

La **Gaceta** TAXI

La primera revista del sector del

AÑO XXII
NÚMERO 243
Noviembre 2016

Pablo R. Sardinero
Dtor. Gral. Transportes de la CAM

**“Si el taxi
cambia el modelo
podrá competir”**

Taxi: speaking inglés

www.gacetadeltaxi.com

**ESPECIAL Feria el Taxi
26 y 27 de noviembre**



TEMPUS FURGUI

1450/MES



¿Se abre una nueva incógnita en el taxi?

El nuevo ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, no gusta al taxi. Aunque apenas le ha dado tiempo a tomar posesión de su cartera, son muchas las voces de alarma que advierten de la tendencia liberalizadora y "pro Uber" del ex alcalde de Santander. Y desde el sector temen que aplique esta ideología al sector del transporte por viajeros desde el ministerio, lo que puede complicar y mucho, el pleito que mantiene Fomento con la CNMC por la aprobación del ROTT en noviembre de 2015. Eso sí, habrá que esperar al menos 100 días para valorar realmente cómo trabaja y qué línea sigue de la Serna, pero la preocupación reina ya entre los profesionales que temen perder todo lo conseguido en los últimos años tras muchas batallas dentro y fuera de los juzgados.

Tal vez sea un buen momento, uno más, para que el sector aprenda a trabajar unido. Porque si bien es cierto que parece que hay una corriente que invita a pensar con optimismo que estamos ante una nueva era en el taxi, hay ciertas cuestiones que todavía dividen más que juntan.

Y eso que desde las propias administraciones, como la Comunidad de Madrid, animan a los profesionales a trabajar en común frente a los nuevos vientos que soplan desde Europa, más liberales y menos proteccionistas con determinados sectores.

Para trabajar en una unidad que, reconozcámoslo, está más en el papel que en los despachos, es importante que existan espacios como la Feria del Taxi, que este año se celebra en Madrid los días 26 y 27 de noviembre, donde poner en común aquellos aspectos que acercan a las diferentes asociaciones. Allí también estaremos nosotros encantados de volver a atenderles como cada año.

4. Taxómetro

• Con opinión propia.

6. Primera carrera

• Entrevista a Pablo Rodríguez Sardinero, Director General de Transportes de la Comunidad de Madrid.



12. Informe



• Congeladas las tarifas en Barcelona.

14. Especial Feria

• Nueva edición de la Feria del Taxi en Madrid los días 26 y 27 de noviembre.



28. Entrevista

• El taxi de Castilla-La Mancha, a la espera del nuevo reglamento



32. A fondo

• Carlos Fernández, secretario de la UIB



40. Homologados

• Vehículos autorizados para el servicio del taxi.

42. gacetadeltaxi.com

• Tablón online.



Año XXII - Número 243 - Noviembre 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.

La tormenta perfecta

TITO ÁLVAREZ
ÉLITE BARCELONA

El taxi no es un sector anticuado y estamos al día de las últimas tecnologías. Por ello vamos a usarlas a nuestro favor, siempre con respeto pero mostrando nuestro descontento allá donde cualquier ciudad necesite que el #TaxiLe ga sea escuchado.

Seguimos la lucha en las redes y, sumando mas compañeros, ya rozamos los 150 taxistas tuiteros. En apenas un día, hemos conseguido más de 5.000 tweets y casi 2.000.000 de visualizaciones. En esta ocasión, contra la CNMC.



Nuestra intención es mantener la presión y denunciar a los responsables de querer convertir lo ilegal en legal para beneficiar a las sanguijuelas que pretenden inflar sus barrigas agradecidas a costa del transporte público en nuestro caso el #TaxiLegal. La #EstafaColaborativa como así se denomina en realidad, ha llegado para destruir el estado de bienestar, poner en jaque a la pequeña y mediana empresa y a los derechos de los trabajadores y desde este nuevo movimiento no vamos a parar de denunciarlo. Un movimiento que no entiende de siglas, sólo de defender nuestros derechos y recordar los deberes de los que deben velar por nuestras familias y no arruinarlas. Si tú también quieres unirse Recordamos que este grupo es abierto y manda un whatsapp al 674 49 24 19 con vuestro nombre, licencia, población y twitter os podéis unir. Cuantos más, mejor.

PREMIADOS METAL LUBE



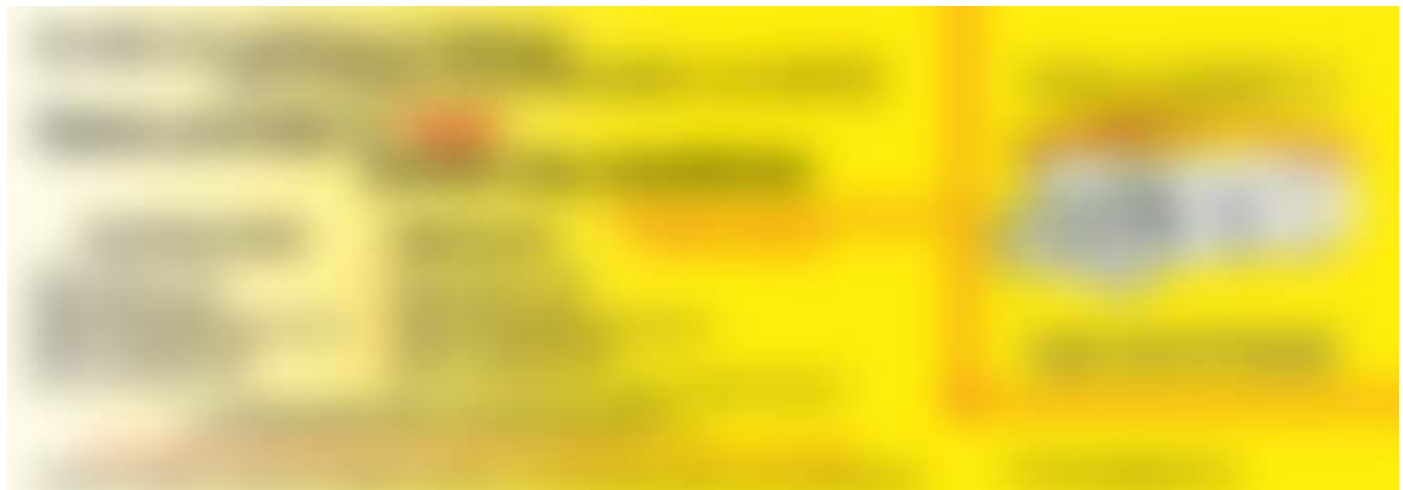
José Luis Moreno
Licencia 14906
13 años al volante



Javier Sánchez
Licencia 13975
19 años en el sector



Felix Fernández
Licencia 00900
10 años como taxista



REUNIÓN DU CABINET DE COMERCIO POR BONO 30 EUROPS

El 20 de mayo de 2014 se celebró la reunión del Gabinete de Comercio por Bono, en la que se abordó el tema de la...

El 20 de mayo de 2014 se celebró la reunión del Gabinete de Comercio por Bono, en la que se abordó el tema de la...



“No puede haber taxistas que est



Pablo Rodríguez Sardinero, Director General de Transportes de Madrid.

Año y medio después de asumir su cargo al frente de la Dirección General de Transportes, Pablo Rodríguez Sardinero conoce muy bien al sector del taxi, con quien afirma mantener un contacto muy fluido a través de los representantes de las asociaciones y también con taxistas individuales que acuden a su despacho.

Por ello se permite opinar abiertamente sobre una de las polémicas del año, la decisión de Federación Profesional del Taxi de mantener un pulso jurídico con la Comunidad de Madrid por las 5.000 VTCs que el gobierno de Cristina Cifuentes le ha denegado. Una medida a su parecer “incorrecta” para el propio Rodríguez Sardinero, que cree que esta medida divide y enfrenta más al sector.

En su opinión, el taxi debería trabajar unido para poder hacer frente a las alternativas de transporte que, poco a poco, están entrando en el mercado español. Y avisa de que “cuanto más se restringe el sector más disminuye la posibilidad de que tengan mayor capacidad en sus propias decisiones”.

Por ello lamenta no haber podido encontrar el consenso necesario para mo-

“La petición de VTCs supone una división en el taxi”

dificar algunas cuestiones del Reglamento que, a su juicio, evitarían la competencia desleal que nace del propio sector, como la ampliación del número de licencias o la posibilidad de abrir el APC. En vez de ello, la nueva normativa permitirá a taxistas de fuera del APC trabajar con contrato y se eliminará el certificado de penales.

Gaceta del Taxi.- El Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid acaba de aprobar que las VTCs lleven obligatoriamente un distintivo. ¿Cree que esta medida ayudará a reducir el intrusismo?

Pablo Rodríguez Sardinero.- El distintivo para las VTCs, que presentamos el pasado 2 de noviembre con el Consejero de Transportes Pedro Rollán, se aprobó de forma consensuada con el sector, tanto con las asociaciones del taxi como con las VTCs. Es importante que ambos sectores tengan algo que decir, unos porque lo van a llevar y otros porque era una demanda existente. También para las VTCs era im-

portante tenerlo, porque que se sienten desamparadas cuando además supone para ellas un sello de calidad que le otorga la propia Comunidad. Esta medida va en la misma línea del programa de la presidenta Cristina Cifuentes de lucha contra el intrusismo y la competencia desleal.

G.T.- A principios de año el gobierno regional aprobó la inmovilización de los vehículos que operaban sin autorización de transportes. En cifras, ¿cómo está funcionando esta medida?

P.R.S.- A día de hoy se trata de una medida importante en el ámbito de la prevención. Se han inmovilizado y sancionado 25 vehículos, de los cuales 5 están en depósito esperando ser achataados por no pagar la sanción. Con esta medida se demuestra que si no cumples con la normativa vigente vas a ser sancionado, inmovilizado y que puedes llegar incluso a perder el vehículo.

No puedo cuantificar si 25 son muchos o pocos porque no tenemos estadísticas para comparar, pero ha servido como herramienta disuasoria en puntos tan conflictivos como son el Aeropuerto y Atocha.

G.T.- ¿En su opinión, debería el Ayuntamiento mejorar las labores de inspección para frenar el intrusismo?

P.R.S.- He presentado ante el Ayuntamiento un convenio de colaboración similar al suscrito entre el Ministerio de Interior con la Comunidad de Madrid por el cual contamos con 49 Guardias Civiles que hacen estas labores de control e inspección. Contar con más recursos para la vigilancia es algo muy demandado por el sector y la posibilidad de que se adjudique un número de agentes municipales para labores inspección y control sería importantísimo. Es verdad que Sabanés pone mucha voluntad, pero sus agentes de movilidad no tienen competencia. El convenio se ha enviado Javier Barbero, Delegado de Seguridad y Emergencias, por el cual queríamos incorporar un cuerpo específico de agentes municipales encargados de control y vigilancia en aeropuertos y estaciones de tren. Queremos que haya un compromiso mayor para que el Ayuntamiento destine más efectivos a esta importante labor.

en contra del propio taxista”

G.T.- Hablando del Ayuntamiento, ¿qué puntos tienen en común con respecto al taxi?

P.R.S. - Tengo que manifestar que desde mi punto de vista tenemos una relación muy buena y muy estrecha con el Ayuntamiento de Madrid, tanto por parte de la concejala de Medio Ambiente, Inés Sabán, como del Director General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, Francisco López Carmona. Sabemos que debemos compartir decisiones y estar unidos y tenemos, además, el mismo interés en que el taxi se modernice y se prepare para el futuro. Y nosotros debemos acompañarles en ello. De hecho yo les he mandado borradores de la Ley y el Reglamento, para que puedan participar, hemos recogido iniciativas que ellos han propuesto y

que van a ser importantes a petición propia del Ayuntamiento.

Llamamiento a la unidad

G.T.- Como sabrá, en el mes de noviembre se celebra en Madrid una nueva edición de la Feria del Taxi. ¿Cree que este

“¿Por qué limitar la posibilidad de crecer dentro del taxi?”

tipo de iniciativas favorecen la unidad del sector?

P.R.S. - Me parece importante para el sector que a través de una feria de estas características se potencie su marca. Si además sirve la Feria para unificar crite -

rios y que todos andemos en una misma dirección y pensar cómo puede ser el taxi del futuro es positivo. No puede haber taxistas que estén en contra del propio taxista, como sucede en el caso de mytaxi, que para mí es taxi también.

