pequeños suministradores como antes la sacarina u otras substancias. El enfermo comienza a sentirse rejuvenecer, como se fuera la droga mágica, la droga tan esperada.

Alivio y equilibrio

En un paisaje como es la temporalidad humana sujeta a un tiempo limitado, en un ambiente si nos sujetamos a áreas concretas del hemisferio norte o sur donde las temperaturas son agradables, donde puede reinar la libertad en los sistemas sociales menos imperfectos como son las democracias, donde conviene hacer un cierto ejercicio físico, comer una dieta saludable sin grasa y con poca sal como pudiera ser la llamada dieta mediterránea, con una luz solar sobradamente intensa como para no perturbar el silencio de la noche e iluminar el día para que las baterías de los llamados biorritmos se carguen debidamente, donde la acción de cada persona sea gratificante al sentirte útil para los demás, donde exista un área privada de amigos y conocidos que permitan el intercambio de ideas, lo que se llama "interlocutores válidos", esto es que te entiendas y que tú les entiendas a ellos, que te respeten, que te presten la atención debida como tú a ellos, que no te olviden ante la enfermedad o la soledad como tú tampoco te olvidas de ellos, donde la finalidad de cada uno indica que estás intelectual y humanamente vivo, pues un hombre sin proyectos está muerto aunque tenga los años que tenga y un hombre con ellos está vivo aunque tenga setenta, ochenta, noventa o cien años.


Donde puedas sentir la plenitud y la dicha de lo que se llama "la paz de espíritu" y que podría ser la "paz de Cristo" o "el nirvana budista", sin ser sin embargo ninguno de ellos y que quizá sea llegado un momento no anhelar nada, no necesitar nada de nadie porque te sientes bien flotando en eso tan magnífico que llamamos la vida, estar vivos, y no pensar en ese final como si fuéramos eternos, o como dice John a Evelinne Hesse en un momento de una obra de reciente representación, "la muerte no existe, solo existe la vida".

Aliviados por la "melatonina", con un sueño equilibrado y tranquilo fruto del esfuerzo científico de unos pocos hombres y mujeres de ciencia empeñados en hacer de la vida algo amable y risueño, en un mundo donde el trabajo sea un juego como aventuraba un escritor muy sabio del siglo XX apellidado también Hesse en su obra magna "El juego de los Abalorios"; lleguemos al "estado del bienestar político y social, individual y orgánico", en el que en el inmenso universo mundo, mucho más allá de nuestra Galaxia Láctea se pueda considerar a los hombres y mujeres de este pequeño planeta azul como los seres elegidos por Dios o por el azar más dichosos que pueda imaginarse, donde aquella frase terrible de Camus "los hombres mueren y no son felices" sea desterrada al olvido y sustituida por otra diferente: "Podemos ser felices y lo somos en algunos momentos de plenitud gracias a la ciencia y a las almas buenas que tanto abundan a nuestro alrededor".

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 Exclusive GLP	115	1.587	11.950*
C - Elysee Seduction HDI Blue	100	1.560	11.400*
C4 Picasso Live Ediction HDI Blue	100	1560	17.000*
C4 Picasso Live Ediction HDI Blue	120	1.560	17.870*
C4 Picasso Live Ediction HDI Blue Aut/Eat6	120	1.560	18.800*
C4 Picasso Feel HDI Blue	120	1.560	19.000*
C4 Picasso Feel HDI Blue Aut/Eat6	120	1.560	19.990*
C4 Picasso Feel HDI Blue	150	1.997	19.950*
C4 Picasso Feel HDI Blue Aut/Eat6	150	1.997	20.900*
GC4 Picasso HDI Blue (Muchas Versiones)	100	1.560 desde	16.880*

*PRECIOS DESDE Y SIN DESCONTAR CAMPAÑA PIVE

Talleres Castillo Telfs. 91 358 02 03 - 91 323 49 89

c) Lezama, 6 / c) Sinesio Delgado, 40 • Madrid



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

DACIA			
Lodgy laureate Dci 5P	110	1.461	11.534*

*No incluidos gastos preparación taxi ni plan pive.



