

La **Gaceta** TAXI

La primera revista del sector

AÑO XXIII
NÚMERO 246
FEBRERO 2017

Miguel Ángel Leal,
presidente Fedetaxi

**“Lo que viene,
viene a quedarse
con el mercado”**

- Acuerdo en Barcelona para una puesta a punto del taxi
- Sevilla: tres lustros de disputas entre taxistas

Lo tuyo y lo mío

Vivimos en un país democrático, donde además nos gusta presumir de que existe libertad de expresión y de prensa pero la policía parece tener cierta animadversión hacia la prensa. Nos toleran, por eso solo nos soportan lo justo e imprescindible. Y como directora de este medio he sido protagonista directa de un episodio de estas características.

Haciendo nuestro trabajo, al fotografiar unos vehículos VTC en la vía pública, los conductores dan aviso a la Policía Municipal por entender que estábamos haciendo algo ilegal.

El resultado de la gestión de los agentes municipales es que a esta periodista se le pide su carnet de prensa, su DNI, del cual además se le toma nota y, por supuesto, uno de los agentes procede a borrar las imágenes, dos de ellas personales, que en ningún caso se iban a publicar. No satisfechos con este barrido, se hace un segundo control en el que este mismo agente, arrebatando por sorpresa de las manos la cámara a la directora del medio, procede a revisar todos los archivos visionando material que nada tiene que ver con el asunto que se está tratando. Cuando se le pregunta por qué: la respuesta es que podría requisar la cámara y que busca supuestas carpetas ocultas.

Acción que a nuestro juicio evidencia desconfianza y exceso de celo por parte de estos agentes hacia el trabajo periodístico, y que contrasta con la laxitud para los conductores de las VTCs.

Mientras a la periodista se le controla el material y se le exige documentarse, a los conductores de las VTCs, que podrían estar incumpliendo la normativa, no se les pide ni hoja de ruta, ni documentación alguna del vehículo, ni tampoco sus DNI.

El conductor llama a la policía y acusa a la prensa de hacer algo ilegal, que no es cierto, cuando es él el que en realidad está trabajando de forma sospechosa, pero esos mismos agentes a ellos no les exigen ni un solo papel. Esto es lo que tenemos. ¿Cómo interpretarlo? Desde nuestra posición de periodistas, solo podemos lamentarlo profundamente.

6. Primera carrera

- Miguel Ángel Leal, presidente de Fedetaxi, analiza el presente y el futuro del sector y advierte de los peligros que están por venir



12. Entrevista

- Elías Rojo, taxista de Getxo y amante del deporte



14. En marcha

- Compromiso entre el taxi y el Ayuntamiento de Barcelona



18. Noticias

- Blablacar no es competencia desleal según el juez
- El sector anuncia una gran conferencia nacional
- 40.000 euros para la lucha contra el cáncer
- La venta de VTCs, una estafa para Uniatramc



26. Actualidad

- El aeropuerto de Sevilla, un polvorín



32. A fondo

- Entrevista con Dámaso Ortega, concejal del Ayto. de Sta. Cruz de Tenerife



38. gacetadeltaxi.com

- Tablón online



Año XXIII - Número 246 - Febrero 2017

Edita: GUSPIADA, S.L.

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

Página web: www.gacetadeltaxi.com

Directora: Pilar Glez. Matorra
pgmatorra@gacetadeltaxi.com

Redactora Jefe: Olga Lobo,

Redacción: Javier Izquierdo,

Colaboradores: Germán Ubillos,
redaccion@gacetadeltaxi.com

Dpto Comercial: GGM
comercial@gacetadeltaxi.com

Administración: info@gacetadeltaxi.com

Imprenta: GRÁFICAS BERLÍN

Déposito 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.

En La Gaceta del Taxi queremos saber qué pensáis de la actualidad del sector.
Comparte tus opiniones con nosotros en nuestras redes sociales

También puedes escribirnos a redaccion@gacetadeltaxi.com



La Gaceta del Taxi



@gacetadeltaxi

En contra y a favor de las VTCs

José María Pineda Romero

Las VTC que cumplan sus normas, que las tienen, como es estar en su base mientras no están de servicio y llevar su hoja de ruta, por ejemplo y estar identificados.

Martín Flores Hernández

Soy propietario de una licencia de taxi y de una VTC. Tan legal es una como la otra, además las VTCs están reguladas, pagan sus impuestos como las del taxi, los conductores que van al volante están tan legales o más que las del taxi. Sus propietarios crean puestos de trabajo a muchas familias, igual o más que las del taxi. Los propietarios de VTCs no son delincuentes, son autónomos o empresas legalmente constituidas, además estas licencias llevan ahí desde los años 80, antes eran taxi de abono o clase C. Todo aquel que no tenga una licencia o más de estas es por qué no ha estado bien informado o no ve más de 25 cm. por delante de su frente.



Críticas a la nueva Ley de Valencia

José Iglesias

Esta nueva ley es un sin sentido, es un querer y no poder, primero que estando a favor de la desacumulación de licencias, una licencia por persona física, no se puede hacer como pretenden, aplicar la ley con carácter retroactivo. A los que tiene mas de una licencia adquirida legalmente no se les puede decir que en un plazo de dos años tienen que desacumular, con el perjuicio que ello supone, no solo para quien la adquirió legalmente si no también para los mismos autónomos, pues en ese periodo de dos años las licencias se desvalorizaran, al producirse un exceso de ventas, perjudicando al autónomo que se jubilara en es periodo de dos años. Lo lógico es que la desacumulacion se produzca al tiempo que los que han acumulado legalmente se jubilaran, o intentaran venderlas, solo pudieran adquirirla una persona física que no tuviera ninguna otra en su poder. De ese modo se haría de un modo ordenado, sin perjuicio para nadie... Otra cuestión no menos importante es la dedicación exclusiva, que todo aquel que tiene un trabajo fuera del taxi, ya sea por cuenta ajena o propia no pudiera obtener una licencia a su nombre, y no como dice la ley, o yo al menos interpreto, la ley no habla de exclusividad si no de que determinados trabajos relacionados con el transporte no pueden tener una licencia a su nombre. Consecuentemente se podría tener un trabajo fuera del taxi, dejándolo como algo complementario a su trabajo habitual el taxi, con el perjuicio que ello conlleva al sector. Y todo ello lo defiende el presidente de la Federación del taxi de Valencia, Fernando del Molino, que defiende una regulación 12+4, que es idéntica a la actual que es de 16 horas, con la consecuencia que está pensada para perjudicar a los asalariados que tienen doble turno, e incluso a los autónomos más necesitados, al estar obligados a trabajar más de 12h. ¿Cómo puede uno no sonrojarse, con afirmaciones que los taxistas somos personas y no máquinas, y al mismo tiempo defender lo contrario?