Además, creo que la Feria es buena también para la imagen de Madrid, que queremos potenciar a través de Dirección General de Turismo junto con el Ayuntamiento con la creación de una única marca de Madrid. Y a la vez que se configura la marca de Madrid se mejora la marca del taxi en general y sobre todo de nuestros taxis.

G.T.-Hablando de taxi contra taxi, es de actualidad el conflicto creado en torno al recurso en el Tribunal Superior Justicia de Madrid por parte de FPT sobre la decisión



de la CAM de no concederle 5.000 VTCs. ¿Cómo valora esta estrategia y el pleito que mantiene Federación?

P.R.S.- Desde mi punto de vista, en el caso de FPT y su presidente, es incorrecta la valoración o intención de decir que el sistema se rompe y que lo van a demostrar pidiendo 5.000 VTCs. Además las solicita un día antes de que se cierre el plazo y desde mi punto de vista no me parece leal, como así se lo he transmitido, sobre todo cuando se solicitan desde una empresa que ha sido declarada nula por el Supremo su inscripción en el registro mercantil. Esto provoca una falta de legitimación activa, que supondría la desestimación del proceso y se cierra de golpe el proceso, sin entrar a valorar si es antes o después de la ley.

Pero es que además, la petición de VTCs supone una división en el taxi. Para intentar ayudar al sector, el taxi debe estar más unido que nunca y este hecho provoca que el sector sea mucho más débil de cara al futuro. Cuanto más se restringe el sector más disminuye la posibilidad de que tengan mayor capacidad en sus propias decisiones. Sobre todo porque competimos con VTCs que no están tan reguladas: ellos compran el coche que quieren, negocian sus propias tarifas...

Creo que de igual manera que existe un distanciamiento entre los políticos y los ciudadanos, pasa lo mismo desde las asociaciones. Porque si ellos hablaran con cada uno de sus socios, tal vez verían o escucharían que tienen posiciones diferentes a la directiva. Me he reunido con muchos taxistas de FPT que están férreamente en contra de la petición de 5.000 VTCs. Que vienen a decirme "conmigo no han contado, a mí no me han consultado". Hay que escuchar todas las voluntades.

El taxi tiene un poder que no saben usar, que es blanco con raya roja, algo que da garantía, así como la imagen del taxista que llevan en la parte delantera del vehículo junto con el número de licencia. Eso determina que es un coche que está custodiado por la administración pública el Ayuntamiento y también por la Comunidad de Madrid. Eso tiene un valor, da una garantía y el sector le da poco valor. Curiosamente desde las VTCs, por el contrario, reconocen la marca taxi y le dan valor. Es más, lo que no utiliza el taxi, lo utiliza la competencia, y cuando recogen las VTCs te dicen que son taxis. Si el taxi cambia el

modelo podrá competir, porque su modelo no es ya el del 78.

G.T.- Con respecto al cambio de modelo, se habla mucho de la modificación del Reglamento autonómico. ¿En qué situación se encuentran las negociaciones?

P.R.S.- Se cierra ahora la recopilación de información con las aportaciones del Ayuntamiento, y las sugerencias. La intencionalidad es que se pudiera aprobar en este trimestre para que entrara en vigor el año que viene. Yo me responsabilizo menos a que esto sea así porque la administración

“No se puede querer todo y no dejar nada para lo demás”

es muy lenta. Pero quiero sacar con la mayoría de los consensos el borrador para enviarlo al parlamento donde los partidos políticos también puedan opinar.

G.T.- ¿Qué novedades incluirá el nuevo Reglamento?

P.R.S.- Finalmente no entro en el tema de licencias, porque no he encontrado consenso para ello. Lo más novedoso es que los taxistas de fuera del APC puedan recoger con contrato y la eliminación del certificado de penales.

En mi opinión, cuando castigas a los taxistas del Norte porque no les dejas recoger a sus clientes, ya estás en contra del taxi y fuerzas a esos taxistas a adquirir VTCs para poder llevar y traer a sus clientes. Taxi es taxi independientemente de desde dónde se dé, pero si el corporativismo está roto se genera más debilidad. Y ya que FPT se ha negado a la apertura del APC hemos entendido que había que encontrar una forma de regularlo. Fuera del APC hay 254 taxistas, no creo que sea un problema que puedan trabajar dentro, porque además hay radioemisoras del APC que sí trabajan fuera del APC, es algo que me ha llegado y tengo grabaciones para probarlo. Ellos, cuando obtienen en concurso una empresa de fuera del APC deberían llegar a un acuerdo con los taxistas de dicho municipio para que hagan las recogidas. Pero esto no lo hacen y ya he tenido que dar un toque a esas radioemisoras. No se puede querer todo y no dejar nada para lo demás.

En cambio, las VTCs si pueden recoger en toda la Comunidad. Pues para competir con igualdad, si ellos lo hacen tú deberías hacer lo mismo y si te restringes te perjudicas.

Además de este cambio, creo que es importante eliminar el certificado de penales para ser taxista, una reminiscencia de



Junto con el Consejero de Transporte, Pedro Rollán, durante la "pegada" del distintivo VTC.



Rodríguez Sardinero lamenta no haber encontrado más consenso en el sector de cara al nuevo Reglamento.

la época de la dictadura y que no tienen ningún sentido porque la situación actual es que la mayoría que tienen certificados es porque no pueden pagar las pensiones, que son 6 meses de prisión y al final es la pescadilla que se muerde la cola. Si no trabaja no puede pagar la pensión. Y sobre todo, siempre pensando en que si al conductor de las VTCS que hace un trabajo similar al taxi, no se lo piden por qué a los taxistas sí.

“Hay que escuchar todas las voluntades”

G.T.- Ha mencionado el futuro del taxi y lo importante que es que el sector se encuentre unido para afrontarlo. ¿Cree que es posible?

P.R.S.- Para un político, que el patio esté revuelto es mejor y sin embargo ya les he explicado que no es esa mi intención y que lo que me gustaría es que las tres asociaciones que forman parte del Comité Transportes se pongan de acuerdo en una cosa, en la palabra taxi. Y a partir de ese momento discutiremos.

Ahora mismo va en contra del taxi no permitir que un profesional tenga más de

3 licencias porque obligas a las personas que quieren crecer dentro del sector a comprar VTCs, y son muchos en esa situación. ¿Por qué limitar la posibilidad de crecer dentro del taxi? En vez de eso crecen dentro de las VTCS y se produce una competencia desleal del taxi dentro del propio

“Cuando se presenta una entidad del taxi contra el taxi, malo”

taxi En cambio, si abriéramos esa opción, muchos de esos profesionales se quedarían. Lo mismo con los taxistas jubilados, que ceden sus licencias a gestorías que mal pagan al conductor en vez de venderlas a taxistas que quieren crecer.

También es importante cambiar la imagen, pero el problema es que cada día que pasa sin poner el taxi lo primero, pierden una oportunidad. En vez de estar en esto, están en batallas judiciales constantemente. Y cuando se presenta una entidad del taxi contra el taxi, malo, eso es que hay

algo que no funciona. Tenemos que dejarnos de personalismos y entender que el taxi está por encima de cualquier organización e interés personal.

G.T.- Volviendo a las iniciativas de la Asamblea de Madrid, también se ha aprobado por unanimidad el Consejo Regional del Taxi para que sirviera de punto de encuentro entre el sector y la administración. ¿Hay alguna novedad con respecto a su puesta en marcha?

P.R.S.- En junio quedó aprobada una PNL consensuada por todos los grupos autonómicos que incluían, además del Consejo, las modificaciones de la ley y el reglamento de transporte, algo que me sorprendió porque ya se había avanzado en la comisión que pidieron de control al gobierno. Pero pedir por una PNL algo que se ya ha anunciado, si todos los grupos políticos están de acuerdo, creo que avala la decisión por parte de esta dirección general de pretender esa modificación.

G.T.- ¿Cree que el taxi necesitaba este órgano?

P.R.S.- Sinceramente, y así y se lo dije a Daniel Viñón, del PSOE, no lo veía claro. Ya existe un Comité Madrileño del Transporte por Carretera, donde están representadas todas las organizaciones del taxi reconocidas dentro del Comité, que son Gremial, AMT y FPT. Desde mi punto de vista, la creación del Consejo viene aparejado a que Élite, que no está en el Comité, entre en él. Pero el año que viene hay renovación del Comité y creo que es importante que estén en el Comité porque son una voz más para aportar y debatir.

Por otro lado tengo intención de realizar una serie de modificaciones dentro del Comité, como es la separación en dos subcomisiones al transporte de mercancías y de viajeros, porque aún siendo transportes, las coincidencias en sus problemas no tienen nada que ver. También me gustaría modificar la periodicidad para reunirnos, que no sea solo una vez al año, o bajo demanda de una de las organizaciones que lo configuran. No obstante, las relaciones que hay con las organizaciones del taxi son muy habituales. Suelo escribirme prácticamente a diario con las organizaciones del taxi porque ellos o yo nos pedimos información y cuando lo han solicitado les he recibido de forma inmediata.

Pilar G. Matorra

STADI



STADI
STADI
STADI

El taxi barcelonés, dividido ante la



El IMET propuso eliminar los suplementos manuales.

Ante la falta de consenso en la Taula Técnica, el Instituto Metropolitano del Taxi ha decidido congelar las tarifas de Barcelona para 2017. Una medida respaldada por la Asociación Élite –que celebró previamente dos asambleas explicativas–, la Asociación Empresarial del Taxi (AET) y los dos representantes de los taxistas asalariados. Sin embargo, Agrupación Taxi Companys no firmó como muestra de su desacuerdo, lo que evidencia una división del sector en este punto.

La propuesta tarifaria para 2017 que durante estos meses de reuniones previas en la Taula Técnica ha ido presentando el Instituto Metropolitano del Taxi a las asociaciones con representación en la misma, no han terminado de generar el consenso necesario en el sector barcelonés.

Inicialmente, el principal motivo de conflicto fue la posible eliminación de los suple-

mentos manuales, propuesto en julio, como por ejemplo el suplemento de maletas. Esto generó un gran revuelo y la fuerte oposición de una parte importante del sector del taxi de la Ciudad Condal. Además, el IMET, en ese mismo documento, también propuso reducir el número de tarifas a tan solo dos, donde la primera sería aquella tarifa urbana con una determinada bajada de bandera y un determinado precio por kilómetro; mientras que la segunda estaría orientada a los viajes a estaciones de tren, puerto y aeropuerto, con una bajada de bandera de 5,10 euros y que incluiría un suplemento nocturno que variaría los fines de semana.

Esto fue muy criticado entre otras por la Asociación Élite Barcelona, que calculó que con este modelo el taxista podría perder hasta “un 30% de su volumen de ingresos”. La respuesta de Élite a esta proposición fue presentar un modelo tarifario, que presentaba similitudes a la del IMET, pero que tenía un precio por kilometraje mayor, justificado en que era la única manera de contrarrestar la eliminación de los suplementos que pretendía la administración.

Ante esto, el IMET presentó un estudio económico mediante el que justificaba su postura de que la subida de tarifas era

inviabile. Este estudio no fue contrarrestado en las últimas reuniones por parte de ninguno de los miembros de la Taula Técnica, por lo que la Comisión de Precios determinó entonces, en base al estudio de la administración, que era imposible que aumentaran las tarifas.

Así pues, y ante esta tesitura, la asociación profesional Élite Taxi Barcelona, que había propuesto una subida de tarifas con su modelo de cambio tarifario, celebró dos asambleas para informar a los taxistas de la Ciudad Condal. Estas asambleas tuvieron lugar el día de antes de la firma de la congelación de tarifas -27 de octubre- y, en ellas, los asistentes aprobaron por unanimidad la solicitud de la congelación en vista de que las alternativas podrían ser incluso más perjudiciales para los profesionales.

Élite se comprometió a que solicitaría esa congelación con la condición de que no se modificase absolutamente nada de ninguna tarifa, ni en horarios nocturnos ni tampoco en los días festivos. La entidad consideraba importante la congelación, sobre todo de cara a trabajar desde ya en “preparar un cambio sustancial de la estructura tarifaria que esté dentro de la nueva normativa que se modificará en los próximos meses”, según se acordó en una reunión que mantuvo Élite Barcelona con la Dirección de Transportes de la Generalitat.