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

MERCEDES			
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	-	12.990*
e-NV200 [eléctrico]	109/80kw	-	19.190*

*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	20.270*

*No incluido IVA ni preparación taxi.




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*

*Preparación de taxi e IVA incluidos.

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



RENAULT			
Grand Kangoo TPMR dCi 5P Eurotaxi	110	1.461	16.000*

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

Renault Jurado. Telf. 91 725 30 05

C/ Alcalá, 187 - Madrid



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

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

Sealco SEAT Telf. 91 621 19 68 - 615 937 053

C/ Colombia, 1 - Alcorcón



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

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

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

Motor Tomé, S.A. Telf. 91 329 13 83

Ctra. Barcelona Km. 12,5 C/ Tauro, 27 (Central)



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

Comauto Sur Telf. 91 498 71 70

Avda. Carlos Sainz, 11 - Leganés



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 Comlortline	140	1.968	32.620
Caravelle Comfortline DSG	140	1.968	34.580

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

TABLÓN TAXI

Vendo licencia taxi con vehículo, Dacia Lodgy de junio 2015, martes y par, Javier. Telf. 678563346.
Email: javier.martinezarribas76@gmail

Español, 34 años, busca taxi para solo, a porcentaje, con experiencia. Responsable y trabajador, garaje, no floterios, sur. Iván Ibáñez Royano. Telf. 620107473.
Email: ivanfurby@hotmail.com

Vendo licencia lunes impar, Seat altea, gas con emisora amarilla. Precio 160.000 €. Javier Pérez. Telf. 639601526
Email: perojoma52@gmail.com

Particular busco conductor a tiempo completo para licencia martes impar. Preferible zona Corredor del Henares. Roberto. Telf. 626991640.
Email: roelaycalgar@gmail.com

Particular, vendo licencia martes par con Skoda Superb cinco años y medio, muy pocos kms. Precio 158.000 €. Escucho ofertas. José Antonio Colado. Telf. 685149092.
Email: joseantoniotaximostoles@gmail.

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

Por jubilación vendo licencia con coche. Toyota Prius, 6 años, automático, siempre en garaje. María. Telf. 609483874.
Email: debbievivas@hotmail.es

Conductor de taxi, 51 años, con experiencia, serio y responsable, busco taxi para llevarlo solo con fijo negociable, o turno tarde-noche, tengo garaje. Pido seriedad, preferiblemente zona Móstoles, Navalcarnero. Jose Arránz. Telf. 642401497- 642440711.
Email: maitepelu36@gmail.com

Vendo licencia por jubilación, lunes impar. Precio 160.000 €. Manuel García González. Telf. 620314749.
Email: ucero@movistar.es

Conductor con experiencia busca taxi para trabajar solo o tardes noches, con emisora y licencia par. Manuel. Telf. 605149087.
Email: manuelchinchillo@gmail.com

Compro licencia (solo) con derechos de emisora amarilla. soy particular, no viernes. Pago hasta 145.000 €. Carlos E. Telf. 646644873.
Email: mansibola@yahoo.es

VALLADOLID. Se vende por jubilación licencia de taxi con emisora (Radio Taxi) y coche (Octavia). Descanso miércoles (X2). Antonio Mínguez. Telf. 685823514.
Email: davidminguez@gmail.com

Vendo licencia viernes impar con coche octavia de 5 años y emisora radio teléfono. Precio 162.000 €. Luis Muñoz García. Telf. 686484635.
Email: luisx485@gmail.com

Busco conductor para taxi, día libre lunes impar y emisora amarilla, a porcentaje o fijo. Tomás Martín Fernández. Telf. 630182169.
Email: tonely_5@hotmail.com

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

Vendo licencia lunes, par con Toyota Prius de tres años y nueve meses, muy cuidado. Precio: 170.000 € negociable. Alejandro Marcos Ruíz. Telf. 677061785.
Email: alexicar@ya.com

Se necesita conductor de taxi con experiencia a turno completo. A porcentaje. Zona sur Madrid. Caro. Telf. 645253396.
Email: caroburgueno@hotmail.com