A un tuit

@Mnestruml Muy bien, pero hay que estar alerta y en cuanto se vea que ni Administración, Ayuntamiento o Comunidad nos atienden, LEÑA!

@AntonioBarco6 Es necesaria la unión de las asociaciones.

@Inma_MLG Tiene tarea que los usuarios del taxi tengamos que soportar un viaje lleno de quejas porque no vamos al Aeropuerto.

@JulioTerrados Gracias a la Policía por quitar a un ladrón -el atracador del punzón- de la calle

@taxisaluditoss Es lo de siempre, pero parece que cada vez estamos más cabreados y que que poco a poco nos iremos uniendo

@Tijxs Lo que pasa cuando se abre la puerta a servicios sin regular. Empezó el show de las estafas. Bienvenidos al libre comercio

@TaxiTonyMadrid Ahora todos a una a luchar por el taxi, con más unión y fuerza entre todas las asociaciones y taxistas.

@Manu_Taxi Vergonzoso ver cargar a uno de ellos delante de la parada de taxis dónde estás tú, y preguntarte...¿Qué hago????

SECRET
SECRET

SECRET

[REDACTED]

“La guerra del taxi del siglo XXI va

“Estamos muy preocupados por las VTCs y en realidad el enemigo es mucho más grande”, asegura Miguel Ángel Leal, presidente de Fedetaxi y Gremial Madrid. Para hacer frente a las amenazas, explica el dirigente, el taxi del siglo XXI tiene que estar unido y preparado. Por ello apuesta por la creación de una plataforma “fuerte y propia” que cuide y respete a los profesionales, quienes a su vez deben estar dispuestos a competir. Porque, como insiste el presidente, “lo que viene, viene a quedarse con el mercado y el taxi es el producto a vender”



Miguel Ángel Leal, presidente de Fedetaxi y Gremial Madrid

Con la suma de la Federación Regional de Canarias ya son 5 las organizaciones que se han incorporado a Fedetaxi en los últimos meses, incluyendo Unalt, la Asociación Provincial de Zaragoza, la Federación de la Costa del Sol y Radiotaxi Independiente. Unas adhesiones que Miguel Ángel Leal ha calificado de fundamentales de cara a una unidad “sin precedentes” y muy necesaria para plantarle cara a las amenazas que están por llegar.

Porque, como señala en esta entrevista, la guerra a medio plazo “no va a ser entre VTC-VT o entre los diferentes radiotaxis”, sino una guerra “entre plataformas”. Por ello, es necesario que el taxi sea capaz de crear una plataforma “fuerte y propia” con la que competir y que cuide al profesional.

Y mientras trabajan en esta vía, Leal también ha explicado a nuestro medio que, a nivel local, Gremial quiere llevar a cabo un programa piloto de descuentos voluntarios en las carreras. “No creemos que a un

taxista se le vaya a caer la cuenta de resultados porque un día decida ofrecer algunos servicios con promociones”, insiste el presidente, para quien, con el tiempo, podrían conseguir ahorros tan grandes como el de otras plataformas con mayor capital detrás.

Además de estos temas, también abordamos con Leal otras cuestiones como la situación de las matrículas azules o cómo está funcionando su oficina de Bruselas.

Gaceta del Taxi.- ¿Cómo valora las últimas incorporaciones a Fedetaxi?

Miguel Ángel Leal.- Nosotros estamos encantados, es una unidad sin precedentes que jamás había sucedido y me siento orgulloso de haber participado en ello. Porque nos lo dicen en

“Estar juntos ya no es un capricho, es una necesidad”

a ser la guerra entre plataformas”



Desde Europa, Fedetaxi quiere promover cambios legislativos

España y en Europa, que tenemos que ponernos las pilas y estar unidos. Cualquier otra cosa va a ser perjudicial para el sector del taxi porque nos van a pasar por encima. La necesidad de estar juntos ya no es un capricho, es una necesidad imperiosa y quien no lo quiera ver no está leyendo la situación, que es mucho más grave de lo que en principio podría parecer. Estamos muy preocupados por las VTCs y en realidad el enemigo es mucho más grande.

G.T.- Ha mencionado que el enemigo es mucho más grande que las VTCs. ¿De qué están realmente preocupados en Fedetaxi?

MA.L.- Los vehículos de alquiler con conductor siempre han existido, somos transportes complementarios e incluso en 2009 fuimos juntos en la manifestación en contra de la Ley Ómnibus. Pero se ha desnaturalizado su actividad. Ahora quieren hacer los servicios de taxi, que están fuera de su segmento. Están

utilizando vehículos que ya no corresponden con el segmento al que antes pertenecían, los llamados “grand class”, ahora son vehículos muy normales, pintados de negro y que ya estaban en el sector del taxi.

Y esto está relacionado directamente con la aprobación de la Ley Ómnibus y las posteriores modificaciones legislativas derivadas de ésta, que la CTE admitió, mintiendo a los taxistas o dejándose engañar por el PSOE que dijo que esto no nos afectaba. Y no nos afectaba directamente, pero sí a las VTC sector que fue liberalizado, abriéndose la puerta a nuestro directo competidor.

G.T.- ¿Cómo se ha desnaturalizado el trabajo de las VTC?