En un comunicado, la asociación quiso dejar claro que siempre han negociado

congelación de tarifas

pensando en las opiniones sacadas de encuestas y reuniones con los taxistas, pero que al final “era su propuesta o congelar”. La asociación, que el pasado mayo adquirió una importante representación en la Taula Técnica, ha asegurado que en el plazo de año y medio “van a tener que cambiar muchas cosas para poder competir en igualdad de condiciones con las VTCs y las apps disruptivas que van a entrar en nuestra ciudad a operar”. En ese punto, en Élite consideran un éxito que finalmente se vaya a instaurar la página web de control para las VTCs, ya que esto ayudará a “combatir el intrusismo voraz que estamos sufriendo y la impunidad con la que actúan muchas empresas en nuestras calles”.

ATC, contra la congelación

Partiendo de una posición claramente contraria al estudio económico del IMET, y teniendo en cuenta el aumento de los costes que los taxistas han experimentado en la segunda mitad del año, Luis López, presidente de la Agrupación Taxi Companys, justifica la negativa de su asociación a la firma de la congelación de tarifas para 2017.

“Cuando en años anteriores subía el IPC determinadas cantidades, nosotros no podíamos subir los precios al mismo ritmo porque entendíamos que era generar una corriente negativa para el taxi”. En este aspecto, el presidente de ATC explica que el sector del taxi siempre contaba con un margen de subida que nunca llevó a cabo y que ahora, tras llevar siete años de crisis

que les ha hecho perder un 40% de la recaudación, sí se podría hacer.

“El taxi de Barcelona no está ni mucho menos entre los más caros”, explicó López, que, en defensa de la postura de su asociación, reivindicaba el desfase negativo que aparece, según su criterio, en el informe presentado por la administración sobre los costes. “Siempre hemos coincidido con estos informes de costes que nos ha presentado el IMET, pero este año nos parece que no están recogiendo la realidad del sector”, indicó. Para él, el principal error del estudio es que desde la administración se habrían fijado en un IPC sectorial del transporte cuando se tienen que fijar en un IPC “específico del taxi”.

Además, ante la negativa de la Comisión de precios a subir las tarifas bajo ninguna circunstancia, López quiso recordar que en el mes de julio el IMET presentó unas tarifas donde sí que se subía un 1,62% el precio, por lo que no entiende que se haya optado por la firma de la congelación.

Junto a la congelación en sí de las tarifas, que con el cambio de calendarios se obligará a los taxistas a pasar por Industria de igual manera, desde ATC critican también las formas de llevarla a cabo. “Nos dicen que para este año congelamos, que forman una comisión tarifaria, cambiamos el calendario en diciembre, y en abril o mayo, si llegamos a un acuerdo de subida o cambio tarifario, se plantearán hacerlo”, explicó López, a lo que añadió su frontal rechazo puesto que “nos harían pasar dos

veces por el instalador a los taxistas y, además, ya se formó una comisión tarifaria en marzo de este año y se llegó a un acuerdo, pero tras las elecciones a la Taula Técnica ese trabajo ya no valía para nada”.

Desde la agrupación ven esta congelación como “una maniobra de la administración para no llegar a un acuerdo de cambio del sistema tarifario, lo que nos impide competir con nuestros rivales en el mercado y hacer unas tarifas más transparentes”.

Sobre el cambio de actitud de Élite Barcelona en la forma de afrontar el cambio de tarifas, el presidente de Taxi Companys considera que ha habido “cierta falta de criterio”. “No quiero que se entienda como una crítica hacia ellos, no sé si les ha pillado por sorpresa o qué ha pasado, pero no se puede llegar a una reunión pidiendo una subida de un 14% y acabar firmando una congelación de tarifas”, explica López, quién se lamenta indicando que “algo ha fallado” para que al final se aceptase el documento del IMET.

Ante este cambio, desde Élite han querido transmitir al sector que aunque están aprendiendo rápido, “somos seres humanos, tenemos los medios que tenemos y lo hacemos lo mejor que sabemos”. En el comunicado en el que se informaba de esa congelación, Élite prometió que seguirán “mejorando con la misma ilusión del primer día y con la misma humildad, defendiendo lo que la asamblea decida por encima de todas las cosas”.



La Feria del Taxi más 'eco' llega a Madrid

Los vehículos ecológicos y los combustibles alternativos serán dos de los principales protagonistas de la XI Feria del Taxi, que este año celebra su quinta edición en Madrid los días 26 y 27 de noviembre en el Pabellón 1 del recinto ferial IFEMA.

La Feria, según explicó su director José Antonio Rojas, quiere hacer especial hincapié en la concienciación contra el cambio climático, la contaminación en las ciudades y el uso eficiente de un modelo sostenible de transporte en el que el taxi lleva años de ventaja sobre otros transportes.

Según las cifras, son más de 5.000 los taxis eco que ya circulan por nuestras ciudades, y la tendencia, forzada también por las propias administraciones, es que los taxis respetuosos con el medio ambiente continúen creciendo.

Pero en la Feria no solo habrá coches, sino que su intención es convertirse en un espacio de referencia para los profesionales, no solo a nivel comercial, sino también a nivel sectorial. Para ello se han añadido actividades paralelas, además de las comerciales, que se desarrollarán durante la Feria.

Ponencias, debates y actividades prácticas orientadas directamente a los temas que más

preocupan actualmente al taxista como son la competencia del sector, obligaciones y derechos del taxista, seguridad, salud, etc.

Más metros para el sector

La Feria es el único espacio dedicado en exclusiva al taxi y en esta ocasión se ha duplicado la superficie de ediciones anteriores, más de 4.000 metros cuadrados. Allí se podrán conocer las últimas novedades en automoción, tecnología, seguridad, accesibilidad, combustibles alternativos, y todo aquello relacionado directa o indirectamente con el sector.

Además, conscientes de que son muchos los desafíos que plantea el presente y el futuro para el sector, desde la Feria quieren convertirse en "el vínculo que una a las diferentes partes implicadas" potenciando el debate entre las agrupaciones relevantes del sector como son sindicatos y asociaciones. "Este es un evento único de encuentro entre taxistas, administración, sindicatos y asociaciones, además de un punto de encuentro para las marcas", señaló durante la presentación de la Feria en el Ayuntamiento de Madrid el propio director de la misma. Esta es, además, la primera vez que el consistorio madrileño respalda una iniciativa que califica de punto de unión para el sector.

HORARIO

Días 26 y 27 de Noviembre

Sábado: de 10:00 h. a 20:00 h.

Domingo: de 10:00 h. a 19:00 h.



14. 10. 2011. 11. 2011.

FERIA TAXI

SAO PAULO

1111 1111 1111



**Innovation
that excites**

ENTREVISTA A JOSÉ LUIS RODRÍGUEZ (Taxista LEAF de Madrid)

José Luis Rodríguez tiene 48 años y hace 13 que trabaja como taxista en Madrid. Hoy, orgulloso de haber recorrido 77.000 km sin emisiones gracias a su LEAF Acenta, está convencido de que hacer el cambio al eléctrico ya es posible.

¿Desde cuándo conduce un taxi eléctrico y por qué decidió hacer el cambio? ¿En qué le ha ayudado en el día a día?

Trabajo con un coche eléctrico desde abril de 2015. Lo decidí por dos sencillas razones: ahorro en gasolina y contaminación. Lo que más agradezco es el confort de la conducción, es tan silenciosa que hasta me he acostumbrado a ir sin la radio.

¿Qué cambios le ha comportado en los costes de mantenimiento frente a un vehículo de combustión interna?

El vehículo eléctrico es mucho más barato que un vehículo de combustión: antes gastaba entre 400 y 500 euros en gasoil, ahora tan sólo gasto 33 euros en luz. Sin recargas extra y sumándole al alquiler de mi punto de recarga y la amortización del equipo, estaríamos hablando de unos 100 euros al mes.

¿Cuántos kilómetros hace diariamente de media? ¿Cuántas recargas suele necesitar y dónde recarga?

Cada día hago unos 200 kilómetros aproximadamente. Salgo de casa con la batería cargada al 100% en el punto de recarga instalado en mi parking y durante el día hago una parada en algún punto de recarga rápida de Nissan.

¿Considera que hay diferencia entre el cliente/usuario de vehículos ecológicos respecto al vehículo tradicional?

Por mi propia experiencia, el cliente se siente orgulloso de utilizar un vehículo eléctrico, además suelen ser más amables y complacientes, transigentes con los tiempos de espera o generosos con los pagos.

¿Qué sucede si no puede realizar una carrera por un tema de autonomía?

No pasa nada, porque se trata de "cambiar el chip" en la manera de trabajar. Conducir un vehículo eléctrico te hace ser más despierto y previsor, porque conduces teniendo en cuenta las limitaciones de autonomía y

aprendes a gestionar las carreras de otro modo. Con el eléctrico gasto 1 euro por cada 100 kilómetros, así que en comparativa con un combustión siempre me acaba saliendo a cuenta.

A nivel de producto, ¿es su vehículo suficiente para satisfacer las necesidades del servicio del taxi?

Sí y además es más espacioso de lo que parece. Tiene 5 plazas útiles, un amplio maletero de 370 litros y una autonomía suficiente para el día a día.

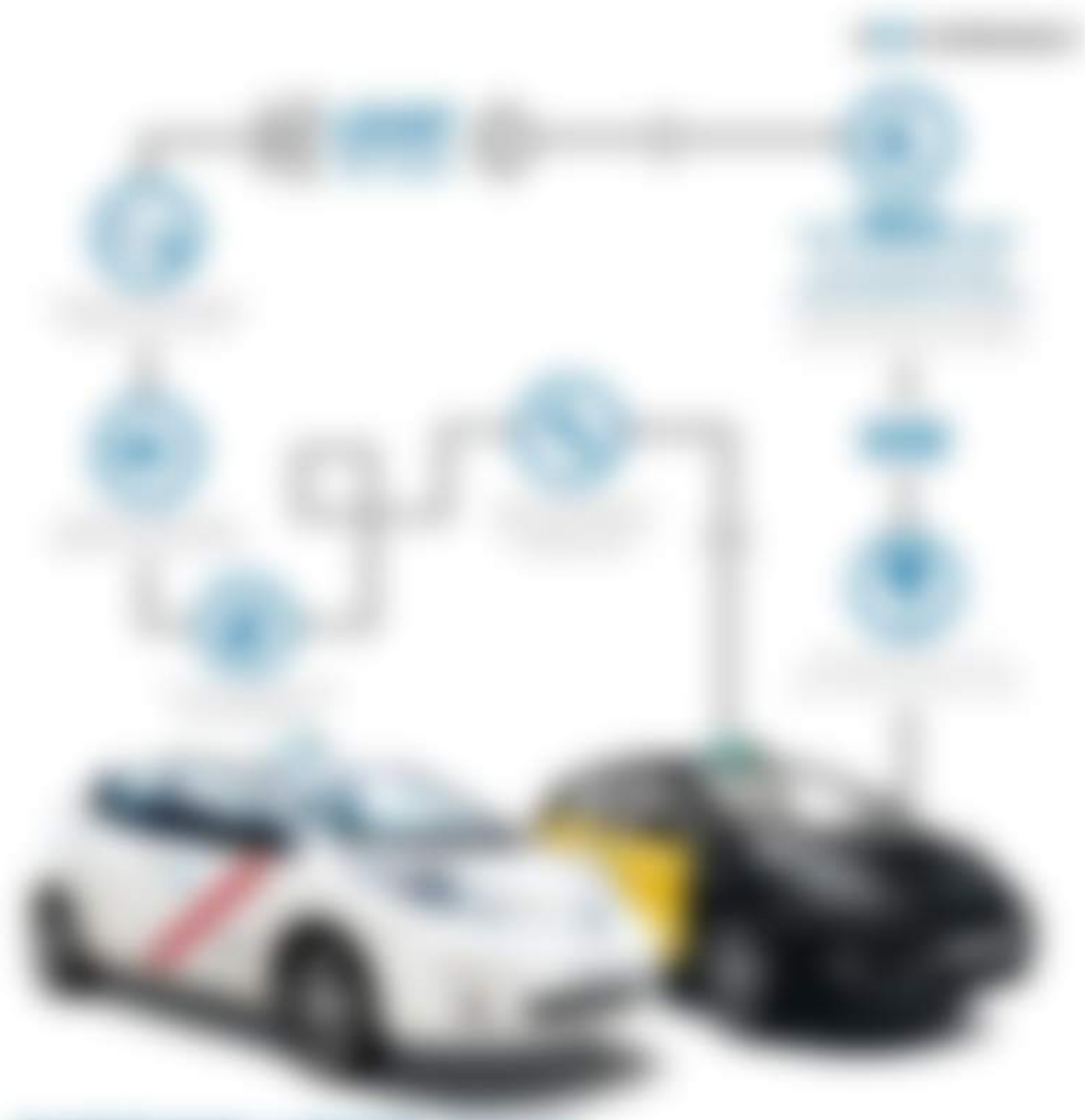
¿Y qué hay del mantenimiento del vehículo?