Busco conductor para Eurotaxi, turno tarde-noche. Emisora amarilla y relevo en Carabanchel. Porcentaje 45%, libre de gastos. Juan Francisco. Telf. 634519988.
Email: j@brainy.es

Vendo por jubilación. Libranza viernes par. Coche Peugeot 5008 (nov 2013) en muy buen estado. Con emisora amarilla. 172.000 €. Marcos A. Telf. 678411911.
Email: magadoprieto@gmail.com

Se vende licencia de taxi jueves impar. Precio a negociar. Meliton Polo Castillo. Telf. 619489387- 659750494.
Email: neryld88@gmail.com

Vendo licencia viernes par, con emisora de Gremial. Precio 148.000 euros. Rosa Barrio García. Telf. 647227579.
Email: rosabarrigarcia@gmail.com

Busco conductor para 8 horas, días laborables y completo en fines de semanas, zona Carabanchel. Vicente Luis Gª. Telf. 672472212.
Email: vicente6905@gmail.com

Vendo licencia taxi por jubilación con coche, modelo octavia Tour (6 años). Libra viernes impar. Precio 152.000 €. Juan Burdallo. Telf. 653889160.
Email: juanburdallofelix@hotmail.com

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

Busco conductor para 9 h a partir de las 15:00 en Vallecas. No fumador, con experiencia demostrable. Llamar por las tardes o correo. José Mª Rodríguez. Telf. 625955074.
Email: rodcarjosma@hotmail.com

Se necesita conductor de taxi en Madrid. Zona García Noblejas. Juan Cano. Telf. 696936210.
Email: raulc18@hotmail.com

Busco taxi para trabajar solo a fijo 100 €, zona Vallecas, serio. Juan Manuel Amor. Telf. 664157307.
Email: jmanuelaxo1977@gmail.com

Vendo licencia más coche, modelo Dacia Lodgy a GLP. 50.000kms. 17 meses de garantía. Libra martes. Emisora amarilla. Seguro hasta abril del 17. Juan Tejedoro Benito. Telf. 626738343- 606042770.
Email: tejedoratoro@yahoo.es.

Se busca conductor de taxi en turno de mañana en la zona sur Madrid. Imprescindible experiencia. Antonio García. Telf. 603185388
Email: antonio77to@outlook.es

Vendo licencia viernes par con coche Prius de 3 años y pocos kms. Precio 168.000 €. Francisco Fernández Rodríguez. Telf. 609065947.
Email: fmg1122@yahoo.es

Se ofrece conductor de 49 años, trabajo a fijo 95 día. Para trabajar solo tengo garaje. Félix Sánchez Azcona. Telf. 601193214
Email: fsazcona@gmail.com

se vende por jubilación licencia taxi con coche. Octavia de 2012 y 130.000 kms. Precio 160.000 €. Llamar a partir las 18.00 horas. Fco. Javier Martínez García. Telf. 686561392.
Email: martinezgarciafj@yahoo.es

Me ofrezco como conductor de taxi, con el btp y cartilla en vigor y experiencia en el sector. Edad 48 años. Jose Mislata. Telf. 661090920. Email: jmislata2@hotmail.com

Se busca conductor taxi para coche solo. Libra lunes, con emisora amarilla. Carabanchel. Coche Skoda. Antonio. 626341941.
Email: escorial.868@hotmail.com

Se vende licencia miercoles par con coche Toyota Prius, 190.000 km en perfecto estado emisora amarilla. Carlos Eduardo Villora. Telf. 605224054.
Email: carlosevillora@gmail.com





NO VIBRATIONS
Molto silenzioso
per chi lo usa



Si connette al sistema
tramite il cavo USB
oppure al gateway wireless fornito

Il tuo sistema di gestione di rete

può essere gestito comodamente anche da un tablet o un
smartphone.

Il tuo sistema di rete wireless viene controllato
tramite il tuo smartphone o tablet in tempo





SECURITY FEATURES

Advanced security features including...
Comprehensive safety systems...
Robust engine performance...

Facebook Twitter LinkedIn



Additional text or footer information at the bottom of the page.