MA.L.- Aunque la norma no les obliga a trabajar desde su sede, sí les prohíbe propiciar la captación de usuarios en la calle tanto directamente como a través de la app. Es decir, pueden estar parados en una zona de no influencia de la

parada de taxi y llegarles un aviso pero tienen que tener una hoja de ruta en papel, no les vale la aplicación, en la que conste el usuario y el recorrido, Aquí se utiliza una trampa con Cabify, que es alquilar Cabify para todo el día pero eso no vale tampoco, puede ser que ocurra, pero tiene que venir especificado quién usa ese vehículo y los servicios que hace.

De forma ilegal, en el momento en el que se monta el cliente es cuando se escribe la hoja de ruta, pero esa hoja de ruta debe rellenarse antes de que suba el cliente, porque el servicio debe ser contratado con anterioridad. Cuando están parados en una zona que no deben, su hoja de ruta ya debe estar completada con el nombre del cliente al que van a recoger.

Los agentes municipales tienen que ponerse las pilas, aunque hay que reconocer que la mayoría de las inspecciones que se realizan son correctas. A pesar de ello, hay que prepararse, porque



Leal apuesta por crear una plataforma "fuerte y propia"

todo parece apuntar a que habrá unas 6.000 VTC en las calles.

G.T.- ¿Qué estrategia pueden seguir para frenar la concesión de tantas autorizaciones?

MA.L.- Hay más de 3.500 dirimiéndose en los juzgados, y ahora hay 1.900 ya en las calles, pues hablamos de más de 6.000 en los próximos meses o años. Si el supremo nos da la razón, se detendrá la concesión de estas autorizaciones y el resto de peticiones entrarán en cascación. Además, entendemos que tendrán que echar abajo las que se han dado en ejecución de sentencia. Pero para esto necesitamos que nos dejen personarnos como codemandados. El abogado de Unauto va a intentar evitarlo, igual que lo ha intentado contra la CNMC echarnos de la personación, aunque no lo ha conseguido, y confiamos en que tampoco aquí lo consiga.

G.T.- ¿Cómo valoran desde Fedetaxi esta decisión de Federación?

MA.L.- Tenemos que felicitarlos porque hayan desistido, si bien tenemos que dejar claro que no han desistido de una manera altruista, sino por un problema con la legalidad de Tele Taxi y se han visto, a nuestro entender, acorralados por la justicia y es lógico que hayan desistido. Es un tema que no hemos hablado directamente con ellos porque no queremos enturbiar la situación. Ahora quieren luchar contra las VTCs y crear una conferencia en unas semanas y

aunque ellos hablan de "sin protagonistas" al final hacen cosas que no nos gustan.

G.T.- ¿Cómo afectaría al taxi la presencia de 6.000 VTCs en las calles?

MA.L.- Obviamente hay un daño y lo que tiene que hacer el sector, podamos o no frenar este proceso, es prepararse. Yo estoy encantado de explicarle la situación real a la gente, no siendo alarmista pero sí siendo realista y la realidad es que el

Gremial promoverá un proyecto de ofertas voluntarias

panorama es feo y tenemos que decirlo y es nuestra obligación.

Pero tenemos que prepararnos para competir, y para ello hay que tener presencia, dar un buen servicio de día, pero también por las noches, tenemos que hacer caso a las emisoras aunque no nos guste el servicio. En definitiva, cambiar el chip y dar un servicio de calidad. Además tenemos que ponernos las pilas por la vía tecnológica, porque a medio plazo no va a ser una guerra entre VTC-VT o entre los diferentes radiotaxis, eso ya pasó y es del siglo pasado. La guerra del taxi del siglo XXI va

a ser la guerra entre plataformas. O el taxi es capaz de crear una plataforma fuerte y propia, con la que se pueda competir y que además cuide al taxista o estaremos en manos de plataformas que nos van a sangrar y a tratar como esclavos. Esto es así, pero no somos originales y esto ha pasado ya en otros sectores antes que en el nuestro, como el de mercancías o paquetería. Lo que viene, viene a quedarse con el mercado y el taxi es el producto a vender. Y de verdad que esto no le duela a nadie, nosotros seremos el producto que va a vender el operador al cliente y este operador será el que nos ponga los precios, por dónde tenemos que ir y las horas que vamos a trabajar.

"El futuro no es el teléfono"

G.T.- ¿Está el taxi preparado para esta guerra entre plataformas?

MA.L.- El taxista no lo termina de entender y siguen pensando que el futuro es el teléfono y no lo es. Sí es imprescindible que siga existiendo, porque siempre que haya un problema es bueno que esté ahí, pero será algo cada vez más residual porque vamos a estar en manos de gente cada vez más joven que le van a dar un botón en su teléfono móvil y van a elegir a uno de los taxis del escaparate.

Así que, o tenemos un operador que cuide bien al taxista, que le permita seguir trabajando como hasta ahora o lo que vendrá será mucho peor.

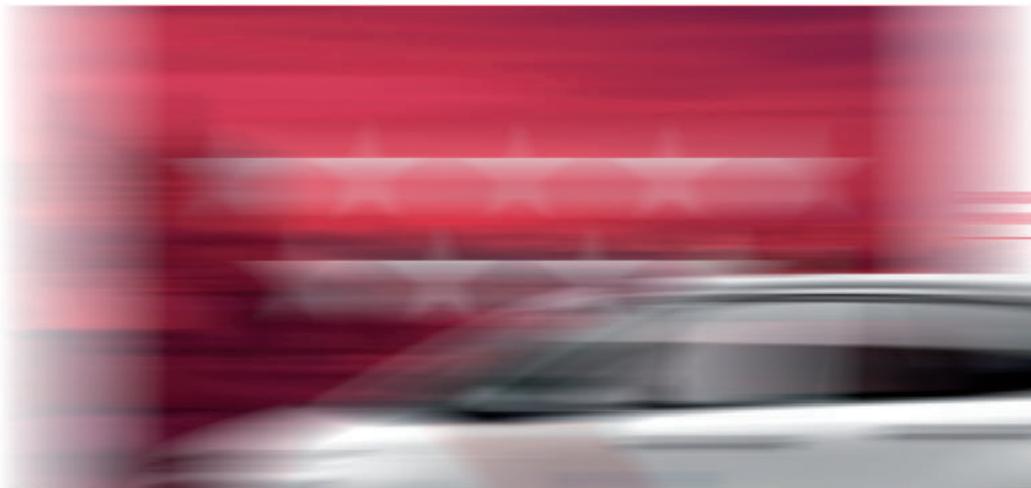
G.T.- ¿Qué iniciativas quieren desarrollar, a nivel local o nacional, para hacer frente a esa competencia tan fuerte?