Prácticamente no hay gastos de mantenimiento. Te olvidas de correas, embragues o problemas por kilometraje excesivo y las pastillas de frenos duran mucho más.

¿Cree que actualmente los taxistas están bien informados sobre los beneficios del taxi eléctrico? ¿Qué se podría mejorar para popularizar su uso?

Aún existe mucha desinformación pero creo que en entrevistas como ésta son la mejor manera de hacer llegar sus beneficios al resto de taxistas. Es cierto que aún hace falta una mayor infraestructura y reducir las trabas administrativas, pero aún así estoy súper contento de haber hecho el cambio.





Wiring Diagram

1. Battery

2. Fuse Block

3. Lighting Circuit

4. Horn Circuit

5. Wiper Circuit

6. Power Window Circuit





El futuro del taxi en cifras

Muchos hablan del taxi como sector estratégico y, sin duda, hay cifras que pueden respaldar esta afirmación. Tomando como ejemplo el taxi de Madrid, y según datos publicados por Servimedia, si el taxi madrileño desapareciera las Administraciones dejarían de ingresar anualmente los 187 millones de euros que los taxistas aportan a través de sus impuestos y cotizaciones sociales.

Solo en esta comunidad, el taxi aporta a las arcas públicas 90,6 millones de euros en cotizaciones sociales, 17 millones de euros a través del IRPF, 28,7 millones de euros con el IVA, 50 millones de euros en impuestos indirectos (combustibles), un millón de euros a través del impuesto municipal IVTM (impuesto de circulación).

Además, si el taxi no existiera, también se verían afectados otros sectores directamente implicados con su actividad como son las estaciones de servicio, que dejarán de recibir anualmente los 86,2 millones de euros que los taxis aportan en la actualidad, o los talleres de mecánica que tampoco recibirán los 19,7 millones de euros anuales que gasta el sector. Tampoco los fabricantes de vehículos facturarían unos 49,5 millones de euros al año ni las aseguradoras 20,6 millones de euros.

En suma, la aportación económica del sector la economía madrileña se estima en 376.061.008 millones de euros, cerca del 0,2% del PIB.

Más pago con tarjeta

Que la recuperación económica es una realidad puede comprobarse con el aumento del pago con tarjeta de crédito. Según datos de HelpMyCash.com, el incremento del número de operaciones ha sido gradual. Desde 1997, fecha a partir de la cual el Banco de España publica datos relativos a las transacciones con tarjetas, el número de operaciones siempre ha ido en aumento con un crecimiento medio anual del 14,16 %. Desde el 97, el año en el que más creció el número de operaciones fue 2002 cuando repuntaron un 54,82 %. Por el contrario, el año en el que menor ha sido el incremento es 2012, con un aumento de tan solo el 0,15 %. En la última década, estas operaciones han crecido un 131 % entre 2004 y 2014 y un 502 % desde la entrada del milenio. Por ello, y ante la obligatoriedad de las administraciones de que todos los taxis de Madrid y Barcelona lleven TPV y fomenten el uso de este sistema para el pago, son muchas las entidades bancarias que apuestan por ofrecer sus servicios. Es el caso de **Caixabank**, que ofrece diferentes opciones financieras que se adapten a las necesidades del profesional, sí como interesantes servicios como la incorporación del sistema contactless a sus TPV.





Crece el interés por los combustibles alternativos

Según la Organización Mundial de la Salud, la mayor parte de la contaminación del aire es obra del ser humano y se produce por la combustión ineficiente de combustibles fósiles; por ejemplo, los gases de escape de los automóviles.

Por ello es importante conocer las alternativas a estos combustibles fósiles. Es el caso del GLP o autogas, actualmente, el carburante alternativo más utilizado en el mundo según la Asociación Española de Operadores de GLP, AOGLP, con más de 25 millones de usuarios a nivel mundial. En Europa, lo usan 15 millones de vehículos y en España, más de 40.000. Existen más de 900 puntos de suministro en todo el país, de los cuales más de 500 están situados en estaciones de servicio. Además, las previsiones de futuro son muy positivas, y se prevé que en 2020 España cuente con 1.200 estaciones en las que se podrá repostar GLP y unos 250.000 vehículos propulsados con autogas.

Debido a sus aportes en materia medioambiental, el autogas goza de ventajas fiscales en España, donde cuenta con un Impuesto Especial de Hidrocarburos reducido que hace que su precio sea mucho menor que el de los combustibles tradicionales. Este factor hace que el uso de autogas represente un ahorro de entre un 15% y un 40% con respecto a aquellos, y que en el caso de un vehículo transformado el coste de la inversión a realizar para convertirlo

a autogas se pueda amortizar en plazos razonables.

En cuanto al ahorro comparado con otros combustibles, según datos de AOGLP, organización a la que pertenece, entre otros, **Repsol**, el ahorro frente a los combustibles tradicionales alcanza el 40%. Primero porque reduce el coste del mantenimiento, ya que disminuyen las averías en comparación con otros motores de inyección, y también un ahorro directo en el surtidor, más económico que otros combustibles. Por ejemplo, con 25 € podemos recorrer 200 km más con un vehículo autogas, que a gasolina, con sus mismas prestaciones, pero a un precio mucho más económico y, además, siendo más respetuosos con nuestro entorno.

De acuerdo con estudios comparativos con gasóleo, el Autogás reduce hasta en un 96% las emisiones de NOx y en un 99% las emisiones de partículas. Además, ayuda a disminuir las emisiones de efecto invernadero.

Ventajas mecánicas

El dinero y el factor eco no son las únicas características a tener en cuenta. También es importante conocer que los vehículos de autogas tienen menos averías al no tener azufre y tener una combustión más limpia y sin residuos, lo que alarga la vida del motor. Además se amplían los plazos de cambio de aceite y se produce un desgaste menor de los cilindros y segmentos del motor.



Section header or title text, appearing as a horizontal bar with a light orange background.



Main body of text, consisting of several lines of blurred text.

Text block with a light orange background, possibly a callout or a highlighted section.

Bottom section of text, including a horizontal bar with a light orange background and a small circular icon on the right.



Recta final para ser más accesibles

Dentro de un año, todos los municipios españoles tendrán que tener en su flota al menos un 5% de vehículos adaptados. Quedan 365 días para que se aplique el RD1544/2007 y todavía hay mucho trabajo que hacer.

Según el artículo 8 de la normativa, "en todos los municipios, los ayuntamientos promoverán que al menos un 5 por ciento, o fracción, de las licencias de taxi correspondan a vehículos adaptados." y en su punto 3 daba un plazo no superior a diez años para su ejecución.

Sin embargo, casi una década después, en el 74,2% de los municipios hay menos de 5 taxis

adaptados por cada 100 de la flota, según los últimos datos disponibles recogidos por la Fundación ONCE y el Comité Español de Representantes de personas con discapacidad, CERMI. Las únicas comunidades que superan este ratio son Melilla, Región de Murcia, Navarra y Extremadura.

Aunque el último informe sobre taxis accesibles es de junio de 2014 y seguramente las cifras hayan crecido, como es el caso de Madrid, desde ambas organizaciones destacaban que en el 86% de los municipios no se ponían en marcha ninguna medida para fomentar la adaptación de los vehículos taxis.

Pocas medidas

En el 13,7% restante, es decir, 17 de 124 municipios, se apuesta por los bonotaxis, por las ayudas directas a los profesionales para la adquisición y adaptación de los vehículos euro-taxis, o para su mantenimiento anual.

Eurotaxi como el nuevo Caddy TGI de **Volkswagen** con un consumo más económico y con las misma fiabilidad de siempre.

Además de las medidas económicas, desde las administraciones se apuesta por otro tipo de iniciativas, como la obligatoriedad de que las nuevas licencias sean adaptadas, el caso de Málaga, poder trabajar más días y no estar supeditados a los descansos obligatorios, como en el caso madrileño que pueden trabajar 16 horas de lunes a domingo o en Mataró, ciudad en la que tampoco están obligados a descansar.

Sin embargo, a pesar de la buena voluntad de los ayuntamientos, desde la Fundación ONCE y el CERMI temen que si esta situación se está dando en los municipios de más de 50.000 habitantes, en los que se incluyen las poblaciones más importantes de España como Madrid y Barcelona, la realidad en municipios con menor hábitat y de carácter rural, en los que además la oferta de transporte público es más reducida, puede estar siendo dramática para muchas personas.





La última tecno revolución ya está aquí

El gran avance tecnológico que ha vivido la sociedad tiene un claro reflejo en el sector del taxi. Solo hay que mirar al taxímetro para comprobarlo. Del taxímetro de la antigua Roma, que liberaba un número de bolas en función del recorrido, al que llevan los actuales taxis han pasado muchos siglos y mucha, mucha tecnología. Y no obstante, en esta carrera por la innovación, no está escrita la última palabra.

La tercera revolución de las comunicaciones móviles llegará en 2020 gracias a la tecnología 5G, según los expertos en la materia. Una evolución "necesaria" que ya está llevándose a cabo y que permitirá la creación de una sociedad "hiperconectada". Tal vez esto no afecte directamente al trabajo del taxi en su día a día, pero seguramente se beneficiará de muchas de las novedades que esta nueva red de telecomunicaciones le brindará.

Según los expertos, será precisamente el sector automovilístico donde arrancará el desarrollo comercial de estas redes así como de los servicios asociados: sistemas de seguridad, anticolidión, guiado, conducción asistida o autónoma. Otro de los campos de aplicación de esta tecnología 5G será la gestión inteligente

de ciudades a través de sensores inalámbricos en "smart cities".

No será la única revolución tecnológica por llegar. El pago a través de los teléfonos móviles es cada vez más habitual, y los grandes fabricantes están ya desarrollando y lanzando al mercado sus propios sistemas. Eso sí, será necesario que las operadoras de telecomunicaciones trabajen al mismo ritmo para garantizar la seguridad en las transacciones comerciales y ya hay algunos proyectos piloto precisamente relacionados con el transporte público, que permite su pago con el móvil, como es el caso del autobús y metro de Valencia.

Más capacidad, mejor conectividad

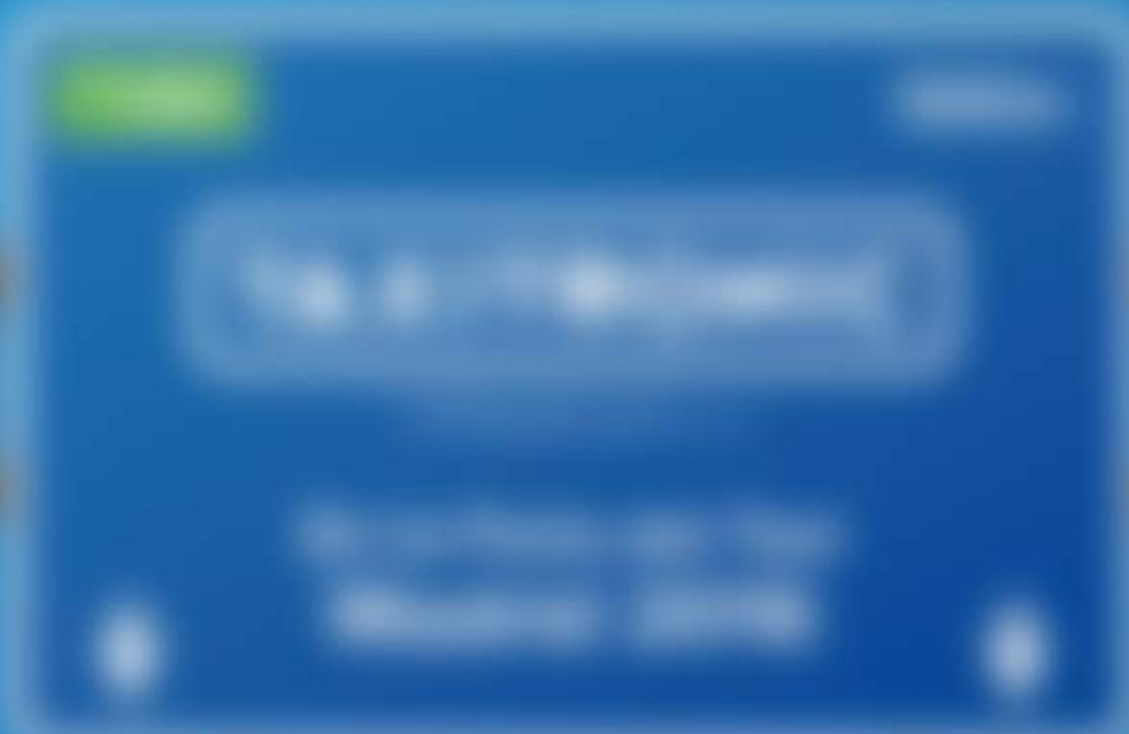
Sin lugar a dudas, en 2015 el hecho más destacado ha sido el importante crecimiento del número de accesos de banda ancha ultrarrápida contratados en nuestro país, que ha permitido mantener a España a la cabeza de Europa en el número de suscripciones de fibra óptica. Esta mejora de las conexiones a nivel general beneficiará a quienes trabajen con las líneas telefónicas, como es el caso de los radiotaxis. Desde hace unos años, además, las radioemisoras apuestan por ofrecer más servicios sin restar calidad, siendo la nube una de las alternativas que más está creciendo en los últimos años.