MA.L.- Fedetaxi está haciendo todo lo posible y estamos reuniéndonos con diferentes organizaciones. La opción de Pidetaxi sería una de las más viables por el número de profesionales que ya están adscritos, y eso sería fundamental. Como aplicación, sin embargo, limita su instalación a los radioteléfonos, que está bien, pero ¿qué hacemos con la persona que no quiere ni va a querer estar en una emisora? Yo puedo ser un taxista que no quiere pagar cuotas, pero sí estar en una aplicación que me dé servicios y es ahí donde radica el problema. El camino viene por ahí y no terminan de verlo, que el teléfono forma parte del pasado.



THE UNIVERSITY OF
SOUTH ALABAMA

OFFICE OF THE CHIEF INFORMATION OFFICER



Desde Gremial, a nivel local, vamos a convocar a los taxistas para plantearles un proyecto piloto para hacer ofertas a usuarios, de manera voluntaria e individual, porque nosotros no tenemos músculo económico para poder soportarlo. No creemos que a un taxista se le vaya a caer la cuenta de resultados porque un día decida ofrecer algunos servicios con promociones, que, por ejemplo, en un servicio al aeropuerto cobre a un usuario 20 euros, en vez de 30. Y esto es algo que debería promocionarse.

Si ahora entran 100 taxistas, seguro que después querrán entrar más. Hay que tener claro que el cliente quiere gastarse menos dinero, le da igual el taxista, lo que quieren es un buen servicio a un buen precio. Queremos competir con esto y el usuario tiene que entender que todo saldrá del bolsillo del taxista. Y como somos tantísimos taxistas en la red, si esto funciona, podemos llegar a esas cifras de millones de euros en promociones.

Y una vez logrado, se puede potenciar una plataforma concreta desde la que beneficiarse con esos descuentos, porque al final, lo importante es dar descuentos, porque así es como está funcionando ahora la sociedad. Por lo menos tenemos que intentarlo, aunque haya quien no piense lo mismo.

Límites a la economía colaborativa

G.T.- Una de las grandes apuestas de Fedetaxi ha sido estar presentes en Europa a través de una oficina. ¿Qué beneficios les está reportando esta decisión?

M.A.L.- Es continua la información que nos llega sobre todos los informes que se elaboran, que son la base de las futuras leyes, además de las entrevistas que están teniendo con políticos para hacerles llegar nuestro mensaje. Hasta ahora los políticos solo contaban con la información de Uber, y ahora, gracias a nuestra oficina en Bruselas, además de presentar alegaciones, se las explicamos a los políticos y esto para nosotros es un avance fundamental, que el político ya sepa nuestra postura y conozca también nuestra opinión.

Para nosotros es fundamental que el taxi esté presente en todos los informes, porque aunque no podamos frenar la entrada ni los cambios legislativos, sí queremos que se pongan ciertas limitaciones a la economía colaborativa, que insisto Uber no es tal y como reconoce

“Con los nuevos operadores, el taxi es el producto a vender”

abiertamente, obligarles a que tengan sus derechos laborales, deberían poder exigirlos, pero en España no pueden por estatuto y estamos intentando cambiarlo y hemos presentado alegaciones al respecto.

G.T.- ¿En qué aspectos están trabajando?

M.A.L.- Queremos que los trabajadores puedan pedir tener una relación laboral con las empresas, aunque para eso en España necesitamos modificar el estatuto del trabajador en el que obliga a todo aquel que tiene una autorización de transporte a ser autónomo. La situación ha cambiado mucho desde que se elaboró y las economías colaborativas se están aprovechando para contratar falsos autónomos, que cumplen un horario, les ponen el vehículo, el precio, el horario, pero ni pagan su seguridad social ni su cotización.

Pero también queremos que los usuarios tengan derechos, porque ahora mismo si obligas a estas plataformas a tener algún tipo de responsabilidad con los clientes, supone una traba a su actividad. Reclamas a la plataforma y la plataforma se lava las manos, cuando en el taxi sabes

dónde acudir, y para nosotros es importante que los usuarios puedan también reclamar.

G.T.- Una de las medidas en las que han trabajado desde Fedetaxi es en el desarrollo de las matrículas específicas para taxis y VTCs. ¿En qué punto se encuentra?

M.A.L.- Se está trabajando en ello y ya nos hemos reunido con responsables de Tráfico para las cuestiones técnicas. Definir, por ejemplo, el color. Tenemos que ver si delante o atrás, porque nosotros solo pedimos que sea detrás, y establecer la numeración, que va a llevar un código diferente a las matrículas actuales. Además, vamos a intentar ponerle dos códigos, uno al taxi y otro a la VTC. En Bélgica, por ejemplo, el taxi lleva una T y el otro una V, e intentaremos que sea así.

G.T.- ¿Qué tiene que decir a quienes critican la medida?

M.A.L.- El problema no son solo las VTCs, también lo son los piratas y esto es una cuestión de seguridad y los cuerpos de seguridad del estado también se muestra a favor de esta identificación, porque ahora hay “cundas” que transportan de forma privada a las personas para eludir cualquier control.