Es el caso del Alfa 6 de **Taxitronic**, un potente conjunto de aplicaciones para radiotaxi, que ha evolucionado a la tecnología de la nube. Basado en dos servidores físicos, puede soportar alrededor de 10.000 taxis y 100 operadores de call center. Una opción que permite compartir operadores entre radiotaxis lo que, además, conlleva una reducción de costes en personal.



THE UNIVERSITY OF
MICHIGAN LIBRARIES

300 N ZEEB RD
ANN ARBOR MI 48106-1500



UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES
300 N ZEEB RD ANN ARBOR MI 48106-1500

UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES



La vida ya es puro móvil

Las tecnologías en general e Internet en particular son mucho más que simples herramientas que nos ayudan en determinadas actividades. Ahora forman parte de nuestro día a día más cotidiano, ya sea en nuestros momentos de ocio como de trabajo.

Y el uso del smartphone o teléfono inteligente ha sido decisivo para esta evolución en nuestra forma de relacionarnos con internet. Según datos de la Fundación Telefónica, antes del año 2014 el ordenador era el dispositivo a través del cual se accedía fundamentalmente; en 2014 se produjo un empate entre el ordenador y el teléfono móvil, y en 2015 se observa ya una supremacía clara del smartphone, 88,2% frente a 78,2%. Esta brecha se amplía en el caso de los más jóvenes, hasta 17,1 puntos, lo que hace presagiar que durante los próximos años esta tendencia continuará creciendo.

Pero los últimos años nos han traído otras novedades tecnológicas, como el gran avance de los denominados wearables. Dispositivos o sensores que, como los smart watch o las gafas de realidad virtual, se imponen en la sociedad. Aunque los smartphones continúan siendo líderes en el mercado y

en el tercer trimestre de 2015 se vendieron 355,2 millones de

unidades, un 6,8% más que en el mismo período de 2014, durante ese mismo periodo se han vendido 76,1 millones de unidades wearables, lo que supone un incremento del 163,6 % respecto de los 28,9 millones de 2014; asimismo, se calcula que tendrá un crecimiento anual del 22,95% hasta 2019.

Taxi en la mano

La revolución tecnológica siempre ha estado muy presente en el mundo del taxi y no era de extrañar que, con la aparición de las apps, cada vez fuera más habitual poder pedir un taxi a través del smartphone.

Primero como una alternativa al teléfono y hoy como plataforma de pleno derecho para pedir taxi, son pocas las radioemisoras españolas que no cuentan a día de hoy con una aplicación propia. **Pidetaxi**, la app desarrollada por la Asociación de Radio Taxis de España, ARTE, es a día de hoy la que cuenta con una mayor flota distribuida en 50 ciudades españolas con más de 15.000 taxis. Con la vista puesta en el futuro, la organización continúa trabajando para ofrecer más opciones y alternativas tanto a los profesionales como a los usuarios. El pago con Paypal, la posibilidad de contactar con el usuario directamente son algunas de las últimas novedades incorporadas a un sistema creado desde el propio sector para no quedarse atrás en la carrera tecnológica.



Download the app now

Spotify Premium



Spotify Premium

“El Reglamento es fundamental para nuestra supervivencia”

Reelegido recientemente como presidente de la Federación Regional del Taxi, así como de la Asociación Provincial de Ciudad Real, Manuel García Naharro promete continuar luchando para que vea la luz un Reglamento del Taxi que considera vital para el futuro del sector castellano-manchego. Además, quiere mantener las iniciativas sociales como la lucha contra la violencia de género, en las que el taxi tiene mucho que aportar.

El próximo 25 de noviembre se celebra el Día Internacional de la Eliminación de la Violencia contra la Mujer. Justo hace un año por esas fechas, la Federación Regional del Taxi firmó un convenio con el Instituto de la Mujer de Castilla-La Mancha para colaborar e intentar erradicar esta lacra de la sociedad. Un año después, Manuel García Naharro, taxista de Montiel y presidente de la federación, analiza las actuaciones que se han llevado a cabo de todas las acordadas en el convenio y explica el porqué no se ha ido a más. La principal razón es, precisamente, la no publicación de un Reglamento del Taxi que impide que ciertas acciones queden reguladas.

Gaceta del Taxi.- A finales de noviembre del año pasado firmaron el acuerdo con el Instituto de la Mujer, ¿en qué fase se en-

cuentran con respecto a las actuaciones acordadas en el convenio contra la violencia de género?

Manuel García Naharro.- Mediante la firma del convenio nos comprometimos a sensibilizar, dentro de nuestras posibilidades, sobre esa lacra que afecta a toda nuestra sociedad. En un principio nosotros centramos el proyecto en una serie de actuaciones. La primera era la campaña que ahora estamos llevando a cabo con la pegada de unos vinilos en los coches contra la violencia de género. Esa acción va unida a un proyecto que tenemos para que en Castilla-La Mancha el taxi pueda llevar a las mujeres cuando sufren esos maltratos a los centros de acogida, a las casas tuteladas, al juzgado, etc. En definitiva, ese tipo de desplazamientos que en Castilla-La Mancha los lleva a cabo la Policía Local o la Guardia Civil, pero que la directora del



Manuel García Naharro, presidente de la Federación Regional del Taxi C-LM.

Instituto de la Mujer, Araceli Martín, pensó que sería mucho más íntimo y menos violento para los afectados si se realizara con el taxi.

G.T.- ¿Cuándo creen que podrán realizar esos traslados de manera consensuada con la administración?

M.G.N. - Eso a día de hoy no lo estamos llevando a cabo por que va unido a la publicación de un Reglamento, el cual está todavía pendiente. En ese texto nos gustaría incluir que el taxi pueda hacer ese tipo de traslado, pero no hay forma de que salga adelante. Hay un punto que redactamos que dice que los taxistas podrán trasladar a las personas víctimas de violencia de género y a sus hijos a centros sanitarios, juzgados, o casas de acogida, aunque ello implique la recogida de pasajeros fuera del término municipal. Actualmente, cargar en un sitio distinto de donde está residenciada la licencia es imposible, por lo que estamos expectantes tanto nosotros como la Directora del Instituto de la Mujer.

G.T.- En ese Reglamento, también se incluiría un artículo para prohibir cualquier tipo de publicidad sexista...

M.G.N. - Efectivamente, esa es otra de las cosas acordadas en el convenio que firmamos. Dentro del Reglamento, en el artículo que hace referencia a la publicidad en los taxis, de voluntad propia incluimos un punto en el que se dice que se podrá llevar todo tipo de publicidad siempre y cuando no contenga contenidos sexistas o que denigren a la mujer, puesto que el taxi no debe ser partícipe de ese tipo de cosas.

“El taxi no puede publicitar contenidos sexistas”

G.T.-Ha hecho referencia a esa situación de larga espera con respecto al Reglamento, que usted ha calificado como de bloqueo, ¿por qué cree que no avanza teniendo en cuenta que Castilla-La Mancha es de las pocas –sino la única– comunidad que no dispone de Reglamento del taxi?

M.G.N. - Creo que somos la única Comunidad Autónoma que no lo tiene, no creo que haya alguna más. Es algo que nos limita muchísimo. Tenemos una Ley de Transporte de Viajeros por Carretera de Castilla-La Mancha, que salió en el 2005 y no se ha llegado a hacer una regulación desde entonces. Han pasado 11 años y habría sido necesario que se hubiera reglamentado hace tiempo porque la situación del taxi ha cambiado. Todas las demás regiones se han actualizado y han intentado combatir esta tipo de problemática. Nosotros intentamos combatir pero estamos anclados en un Reglamento de 1979 y que no da más de sí. Todo esto nos lleva a una situación extrema en Castilla-La Mancha que nos impide evolucionar.

G.T.- ¿Por qué cree que no hay un paso adelante con respecto a este asunto por parte de la administración?

M.G.N. - La verdad que lo ignoro, supongo que hay muchos lobbies interesados en el transporte de viajeros. Aquí siem-





La campaña contra la violencia de género del taxi



García Naharro en una reunión con CERMI.

pre se ha tenido una predilección con el transporte de viajeros en cuanto a lo que son los autocares. Siempre los han visto como algo mejor que el taxi y a nosotros nos han ido relegando al ostracismo, nos han ido relegando de esas posibilidades que antes teníamos.

Hay que pensar una cosa y es que en Castilla-La Mancha se vive una situación con respecto al taxi especial, al igual que creo que pueda pasar en Castilla y León o en Extremadura. Nuestra dispersión geográfica es enorme, la cantidad de pueblos es muy grande y aquí casi el 70% de las licencias son de ámbito rural y están en poblaciones de menos de 1.500 habitantes. Eso, unido a la situación que se ha dado de negarnos el servicio que no cubrían las líneas regulares de autobuses, nos han dejado muy dolidos. Lo curioso de todo esto es que los propios autobuses dejaron de hacer estos servicios porque no les salía rentable y no nos dejan hacerlos a nosotros cuando tenemos capacidad para prestar ese servicio.

Pasa lo mismo con los traslados a las personas con diálisis. Hemos estado haciendo transporte sanitario toda la vida, hasta el momento en que llegaron las ambulancias colectivas o, como yo las denomino, las "ambutaxis", que hacen ese tipo de servicio.

G.T.- ¿Han tenido algún encuentro reciente con la administración con respecto al Reglamento o ya han desistido?

M.G.N.- No podemos desistir, es algo fundamental para nuestra supervivencia. Lo que pasa es que hay una tranquilidad que parece que no tienen prisa por nada, una inacción que es desesperante para noso-

tros. Pero hace poco ya dije que estamos barajando otras opciones. Si el diálogo, el exponer ideas, el querer dialogar no es suficiente, pues a lo mejor están esperando a que tomemos otras iniciativas. Nosotros llevamos trabajando en este texto casi cuatro años, a nosotros se nos pidió por parte de la Junta de Fomento un borrador que lo elaborase el propio sector para ver qué necesidades teníamos y empezar a trabajar a partir de ahí. Sin embargo, ése es el que trabajamos, como vinieron las elecciones, no sirvió para nada. Pero ahora, tras año y medio de mandato, y teniendo en cuenta que el borrador elaborado por la administración es en un 90% similar al que nosotros teníamos apalabrado con el anterior gobierno, no avanza. No me cabe otra explicación que el hecho de que haya muchos intereses detrás, y la única justificación que nos ha dado la propia Consejera de Fomento es que había un ayuntamiento que lo estaba paralizando porque no estaba conforme con algunos artículos del reglamento.

G.T.- ¿Cómo se puede combatir el intrusismo y la competencia desleal dentro del propio taxi sin una ley a la que acudir?

M.G.N.- No se puede, y el principal problema que nos encontramos aquí es que vale todo. Hablo incluso de los propios taxistas, porque aquí nos hacemos competencia desleal los propios taxistas, ya que nadie nos regula y tampoco hay inspección porque los ayuntamientos pasan del taxi. Esto parece la selva y los profesionales nos ponemos trabas unos a otros. Luego, además de eso, también hay elementos negativos como el caso de BlaBlaCar, que campa a sus anchas, o la competencia

desleal por parte de los microbuses, las ambulancias privadas, etc. A todo eso hay que añadir, para rematar, el pirateo de las personas particulares que se dedican a quitarnos los servicios. En cada pueblo hay seguro uno o dos que nos hace competencia ilegal. No tenemos Uber, pero sufrimos cada día a Pepito, Manolito y Antoñito que nos hacen mucho daño.

G.T.- Hablaba antes de la escasa labor de inspección por parte de la Policía...

M.G.N.- Absolutamente nula, y eso que nosotros denunciábamos constantemente a nivel provincial, denunciábamos todo lo que llega a nuestras manos y vemos que no se hace nada.

G.T.- Durante el año que viene se debe cumplir la normativa europea para adaptar, al menos, el 5% de la flota de taxis en los municipios. Ustedes han pedido una mayor ayuda a la administración, ¿en qué situación se encuentran esas negociaciones?

M.G.N.- Estamos trabajando en estos momentos en este frente y efectivamente hemos pedido subvenciones. El 5% entra ya mismo y con la situación en la que estamos en Castilla-La Mancha, los taxistas no pueden financiar este tipo de vehículos. Me he reunido con CERMI, con Bienestar Social, con la Diputación y estamos intentando llegar a acuerdos. Sí que he de decir que en Ciudad Real, la Diputación Provincial, con su presidente José Manuel Caballero a la cabeza, está sensibilizada con el taxi y con ganas de colaborar y se ha comprometido con nosotros y está luchando para conseguir unas subvenciones que ayuden en ese sentido.

Javier Izquierdo

Project 1: Introduction to Data Science



Project Overview

This project is designed to introduce you to the fundamental concepts and tools of data science. It covers the entire data pipeline, from data collection and cleaning to analysis and visualization. The goal is to provide a solid foundation for more advanced data science topics.

Objectives:



Module	Topic	Duration
1	Data Collection	2 weeks
2	Data Cleaning	2 weeks
3	Data Analysis	2 weeks
4	Data Visualization	2 weeks
5	Model Building	2 weeks
6	Model Evaluation	2 weeks
7	Deployment	2 weeks

“Mi objetivo es que el STAC vuelva a



Carlos Fernández, secretario de la UIB.

Que el resultado de las elecciones en mayo fue un “batacazo” es algo que reconoce el propio secretario general de la Unió Intercomarcal de Barcelona del STAC, Carlos Fernández. La falta de presencia en algunos puntos claves, como el aeropuerto, la falta de comunicación con los afiliados y una división interna son, para Fernández, los principales motivos de un resultado inesperado.

Con la intención de devolver al STAC a la Taula en las próximas elecciones, aunque todavía quedan tres años y medio, el nuevo secretario de la organización ya trabaja en mejorar los puntos que, en su opinión, les han llevado a estar fuera de ella. Además, hablamos de la nueva parrilla de la T1 del aeropuerto de Barcelona, de los hoteles comisionistas y del intrusismo en esta primera entrevista para La Gaceta del Taxi.

Gaceta del Taxi.- ¿Cómo valora la decisión de Aena de mantener al taxi en la T1?

Carlos Fernández.- Tras una primera propuesta de Aena que era muy mala, porque nos ubicaba a 5 km, las asociaciones hemos unido fuerzas. Desde la Taula Técnica han tenido la generosidad de llamarnos para ir todos unidos y la verdad es que hemos conseguido que, de momento,

nos pongan en una parrilla alternativa muy cerca de la que estábamos antes, que es el antiguo aparcamiento de empleados. Como digo, es una solución temporal, porque se prevé un crecimiento en los servicios de tráfico y nos ceden la mitad para el uso como parrilla de taxi.

G.T.- ¿Cuándo sabrán si es definitivo o no este cambio de localización?

C.F.- Estamos a la espera de que la Generalitat dicte qué actividad se puede hacer en la actual parrilla de la T1, porque está dentro de un paraje natural y hasta que no dictamine no sabremos si el traslado es definitivo o no. Si resulta que la Generalitat autoriza a Aena a usarlo como aparcamiento de empleados, nos quedaremos, pero si no, tendremos que buscar otro aparcamiento alternativo pero que esté cerca de la T1. Confiamos en que Aena sí que podrá utilizarlo como parking empleados y creemos que será definitivo.

Este martes hemos estado viendo cómo hacer la distribución de las filas porque hay unos techados que son diferentes, pensados para aparcar en batería, pero hemos llegado a la conclusión de que tendremos la misma capacidad que en la parrilla actual, unos 800 coches, aunque con algunas incomodidades.

G.T.- ¿Cuándo cree que podrán instalarse en el nuevo espacio?

C.F.- No nos iremos mientras no estén los módulos de lavabos, similares a los que tuvimos en la actual parrilla ni las máquinas de vending. Supongo que no tardará más de un mes, pero todavía tenemos que reunirnos. Hasta entonces, continuamos en la parrilla de siempre pero sin servicio de restauración al no contar con los permisos de actividad para ello.

G.T.- ¿Cree que haber presentado un frente común ha ayudado a resolver positivamente este conflicto?

“Hacer frente común ha sido clave para que Aena cambie de opinión”

C.F.- Aena estaba muy cerrado en banda y creo que la decisión de la Taula de abrirse al resto de asociaciones para hacer frente común con este tema ha sido la clave principal para conseguir que Aena cambie de opinión, y no es fácil, porque Aena es un ente bastante autoritario.

hicimos dos protestas conjuntas y hubo muy buena sintonía y esa ha sido la clave para que Aena ceda. Tampoco es que pidiéramos gran cosa, porque supongo que en todos los aeropuertos de España lo normal es que las zonas de espera de los taxis se encuentren cerca de la terminal. Y más en un aeropuerto de las dimensiones que está alcanzando el aeropuerto de Barcelona y la T1, que es la terminal de referencia de las grandes compañías aéreas.

G.T.- A pesar de no estar la Taula Técnica del Taxi de Barcelona sí que han estado en estas movilizaciones contra el traslado de la parrilla. ¿Volverán a estar todos juntos con temas que les afecten como sector?

C.F.- Evidentemente la Taula es el órgano de representación y quedamos fuera por 4 votos, ha sido un poco cruel, pero lo aceptamos. Yo personalmente tengo buena relación con Taxis Companys y Élite, y nos comentamos muchas cosas, estamos mucho en contacto y dado el éxito de ir todos

ar en la Taula Técnica”

juntos, se repetirá unidad más allá de la Taula cuando sea necesario por el bien del sector. Si hay una problemática grande del taxi y las asociaciones de la Taula quieren abrirse para que formemos frente común estamos abiertos a ello porque tenemos una relación más o menos unida.

G.T.- Usted asumió el cargo en junio de este año tras haberse quedado fuera la UIB de la Taula Técnica del Taxi de Barcelona. ¿Qué balance haría de estos casi seis meses como secretario general?

C.F.- Nos hemos reunido con el Área, hemos mantenido varias reuniones con el IMET y ellos son conscientes de que no podemos estar directos en la Taula pero están abiertos al diálogo y nosotros, las aportaciones que podremos hacer para mejorar el sector del taxi de Barcelona se las presentaremos y luego desde el IMET decidirá si la llevan o no a la Taula. Pero nosotros queremos aportar lo que haga falta.

Evidentemente, para las cosas referidas al Área Metropolitana de Barcelona está la Taula, que es la encargada de llevar las relaciones institucionales, pero sí que aportamos nuestro punto de vista y hemos mantenido reuniones con la administración. En verano, por ejemplo, cuando



se detectó que de madrugada había una falta evidente de taxis, propusimos una liberación puntual de mayo hasta finales de septiembre. Después el AMB lo consultó con la Taula y se aprobó.

En el Área no estamos, pero sí estamos en el Consell Català del Taxi, donde el STAC está representado y puede participar de todas las decisiones que afectan a Transportes.

G.T.- Quedarse fuera de la Taula fue un duro varapalo para la organización. ¿Qué pasos están dando para volver a ella?

C.F.- Aún quedan 3 años y pico, pero mi objetivo es que en las próximas elecciones el STAC esté dentro de la Taula Técnica. Este año no hicimos una campaña buena, tenemos que mejorar nuestra comunicación con los afiliados, porque con 1.000 socios en el AMB, que solo te hayan votado 300 evidencia que hay un error en la comunicación y en ello estamos. Para corregirlo, vamos a crear un sistema de comunicación que sea 2.0 entre responsables de la junta y los afiliados. Que puedan consultarnos sus dudas, y cuestiones relacionadas con el taxi.

Es evidente que tampoco hemos estado ha tenido mucha presencia en el aeropuerto. Analizando los puntos de votación este ha sido uno de los puntos con más votos, y también estamos trabajando en ello. Yo he participado en las



Mantener la parrilla de la T1 ha supuesto la colaboración de todos.

asambleas que se han celebrado con motivo de Aena.

Otro de los motivos para el batacazo, porque hay que reconocer que es lo que sucedió, fue la división interna en la UIB en las pasadas elecciones y seguramente si no se hubiera producido, esos 4 votos que nos faltaron los habríamos tenido y hubiéramos entrado en la Taula.

Por mi parte, cuando asumí la secretaría llamé a Ismael Tovar para limar asperezas e incluso que parte de su lista se integrara en la actual junta para remar todos juntos y dar imagen de unión. Claro, en proporción a los resultados de las elecciones internas y, como es costumbre si alguien se incorpora a medio mandato, tiene voz pero no tiene voto. Es tradición que se haga así, e incluso puede llegarse a ser flexibles. Pero la otra candidatura declinó entrar en esas condiciones. Yo personalmente tengo una relación correcta con Ismael y espero que en lo que queda de legislatura vayamos limando asperezas para organizar una candidatura conjunta que no genere división, porque es evidente que ha perjudicado al sindicato. No digo que uno sea más culpable que el otro, pero es verdad que el sindicato ha salido perjudicado y creo que si no existiera esta división estaríamos ahora en la Taula.

G.T.- A punto de concluir el año, el IMET ha descartado reestructurar las tarifas, tal y como pedían algunas organizaciones de la Taula. A pesar de estar ustedes fuera, ¿tenían alguna propuesta elaborada?

C.F.- Aunque desde el IMET nos llamaron para presentar las nuevas tarifas, las estuve probando en un coche de inspección, nosotros este año no hemos presentado ninguna para no dividir más. Hemos visto que dentro de la Taula no había unanimidad, al menos por la parte de los autónomos, a la hora de preparar una propuesta en común.

Cada asociación presentó su propuesta y hemos analizado la situación y, seguramente, al final no se aprobará ningún cambio estructural, se añadirá un pequeño porcentaje de subida. En esta ocasión hemos dejado la responsabilidad de las tarifas en manos de la Taula.

Lucha contra los intrusos

G.T.- Uno de los grandes problemas que ha tenido el taxi barcelonés en los últimos años son los hoteles comisionistas. ¿En qué situación se encuentra esta problemática?

C.F.- Las comisiones se han reducido porque hemos puesto paradas en los hoteles

“Queremos más control en el aeropuerto”

en los que más se producían este tipo de prácticas, y no en todos porque algunos tenían limitaciones físicas. En los últimos dos tres años hemos estado muy activos en la petición de paradas y aunque desde el Ayuntamiento han tardado mucho, se ha reducido bastante esta práctica. Cuando nació Élite, el movimiento fue muy fuerte contra esta práctica y han aportado su granito de arena y hay que reconocer su trabajo en este tema. Es más, ha habido alguna emisora comisionista que ha tenido que prescindir de las comisiones.

G.T.- También combaten el intrusismo en puerto y aeropuerto. ¿Son eficaces las medidas que se están tomando para luchar contra ello?

C.F.- Ahora el número de inmovilizados se ha reducido mucho, y eso significa que hay menos ilegales comparado con hace año y medio, porque las sanciones son muy altas. En el puerto contamos con una ventaja, y es que el espacio físico es muy pequeño y

además contamos con la colaboración de la policía del puerto. Están bastante sensibilizados con el tema y han procedido a la inmovilización de los piratas.

Ahora nuestro caballo de batalla son las VTCs que están domiciliadas fuera de la comunidad, porque dentro, ahora mismo, hay unas 600 VTCs. De hecho, Uber no ha conseguido nada porque las VTCs actuales no quieren las condiciones laborales que les ofrece la empresa y por eso Uber no ha entrado, porque no tiene flota suficiente para cubrir el servicio que quieren dar. Esa es la principal diferencia entre Cataluña y Madrid, porque aquí hay muchas menos, pero no por eso hay que dejar de controlar el acceso de otras. La Generalitat es firme en el control

G.T.- ¿Qué otras medidas considera necesarias para frenar el crecimiento del intrusismo?