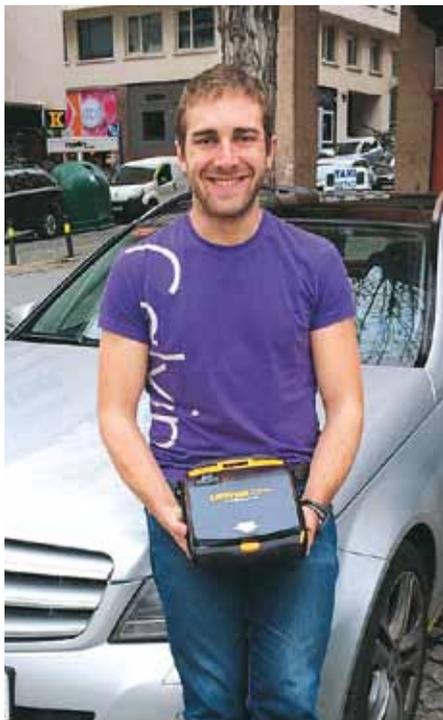
Con las matrículas nos quitamos de en medio a todos los piratas y los clientes ya sabrán que montarse en esos vehículos con matrícula blanca es un riesgo. Y el taxi lo va a notar en positivo.

Cancelada la entrevista al presidente de Unauto

La Gaceta del Taxi tenía previsto publicar en este número una entrevista con Agustín Elizalde, presidente de Unauto-VTC, asociación mayoritaria del sector en nuestro país. Sin embargo, tras el incidente del pasado 7 de febrero entre un conductor de VTC y nuestra revista, ese mismo día, se nos informó desde Unauto de la cancelación de la misma. No obstante, debemos aclarar que Elizalde consideraba de interés esta entrevista y lamenta profundamente no poder hacerla. La anulación se debe a las decisiones de la junta directiva, que ha sido el órgano que ha estimado oportuno que no se conceda dicha entrevista. En la actual junta directiva de Unauto hay al menos dos personas que hace años estuvieron colaborando activamente con este medio y que ahora se muestran abiertamente en contra, basta con recordar algunas de sus intervenciones en otros medios según nos informan con frecuencia. Hablamos de José Luis Funes, taxista y ex presidente de la Asociación Gremial del Taxi y ahora director de relaciones institucionales de Unauto, y José Andrés Díez, letrado que durante años ha llevado causas en defensa del taxi y en estos momentos es asesor jurídico de esta entidad. Desde este medio confiamos en poder ofrecerles en breve las declaraciones del presidente Elizalde.



“Mi taxi es un punto cardioprotegido móvil”



Elías Rojo Ucar, taxista de Getxo, con los aparatos desfibriladores

Más allá de cumplir con su pertinente labor en el transporte de viajeros, Elías Rojo Ucar, taxista de la localidad vizcaína de Getxo, se convirtió hace más de tres años en un profesional pionero en el País Vasco al portar en su propio vehículo, un dispositivo desfibrilador dispuesto a ser utilizado en caso de algún desafortunado accidente cardiovascular. Junto a esa especial preocupación por la salud de los demás, nuestro siguiente protagonista tiene claro que el deporte es la principal vía para llevar una vida saludable propia, a pesar de lo sedentario que puede llegar a ser el trabajo en el taxi.

Gaceta del Taxi.- Hace más de tres años que instaló estos desfibriladores, ¿cuál fue la razón por la que pensó que sería necesario y bueno instalar estos dispositivos en su propio taxi?

Elías Rojo.- Antes de acceder al mundo del taxi, me dediqué durante cinco años a la conducción de ambulancias. Y

en el taxi, en cuanto tuve la oportunidad quería colaborar para ayudar a la gente. Al final es algo a lo que me he dedicado y me sentía un poco en la obligación por vocación. Somos gente que estamos todo el día en la calle y el hecho de poder utilizar algo para ayudar a quien está delante de ti, teniendo además conocimientos para el empleo de la técnica de reanimación, me hizo lanzarme a por esta iniciativa.

G.T.- ¿Solo lo tiene usted entre los profesionales de Getxo?

E.R.- Sí, esto lo hice a título individual. Me documenté y lo llevé a cabo a través de un proyecto. Tuve que vender unas 2.000 pulseras solidarias para lograr la financiación de estos aparatos y al final, con la ayuda de amigos y conocidos y con las que vendí en el propio taxi lo conseguí, pero no fue fácil.

G.T.- Una vez que consigue vender las pulseras, desde el proyecto te facilitan los aparatos, ¿verdad?

E.R.- Sí, una vez vendidas me mandaron el desfibrilador a casa, justo el modelo que yo quise. El dispositivo está bastante bien y el tamaño es muy bueno puesto que no molesta para lo que es el día a día de mi trabajo.

G.T.- ¿Alguna vez ha tenido la mala suerte de tener que utilizar estos aparatos en el taxi?

E.R.- El mío no. En la ambulancia lo he utilizado muchas veces pero como taxista nunca me ha tocado tener que utilizarlo, afortunadamente. Pero considero que es importante puesto que soy un punto cardioprotegido móvil y es una ayuda para quien lo pueda necesitar en algún momento dado. El Ayuntamiento y la Policía Local de Getxo saben que tengo este dispositivo y, llegado el caso si pasa algo y estoy en la zona, me llamarán a mí. Antes de acabar la carrera, si me dicen que ha pasado algo acudo sin dudarle porque ante todo está la salud y el ayudar a las personas. El desfibrilador es un aparato vital en el caso de la muerte súbita.

“La peor RCP es la que no se realiza”

G.T.- Alguna vez algunos compañeros de profesión se han planteado incluso si fuera necesario que un taxista llevara a cabo, al menos, los cursos básicos de reanimación para este tipo de desafortunados casos, ¿está de acuerdo?

E.R.- Ampliando incluso aún más el espectro, opino que desde los colegios se tendrían que dar cursos básicos de reanimación ¿Por qué no se pueden dar todos los años unos cursos de RCP con unos maniqués? Sería muy interesante para que la gente sepa hacerlo. Es algo muy básico y muy fácil de hacer. La peor RCP es la que no se realiza, porque mejor o peor tú vas a tender a ayudar a una persona. A todo el mundo le gusta saber sobre este tipo de cosas porque nunca sabes cuándo lo puedes utilizar.

G.T.- Pero más allá de mirar por la salud de los demás, a través del deporte se mejora la calidad de vida de uno mismo. Desde hace un tiempo venimos recogiendo ejemplos de taxistas que, junto a las largas jornadas de trabajo, también apuestan claramente por una vida ligada al deporte, ¿creó que se podría hacer algo más en este aspecto?

E.R.- Hay que partir de la base que el taxi es un trabajo muy sedentario, con jornadas de trabajo largas en las que estamos mucho tiempo sentados. Además, la gente del norte tenemos un punto muy poco a favor con el clima. Aquí en Euskadi que ahora hace mucho frío, tenemos tendencia a estar metidos en el coche.

G.T.- Háblanos un poco del remo, esa actividad deportiva que lleva a cabo compaginándola con el trabajo de taxista.

E.R.- Este verano voy a hacer ya tres años practicando remo. Empecé esta actividad en un principio con una meta de cuidarme un poco, bajar un poco el peso y mejorar la salud, porque practicar deporte es mejorar la calidad de vida. Pero

el deporte tiene ese toque de adicción, de estar a gusto contigo mismo que te acaba enganando, y llegó un momento en el que quería practicar el remo vasco, concretamente el remo a banco fijo. El remo en el País Vasco es el deporte rey en los municipios de la costa y decidí pasarme al equipo municipal de remo de Getxo. Está englobado dentro del Getxo Kirolak, que es el área de deportes del Consistorio. La competición es en verano, y ya estoy con muchas fuerzas y con ganas de superar mis marcas.

G.T.- ¿En qué consiste el remo a banco fijo, que es la especialidad que usted practica?

E.R.- Es un bote formado por trece remeros y un patrón. El tiempo de competición en nuestra categoría se reduce a julio y agosto. Mi equipo pertenece actualmente la tercera división del remo a banco fijo.

G.T.- ¿Cuánto tiempo dedica al entrenamiento preparatorio para la competición?

E.R.- Los días que entrenamos dedicamos en torno a dos horas, lo que hace que dediquemos al entrenamiento en torno a doce horas semanales. Entre semana combinamos el entrenamiento con pesas y el ergómetro -que es el simulador la maquina que nadie utiliza en los gimnasios- y lo combinamos con la práctica de deportes cardiovasculares como correr. Luego, entre dos y tres días a la semana salimos al agua a remar. Al final, como todo en la vida, se trata de organizarse. En mi caso, trabajo 12 horas diarias y luego me voy a entrenar y llego a mi casa sobre las nueve de

“En el taxi, organizándote, puedes hacer de todo”

la noche, pero el trabajo del taxi lo bueno que tiene es que organizándote puedes hacer de todo.

G.T.- Usted es, además, presidente de Radio Taxi Getxo. Háblenos de la situación del taxi en su localidad.

E.R.- En el municipio somos un total de 46 taxis y en la asociación, lo que es el Radiotaxi, somos 64 taxis. Estamos dentro de la Federación Vasca del Taxi, siendo una asociación muy bien considerada en esa entidad. La emisora fue fundada por los taxistas de Getxo hace 16 años e incluye a taxis de municipios como Leioa, Berango o Sopelana. El trabajo es un poco estacional, los meses de enero y

febrero son muy malos y desde marzo y abril con la llegada de los cruceros pues empieza a subir el trabajo.

G.T.- ¿Sufren muchos el intrusismo?

E.R.- Sufrimos intrusismo con taxis de otros municipios de Vizcaya. Pero el taxi pirata como tal, solo lo sufrimos el muelle de cruceros. En cualquier caso, contamos con una colaboración permanente con la Policía Local de Getxo, que piden papeles a los vehículos y si tienen que sancionar, sancionan. Hace una hace una labor envidiable, y ojalá todas las policías locales de España funcionasen como la de Getxo. El apoyo que han dado al taxi de Getxo es espectacular. El problema es que las sanciones las gestiona la Diputación Foral de Vizcaya. Éstas se deben de perder porque no es normal que se estén sancionando vehículos y actúen con reiteración, puesto que las sanciones incluyen multas muy cuantiosas.



Imagen de una competición de remo en banco fijo, muy popular en el País Vasco

La presión del sector fuerza un acuerdo con el Ayuntamiento

Apenas 72 horas antes de que el taxi de Barcelona parara su servicio durante seis horas, el sector alcanzaba un acuerdo con el Ayuntamiento y decidía suspender la huelga y la manifestación previstas para el 2 de febrero. No obstante, desde las asociaciones advertían de que, en caso de no cumplirse con los plazos establecidos, retomarían el calendario de protestas.



Mejorar la recogida y bajada de usuarios en Sants, uno de los puntos del acuerdo

Todas las organizaciones tienen claro que poner en negro sobre blanco el acuerdo alcanzado con el Ayuntamiento de Barcelona es "muy importante" para el sector. Es una garantía de que, esta vez sí, se va a cumplir con lo acordado con los profesionales. Y, aunque ya han advertido de que se mantendrán atentos y vigilantes, han desconvocado todas las protestas previstas, si bien no descartan volver a retomarlas en caso de que no se cumplan los plazos establecidos.

Tras la operación caracol del pasado 16 de enero todo parecía apuntar a que el paro de seis horas previsto para el 2 de febrero sería otro éxito rotundo. No obstante, desde las asociaciones convocantes, ÉLITE, ATC, STAC, ANGET, PAKTAXI y TLU no cerraban la puerta a una negociación con el Ayuntamiento de Barcelona que concluyera en un acuerdo para mejorar unas

cuestiones que, a su juicio, perjudicaban al sector.

Con esta disposición al diálogo, las organizaciones mantuvieron varios encuentros y acercamientos tanto con responsables del gobierno local y Guardia Urbana que convergieron en una reunión celebrada el 30 de enero. Dos días después se ratificaba el acuerdo en un acto al que acudían todas las organizaciones y que ha supuesto un importante punto de partida para el taxi del Área Metropolitana de Barcelona.

Desde el Insitut Metropolità del Taxi, IMET, a través de su departamento de prensa han manifestado "su satisfacción" por el acuerdo "de consenso" alcanzado con las asociaciones.