C.F.- Hay un control de los Mossos en el aeropuerto con apertura de expediente, que se envía a la comunidad autónoma para que sea la que decida si excede el 20% o no. Pero querríamos más control, porque hay destinado un único agente que tiene firma para realizar las inmovilizaciones y cuando está él colabora, pero está en horario de mañana hasta media tarde y cuando él termina su jornada no hay ningún Mosso destinado a estas funciones que entienda la normativa de transporte.

Tenemos que recurrir a las patrullas de tráfico y no siempre están disponibles. Ese es nuestro caballo de batalla y pedimos que haya más agentes con capacidad de inmovilizar y sancionar. Estamos también con los compañeros para que se instale una barrera en la zona de VTCs para evitar que entren piratas y que quede registrado cuando las VTCs de otras comunidades trabajen en Barcelona. De esta manera nos ayudará a controlar si sobrepasan o no el 20% que tienen permitido trabajar fuera de su comunidad.

Para su instalación, Aena dicen que sí que pondrían la barrera siempre y cuando tenga vigilancia. Pero los Mossos han manifestado que ahora mismo no pueden poner a una persona ahí por cuestiones técnicas, porque están con altera antiterrorista. Si logramos que Mossos destine a alguien, Aena aportará la barrera y eso será una importante herramienta de freno a los ilegales y de control a las VTCs.

Olga Lobo



1. **Introduction**
This document provides an overview of the project goals and objectives.

- 2. **Scope**
The project will focus on developing a new software application for data analysis.
- 3. **Timeline**
The project is scheduled to start in Q3 2024 and will be completed by Q4 2024.
- 4. **Resources**
The project team consists of five members, including a project manager and four developers.



Primer premio ATA para una mu

Por primera vez, el premio ATA Autónomo del Año ha reconocido a una mujer autónoma por su dedicación y esfuerzo a su profesión. Antonia Camacho, taxista de Almería a punto de jubilarse, recogió muy emocionada este galardón que no dudó en compartir con todas las mujeres trabajadoras. A día de hoy, más de 1 millón de mujeres trabajan por cuenta propia en nuestro país.

Una doble tarea es la que muchas mujeres autónomas desempeñan a lo largo de su vida. Por un lado la profesional y por otro, la de las tareas del hogar, la educación de lo hijos, el cuidado de la familia... Ese es el resumen de la vida de Antonia Camacho, la primera taxista de Almería, que con tres décadas de taxi entre sus manos, ha recibido el premio ATA a la Trayectoria Profesional en la ceremonia de entrega de los premios Autónomo del Año celebrada el pasado 3 de noviembre en Madrid.

El galardón, entregado por el Secretario de Estado de Empleo, Juan Pablo Riesgo, fue el más emotivo y también el que más aplausos se llevó. Camacho, con la voz entrecortada, agradeció este galardón a sus hijos, a su nieta, lo que "más quiere en esta vida" y a toda su familia y ha vuelto a insistir en que este es un premio "para todas las mujeres en todo tipo de trabajo". Porque, ha recordado, ellas llevan una doble vida.

También ha querido explicar que ahora, 30 años después de la primera vez que se pusiera al frente del volante de un taxi, las cosas eran mucho más difíciles y ahora es todo "más bonito, más sencillo". "Ya no soy la tía taxista, ahora soy la abuela taxista. Todo un orgullo para mí".

De esto nos habló en el número de septiembre, cuando rememoró con nosotros algunos de los pasajes más duros de su vida al volante, los accidentes, los intentos de atraco, el desprecio de algunos compañeros, pero también las satisfacciones que esta profesión le ha dado. Sacar adelante a su familia, conocer a mucha gente, llevar a famosos en los asientos traseros de su vehículo.

XV Premios ATA

Junto a ella en un día tan especial, además de su familia, estuvieron también



Antonia Camacho recibiendo el premio el pasado 3 de noviembre.



Antonia celebra el homenaje rodeada de su familia.

“Ahora soy la abuela taxista”

miembros de Fedetaxi, incluido su presidente Miguel Ángel Leal y su vicepresidente, Miguel Ruano, a su vez presidente de la Federación Andaluza del Taxi, que mostraron su satisfacción porque el taxi, esta vez en manos de una taxista, fuera nuevamente premiado por ATA.

Hay que recordar que en el año 2012 la Asociación Gremial de Madrid fue galardonada con el premio Fomento al Asociacio-

nismo, un galardón que en esta XV edición ha recaído en Fedepesca.

Además, Europa Press y Diario de Córdoba han recibido el premio a la labor periodística, el Consejo General del Colegio de Gestores Administrativos de España, premio autónomo del año y Bankia, por la mejor iniciativa institucional.

Todos ellos han agradecido este premio y han insistido en la importancia de los autónomos, motor económico del país durante los años de crisis.

Al acto han acudido también el Secretario de Estado de Seguridad Social, Toma_s Burgos y los Directores Generales de

autónoma y taxista

auto_nomos durante la u_ltima etapa de Gobierno, Carmen Casero, actual Directora Gral. de Auto_nomos y Miguel A_ngel Garc_i_a, anterior Director Gral. y que hoy ocupa el puesto de Vice-consejero de Hacienda y Empleo de la Comunidad de Madrid.

En el acto, que coincidió con el nombramiento del nuevo Gobierno de Mariano Rajoy, el presidente de ATA, Lorenzo Amor, aprovechó para recordar que los autónomos son "el anclaje a la realidad del tejido productivo y de la calle" y ha pedido a los políticos reformas y medidas "necesarias" para que los autónomos continúen creciendo y prosperando. "Ha llegado el momento de priorizar al autónomo, empezar a trabajar y pasar de las palabras a los hechos" ha agradecido la puesta en marcha de algunas medidas tan relevantes como la tarifa plana.



Representantes de Fedetaxi arrojando a Camacho en este especial día.

Speaking Taxi

Servicios bilingües contra la nueva

Speaking Taxi es una start-up creada por un grupo de emprendedores en colaboración con la Universidad Complutense que busca mejorar la formación de los taxistas con cursos específicos de inglés para el sector. De esa formación se beneficiaría, no ya solo el propio profesional que obtendría una certificación internacional, sino también los usuarios que podrán seleccionar a través de una app a los taxistas certificados en inglés, para que sean ellos quienes les trasladen por la ciudad de Madrid.

La principal razón por la que este grupo de emprendedores decidió crear esta iniciativa es el potencial turístico de la ciudad. La capital de España es un destino muy relevante a nivel mundial y prueba de ello es que solo en los seis primeros meses de 2016 han sido 2.713.428 personas las que han dejado su huella en Madrid, ya sea por motivos de ocio, trabajo u otras razones. Esa cifra muestra el enorme potencial turístico no ya solo de Madrid, sino del país en general, donde el sector del turismo supone un capital de 124.000 millones de euros.

Y en el turismo, aunque pueda sonar repetitivo, el sector del taxi desempeña un papel importantísimo. Es tradicional la frase que reza que el primer contacto del turista internacional cuando llega a una gran ciudad es el taxista y, efectivamente, en muchos casos así es. De ahí que el papel del profesional del taxi, y su conocimiento de un idioma internacional como es el inglés, cobre en estos casos una mayor relevancia.

El taxi es un colectivo que mueve cerca del 0,2% del Producto Interior Bruto (PIB) sólo en la Comunidad de Madrid, lo que marca la importancia de que el sector goce de una buena salud y sea capaz de prestar el mejor de los servicios. Precisamente con esa idea de mejorar los servicios nació Speaking Taxi.

David Villar, uno de los miembros que componen el equipo, considera que este proyecto ha nacido como “una respuesta a la necesidad de modernización del sector,



David Villar, cofundador de Speaking Taxi.

“Speaking Taxi es una respuesta a la modernización del sector”

tanto a nivel formativo como tecnológico”. Además, en esta fase incubadora del mismo, la empresa ha llegado a un acuerdo con Indra para el apoyo, asesoramiento y acompañamiento en la puesta en marcha de la start-up.

“Tenemos que dar un plan formativo a los taxistas, pero les queremos dar una formación en inglés con una certificación internacional a través de una empresa como es ETS Talk”, explica Villar. Esa empresa, según indica, habría llegado a un acuerdo para que los taxistas que superen el curso adquieran una certificación a nivel internacional. Esos taxistas que hayan obtenido tal certificación, pasarían a formar parte de la base de datos de Speaking Taxi. Una vez dentro, los profesionales recibirán un identificativo que podrán instalar en el exterior de su vehículo para que los clientes los puedan localizar y puedan reclamarlos. Pero además, están desarrollando una

aplicación para que los turistas puedan reservar esos taxis con esa certificación en inglés para que sean ellos quienes les trasladen por la ciudad de Madrid. “Tenemos que entender que el inglés es el idioma que más se habla en el mundo y, si facilitas ese servicio, vas a lograr fidelizar clientes”, explica Villar.

Desde Speaking Taxi desean potenciar el sector profesional del taxi ante las nuevas realidades mediante este proyecto, el cual ha sido valorado en el mes de septiembre en Babson College (Boston), una de las escuelas de emprendimiento más prestigiosas del mundo. “Hoy en día estamos viviendo un proceso de enorme competitividad porque han surgido nuevos exponentes en el mercado que hace años no existían”, apunta Villar, quién afirma que el taxi “debe modernizarse para luchar contra esta competencia”.

Precisamente, en cuanto a la modernidad, desde este equipo de emprendedores entienden que no se debe aludir a un tema tecnológico, puesto que ellos defienden que el taxi ya está tecnológicamente muy bien equipado. Sin embargo, sí que entienden que los esfuerzos deben orientarse “a una mayor formación y a potenciar un margen de negocio que hasta ahora no se ha potenciado”.

Antes de lanzar el proyecto, el grupo de emprendedores de Speaking Taxi –equipo que recibió un premio Accesit en la VI Edición de Premios Emprendedor Universitario UCM en la categoría de “Emprender es posible” el pasado mes de julio– decidieron realizar un pequeño estudio para que les proporcionase ideas básicas sobre lo que se podían encontrar en el sector del taxi de la capital.

En el citado estudio de mercado se realizó una encuesta sobre 100 taxistas, lo que significa un porcentaje reducido teniendo en cuenta las 15.700 licencias aproximadamente que circulan por Madrid. Pero de esa muestra se extrapolaron datos que se consideraron relevantes.

El 32% de los taxistas encuestados conocen o hablan inglés. Ese conocimiento del

Competencia

idioma no implica un determinado grado del mismo, pues el porcentaje recoge tanto a los profesionales que se definen dentro de un nivel básico, como los que tienen cierta soltura, o incluso los que tienen un nivel más alto como el B1 o B2.

Del estudio se desprende también que el mayor o menor conocimiento del inglés se distribuye de manera desigual dependiendo de la edad. En concreto, la encuesta refleja que los taxistas menores de 40 años tienen más conocimiento del inglés.

A la hora de ser cuestionados sobre si sería bueno para la mejora de la competitividad del sector un servicio en inglés destinado a los turistas internacionales que visitan Madrid, los datos señalan que existe un elevado porcentaje de taxistas



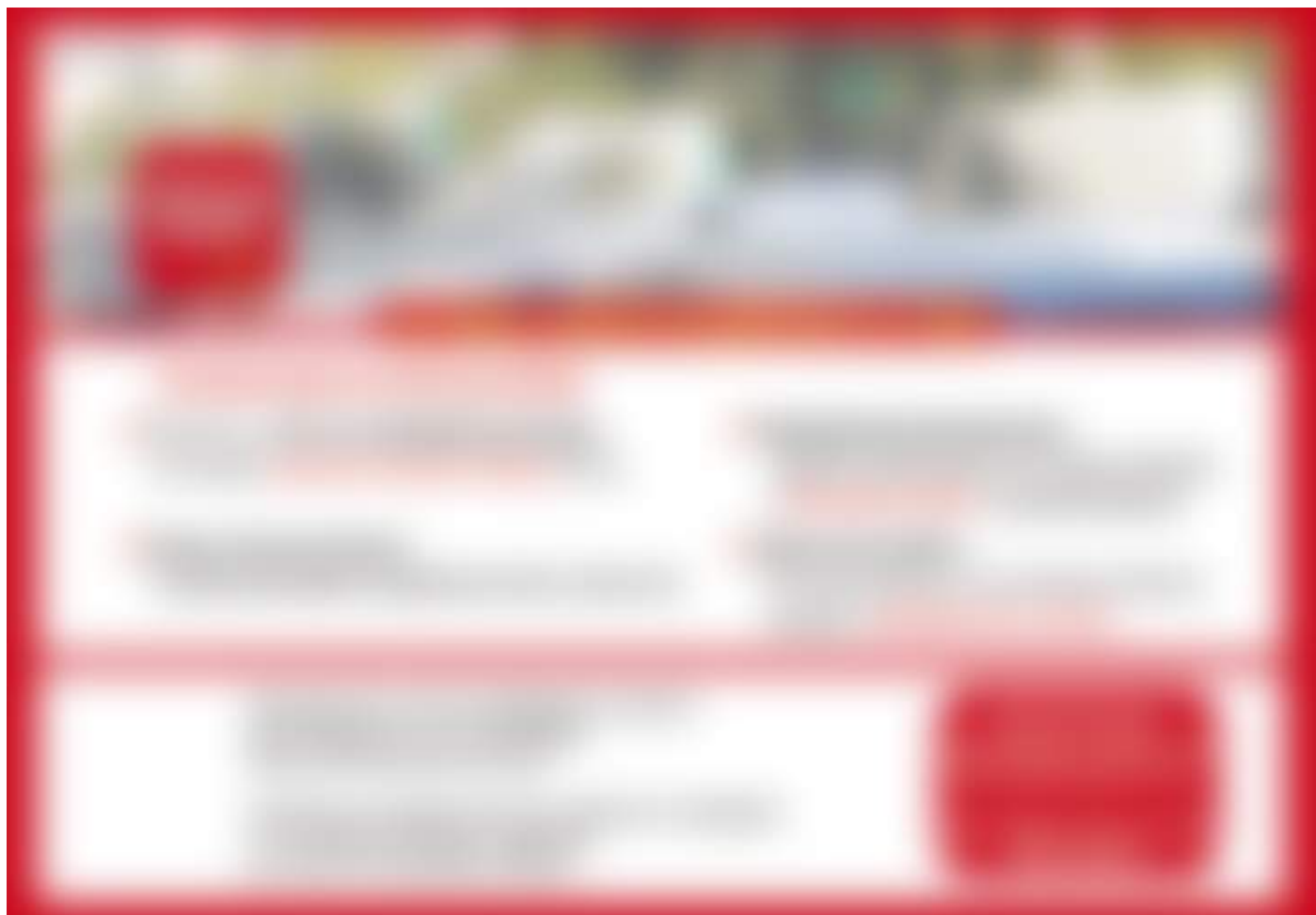
que sí que lo consideran importante. Concretamente, el 85% de los encuestados no dudan en afirmar que esto sería bueno para el sector.

Y, por último, la muestra del estudio refleja que sí que hay una parte considerable del

sector del taxi dispuesta a hacer un curso de inglés específico para el taxi. El 53% de los encuestados sí estarían dispuestos a hacerlo, mientras que un 41% no mostró interés. Por otro lado, desde Speaking Taxi recalcan que la mayoría de los profesionales que querría realizar el curso tienen una edad inferior a los 40 años.

El cómo se llevará a cabo la formación y cómo se ha presentado este proyecto al sector y a las instituciones –entre ellas la Dirección General de Transportes de la Comunidad de Madrid, quién ha apoyado a este proyecto en esta fase inicial– lo podrán leer en el siguiente número de La Gaceta del Taxi.

Javier Izquierdo



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 Seductio GLP	115	1.587	11.800*
C - Elysee Exclusive GLP	115	1.587	11.800*
C - Elysee Seduction HDI Blue	100	1.560	11.500*
C - Elysee Exclusive HDI Blue	100	1.560	11.975*
C4 Picasso HDI Blue	100	1.560	17.180*
C4 Picasso HDI Blue	120	1.560	17.900*
C4 Picasso HDI Blue Aut/Eat6	120	1.560	18.880*
GC4 Picasso HDI Blue	100	1.560 desde	17.990*

*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



DACIA

Lodgy laureate Dci 5P	110	1.461	11.534*
-----------------------	-----	-------	---------

*No incluidos gastos preparación taxi ni plan pive.



FIAT

Tipo Sedán 1.3 Diesel	95	1.300	13.350*
Tipo Sedán 1.4 Gasol	95	1.400	11.350*
Tipo Sedán 1.6 Diesel	120	1.600	14.750*
Tipo Station Wagon gasol/GLP	120	1.400	14.950*

*No incluidos gastos preparación taxi ni plan pive.

Motor Village Spain Telf. 91 748 22 32
C/ Avda. Aragón, 330 • Madrid



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.



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.



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.



PEUGEOT

508 SW Active HDI Blue	120	1.598	16.850*
508 SW HDI Blue	120	1.598	17.600*
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



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	17.900
Toledo TDI CR Style	105	1.598	14.750
Toledo TDI CR reference	105	1.598	15.950



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)



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



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.



Handwritten text in a cursive script, appearing to be a list or notes, written in black ink on a red background.

Handwritten text in a cursive script, appearing to be a signature or a date, written in black ink on a red background.



Handwritten text in a cursive script, appearing to be a title or a heading, written in black ink on a white background.

Handwritten text in a cursive script, appearing to be a list or notes, written in black ink on a white background.

Handwritten text in a cursive script, appearing to be a list or notes, written in black ink on a white background.

Handwritten text in a cursive script, appearing to be a list or notes, written in black ink on a white background.

Handwritten text in a cursive script, appearing to be a list or notes, written in black ink on a white background.

TABLÓN TAXI

Se ofrece conductor de taxi para trabajar solo. Español con experiencia en Radioteléfono Taxi. Fijo o comisión. No flotas. Carlos Flores. Tel. 639420267. Email: belindaycarlos@gmail.com

Me ofrezco como conductor para llevarlo solo. Preferible butano. Pago 100/d + combustible. Experiencia limpio cuidadoso. Carlos Martín. Tel. 669853930. Email: carlitosmv@hotmail.es

Se ofrece conductor de taxi. 51 años, con cargas familiares. Inglés. Relevo en Alcobendas o alrededores. Horario de mañana. Domingo Paton. Tel. 654238789 - 916623752. Email: victopaton@orangemail.es

Busco conductor de taxi Madrid. Turno de tarde. Permiso Municipal en vigor. Libra los jueves. Zona de San Blas (Las Rosas). Dolores Alarcon Medina. Tel. 653089777 - 653089777. Email: lolivk1@hotmail.com

Se necesita conductor zona Norte, Madrid. Jesús Ramón Nieva. Tel. 606083256 Email: luistiri76@gmail.com

Vendo licencia de taxi, libra jueves par. Con emisora amarilla. Vehículo SuperB con 7,4 años, con motor con 40.000km. 150.000 euros. Fernando. Tel. 657647615-657647615. Email: comprafrg@hotmail.com

BARCELONA Me ofrezco como asalariado. Turno de mañana. Experiencia de 4 meses. Sergi Espelt López. Tel. 650198185. Email: sergiesp3578@gmail.com

Vendo mampara CEIMA DESMONTABLE de seguridad para SEAT Altea XL POR 500 EUROS. Enrique Camacho Fores. Tel. 615515560. Email: ecamacho87@hotmail.com

Compro licencia de taxi en Madrid. Precio a convenir. Soy particular. Preferible impar. Carlos Mansilla. Tel. 646644873. Email: mansibola@yahoo.es

Busco taxi para trabajar solo a un fijo diario. Combustible y limpieza a mi cargo. Si tiene Emisora de Radioteléfono Taxi hasta 110 diario. Soy persona seria y responsable. Gracias. Mihai Kutukis. Tel. 608270331. Email: Kutukismihai@yahoo.es

BARCELONA Compro licencia con coche, modelo indiferente. Fiesta en lunes. Par. 140.000 euros. Sergi Masip Sagués. Tel. 677221244. Email: smasip1@gmail.com

Se necesita conductor en zona Vicálvaro o alrededor. Coche un año, a porcentaje, buenas condiciones, Rtt, horas para trabajar... Alberto San Román. Tel. 685338119. Email: Alberto.msr27@gmail.com

Se vende taxi, libra martes par. Emisora amarilla con smartphone. Coche Davia Lodgy GLP un año. 90.000km. 10 meses de garantía. 158.000 euros. Juan Tejedor. Tel. 626738343. Email: tejedortoro@yahoo.es

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

BARCELONA Busco trabajo como asalariado. Turno indiferente. Con experiencia en el sector de 2 meses. Mohammed Syed Abdulrahim. Tel. 615386513 - 931062654. Email: mohammedabulrahim.54@gmail.com

Se necesita conductor para turno de tarde/noche y fin de semana completos. Zona Aluche. Seriedad. Julio. Tel. 609744084. Email: rrr7359@gmail.com

Busco conductor tarde/noche 12h. Ofrezco 40% limpio, negociable. Toyota Prius. Miguel Manrique. Tel. 678559228. Email: Akitainu78@hotmail.com

Busco taxi para trabajar solo, español 52 años. 11 años de taxista. Experiencia con emisoras RTT y Gremial. Julián Simón. Tel. 693648722. Email: juliantqs@hotmail.com

Vendo licencia de jueves impar, con skoda superb de 7 años y 460.000 km. Está como nuevo, lleva mampara de seguridad y emisora amarilla. Fernando Rodriguez. Tel. 657647615. Email: universalferrman@hotmail.com

Se busca conductor tarde/ noche 10h y fines de semana enteros. Zona de cambio Aluche, Lucero, Carabanchel. Julio. Tel. 659238570. Email: jcbor@gmail.com

BARCELONA Se busca conductor con experiencia de un año. Turno de noche. Francesc Mas. Email: fmasroqueta@gmail.com

Se busca conductor de taxi con experiencia para turno de tarde/noche, 10 horas entre semana y fines de semana completos. Libra miércoles par. Zona de relevo Moratalaz. Incorporación inmediata. Elena Rodríguez Rodríguez. Tel. 618638756. Email: elena.rodriguez68@hotmail.com

Vendo licencia jueves impar. Octavia 8,5 años mampara emisora gremial, coche en garaje, 415.000 km. 150.000 €, un solo conductor. Adrián Nieto. Tel. 618176476. Email: adriannieto3@gmail.com

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

Busco conductor para trabajar a porcentaje. Martes impar, zona sur oeste. Turno tarde. Pablo García. Tel. 685503110. Email: gerygem@hotmail.com

BARCELONA Vendo licencia con coche Fiat de 2005. Fiesta en viernes. Impar. 165.000 euros. Israel Cubero. Tel. 616087699. Email: israeltaxiadaptado@gmail.com

Compro taxi con emisora amarilla. Precio a convenir. Soy particular. Carlos. Tel. 646644873. Email: mansibola@yahoo.es

Se necesita conductor de taxi Madrid. Relevo zona Carabanchel. Turno tarde noche. Amplio horario. Solo por teléfono. Ángeles Pastor Oliva. Tel. 626608101. Email: pastor.oliva@gmail.com

Compro licencia de taxi Madrid. Libranza lunes. Hasta 150.000 euros o viernes hasta 140.000. Mar Hernando Alvarez. Tel. 653934706. Email: mar.hernando1971@gmail.com

Vendo licencia taxi por jubilación. Viernes Impar. Seat Altea gasolina con mampara, 7 años, siempre en garaje. 160.000 negociables. Begoña Navarro. Tel. 647947530. Email: navarrolerida@ono.com

Compro Taxi de Madrid. Adelanto pago a plazo 200.000 euros máximo 8 años. Solo pido coche nuevo a estrenar Prius plus con glp. Sebastián Maris. Tel. 667293239. Email: sebastianmaris@yahoo.es

Conductor español, 39 años de edad y 8 de experiencia en el sector no fumador garaje propio se ofrece para trabajar taxi solo. José Luis Ferreira Fernández. Tel. 692280007. Email: Joseluisferreira1977@gmail.com

Se necesita conductor de taxi para llevarlo solo, buenas condiciones. Concertamos cita para entrevista. Llámennos. Gracias. Tel. 668887588. Email: licenciagonzalo@gmail.com



THE
MAGAZINE

THE
MAGAZINE

THE
MAGAZINE

THE
MAGAZINE



THE
MAGAZINE

THE
MAGAZINE



THE
MAGAZINE



The image shows a white SUV with a red diagonal stripe, likely a promotional vehicle for a company. The background is a building with a dark facade and large windows. The overall scene is outdoors, possibly in a parking lot or a street. The image is somewhat blurry, and there is a red diagonal stripe on the side of the car.