Por su parte el sector ha asegurado sentirse "muy satisfecho" con los acuerdos y confían en la buena voluntad del Ayuntamiento, tal y como explicó a nuestro medio Jordi Ramírez, de Élite Barcelona. Una "pequeña victoria" que supone un éxito de la unión de todo el sector "tanto dentro de la Taula como fuera". Ramírez ha aprovechado también para pedirle al Ayuntamiento más apoyo en lo referente a las concesiones de VTCs por parte de la Generalitat

El sector celebra tener el acuerdo por escrito

La Guardia Urbana se formará en materia de transportes

En esta misma línea se han pronunciado otros representantes del taxi, como Carlos Fernández, del STAC, que destaca que se da solución a 5 de los 6 puntos reclamados y además el acuerdo por escrito debería ser una garantía de cumplimiento de esos acuerdos. "Sabemos a ciencia cierta que el punto más importante que es la formación de la guardia urbana se está haciendo y también hemos notado que la vigilancia y las sanciones a los infractores por circular por el carril Bus-taxi han aumentado", ha explicado a nuestro medio el dirigente del Sindicat. Luis López, de ATC, en declaraciones al programa Mètropolí de RNE, señalaba lo importante que es para el sector que el Ayuntamiento haya dejado por escrito su compromiso con los profesionales, lo que supone una garantía para su ejecución.

Los puntos del acuerdo

Los seis puntos del acuerdo rubricado entre las asociaciones y el Ayuntamiento recogen las principales preocupaciones del sector, desde el intrusismo en puntos clave como la Estación de Sants o el Puerto Olímpico hasta cuestiones más del día a día, como determinados giros o el respeto al carril bus-taxi.

Sobre este último aspecto, el Ayuntamiento explicó que en la reunión del

pasado 11 de enero se acordó con la Guardia Urbana la planificación de campañas para favorecer el transporte público, prestándole especial atención al carril bus de la Gran Vía entre la plaza de España y el paseo de Gracia. Por otro lado, se ha iniciado el procedimiento para implantar un vehículo de control de dicho carril totalmente automatizado, que requerirá de un desarrollo informático en el que ya se está trabajando. Mientras tanto, se iniciarán los controles con dicho vehículo con la colaboración de la Guardia Urbana que

denunciarán desde el coche el mal uso de este carril.

Precisamente la colaboración con la Guardia Urbana es uno de los puntos claves de todo el acuerdo, ya que desde el sector se reclamaba una mayor formación en cuestiones relativas al transporte de viajeros. Aunque ya se comenzó a trabajar en este sentido a finales del pasado año, tuvo que ser suspendida de forma temporal, retomándose en el mes de enero. Por otro lado, se ha introducido a petición del IMET la formación por parte del servicio de inspección de la Generalitat en todo aquello

Actuaciones en paradas

PUERTO OLÍMPICO

Señalización en horario nocturno complementario a la zona existente, de 20 a 8 horas de la parada nocturna en zona de carga y descarga de la calle Marina, 16, ante de la plaza De Los Voluntarios Olímpicos

Señalización de dos plazas de parada de taxi delante de Opium. Señalización de dos plazas de taxi al lado de las motos en horario nocturno, y carga y descarga en horario diurno. Señalización de una zona de bajada de usuarios de tres plazas permanente en Trias Fargas, delante de Catwalk. Ampliación de la parada nocturna de Trias Fargas, adelantando la parada a la zona de contenedores.

ESTACIÓN DE SANTS

En la plaza de Països Catalans, se hará un intercambio en la señalización existente en ambas zonas, la de la bajada de usuarios se aproximará a la calle Viriat y la de prohibido aparcar y estacionar se trasladará a la actual zona de taxis.

En la plaza Joan Peiró, se eliminarán las flechas existentes en el carril donde hoy está prohibido aparcar excepto la bajada de usuarios y se señalará horizontalmente con línea en zig-zag. También se colocará una señal en vertical de prohibido estacionar y aparcar con plaza complementaria para el descenso de usuarios de taxi delante del semáforo.



Imagen de la firma del acuerdo entre el taxi y el Ayuntamiento

que haga referencia a los servicios autorizados por la administración autonómica. Se han realizado también las sesiones de formación a los formadores y que espera que al finalizar el primer trimestre del año, todos los agentes estén capacitados en este tema.

Otro de los puntos críticos que denuncia el taxi son los problemas en el Puerto Olímpico. Para tratar de revertir la situación, el ayuntamiento propone tres actuaciones diferentes como la mejora de la señalización de las paradas, la participación de los propietarios de los locales de ocio en la gestión de la parada de taxi. Para ello se propondrá la asistencia de dos trabajadores en las horas de máxima afluencia, de 2 a 6 de la madrugada, y el IMET ayudará en su formación y durante los primeros días tanto trabajadores del Institut como agentes de la Guardia Urbana colaboración para obtener el mejor resultado.

Además, el Ayuntamiento también quiere aprobar una modificación reglamentaria que permita establecer de forma "temporal o permanente" zonas delimitadas que prohíban aceptar servicios fuera de parada, siempre que exista un número y distribución suficientes. Esto permitiría, una vez aprobada, delimitar de manera más rápida zonas con distancia superior a los 50 metros en el entorno de paradas donde no se podría "encochar" que por su idiosincrasia o conflictividad hacen necesaria una actuación de este tipo, como es el caso del Puerto Olímpico.

Otro de los puntos "negros" para el taxi está en la Estación de Sants. Con el objetivo de mejorar la situación, el Ayuntamiento se ha comprometido con una

serie de medidas, como es señalar zonas de desencoche más adecuadas, aumentar la presencia regular de la Guardia Urbana que planificará el servicio a las horas de llegada de los trenes AVE. Queda por determinar una zona para recogidas concertadas del taxi del AMB a falta de una reunión con Adif. En caso contrario se establecerá como zona para este fin la zona acordada en la reunión del 25 de enero.

En cuanto a la publicidad de Cabify en 5 autobuses, el TMB ya retiró dichos anuncios por un requerimiento que hizo el AMB a Maxi Mobility Spain SL, por "provocar confusión con el servicio de taxi".

De todos los puntos, el único inviable de momento son los giros en la Avenida Diagonal. Tras conocerse los resultados del estudio elaborado al respecto que desaconsejan autorizar este giro durante el día, se ha acordado ampliar una hora más (a partir de las 22 horas) los giros ya habilitados.

Kilómetros de taxis

"Puede ser la mayor marcha de taxistas de la historia", así de convincente se mostraban desde la asociación Élite Taxi Barcelona horas antes de la movilización que a lo largo de la mañana del 16 de enero colapsó completamente las entradas a la ciudad. Prácticamente todas las asociaciones y radioemisoras apoya-

ron esta jornada de protestas, que los organizadores calificaron de "impresionante" y que han dejado "sin palabras" a algunos representantes del taxi. Durante seis horas, más de 3.500 taxis circularon en marcha lenta para protestar contra el incumplimiento de las promesas por parte del Ayuntamiento.





Blablacar no hace competencia desleal según el juez

El juzgado de lo Mercantil número 2 de Madrid ha desestimado la demanda presentada por la Confederación Española de Transporte en Autobús, Confebús, y ha dictaminado que la actividad que realiza Blablacar no es competencia desleal sobre el sector de transporte de viajeros. El titular del juzgado, Andrés Sánchez Magro, encargado también del caso en el que ordenó la suspensión de UberPop en Madrid, ha determinado que la plataforma Blablacar no está sometida a la normativa nacional de transporte. Considera el juez que el hecho de poner en contacto a particulares con una serie de requisitos, con un control de pagos, e incluyendo una crítica de las personas que han utilizado el servicio, no es una actividad sujeta a esta ordenación. Según la sentencia, lo que hace esta empresa consistiría, no en organizar un servicio de transporte, sino en poner en contacto a los particulares que desean realizar un determinado viaje compartiendo gastos. Resalta el juez que los conductores no están contratados por Blablacar, ni pertenecen a una industria o empresa dedicada a tal fin. Sin embargo, Confebús mantenía en su demanda que Blablacar llevaba a cabo una competencia desleal sobre el sector del transporte de viajeros. La asociación de autobuses sostuvo en su escrito que la competencia genera-

da por la actividad de esta plataforma se realizaba "sin ningún tipo de garantía, sin darse de alta en ninguna administración y sin pasar los controles y garantías y seguridades". La sentencia, en cualquier caso, no es definitiva, y puede ser recurrida ante la Audiencia Provincial de Madrid, que volverá a examinar los argumentos de la patronal del transporte de viajeros en autobús, así como la posición de la parte demandada.



La sentencia del juzgado puede ser recurrida

Desconcierto en Barcelona ante la actividad de Cabify

Tres de los veinte vehículos de alquiler con conductor que hasta la fecha están operando con Cabify en la Ciudad Condal fueron inmovilizados por la Policía de Barcelona por no disponer de licencia y operar bajo una documentación provisional facilitada por el Servicio Territorial de Transportes de Barcelona. Apenas 24 horas después, la empresa informaba de que los vehículos cumplen con toda la documentación pertinente y operan "de forma normal".

Aunque la empresa no confirma el número de coches inmovilizados, que según Élite Barcelona eran tres, ni tampoco que se les instara a devolver al garaje al resto de vehículos Kia, explican desde Cabify que el Servicio Territorial de Transportes de Barcelona ha confirmado que sus vehículos estaban en disposición de esta documentación legal. Sin embargo, desde la Asociación Élite Taxi Barcelona informaron que la policía había instado a la empresa a la retirada y a la devolución a su garaje, de los 20 vehículos KIA Optima que habían iniciado sus servicios por las calles de la capital catalana. Pere Padrosa, director general de transportes, territorio y sostenibilidad de la Generalitat, explicó que desde la administración promueven "el estricto cumplimiento de la ley". "Si concurren las circunstancias para inmovilizar, la inmovilización se llevará a cabo y sólo la levantarán pagando la caución que está prevista a estos efectos", matizó.

El sector anuncia una gran conferencia nacional

La celebración de una gran Conferencia Nacional del Taxi, en la que puedan estar representadas asociaciones, cooperativas, radioemisoras y otras organizaciones relacionados con el taxi, ha sido propuesta por la Federación Profesional del Taxi de Madrid para reivindicar el papel del taxi como figura central en el transporte urbano. Según explicaron en nota de prensa, el objetivo de esta conferencia será el de "unir fuerzas para luchar por los intereses del sector y garantizar el futuro de la profesión, mejorando calidad y servicio". Además, quieren definir una hoja de ruta de reivindicaciones, movilizaciones y propuestas para el avance de la profesión. Por otro lado, FPT también anunció que se personará junto a la Dirección General de Transportes de la Comunidad de Madrid en los recursos de casación interpuestos ante el Tribunal Supremo contra las peticiones de autorizaciones VTC presentadas por José Luis Funes Morán, ex presidente de Gremial Madrid. Desde Federación esperan que el Supremo tenga en cuenta la modificación de la LOTT que establece una licencia de VTC por cada 30 de taxi, proporcionalidad que no se ha cumplido en la Comunidad de Madrid. También reclama la asociación de taxistas una doctrina uniforme en esta cuestión "para todo el territorio nacional". Además, solicitará indemnizaciones a las empresas que solicitan cautelarmente poner en marcha dichas VTCs.



El STAC pide más homologados ecológicos

En el pleno anual del Pacto por la Movilidad del Ayuntamiento de Barcelona, Carlos Fernández, secretario del STAC, pidió un cambio en el sistema de homologación para que los taxistas puedan acceder a más vehículos ecológicos. Además, recordó que apenas el 28,5% de los modelos de coches homologados por el IMET son considerados ecológicos.

“Estamos en manos de las marcas automovilísticas que homologan los modelos de coches que quieren y actualmente sólo lo hacen con aquellos modelos que no se venden a particulares”, explicó Fernández.

De los 28 modelos que conforman el actual parque de ecológicos homologado, 20 son diésel. El resto, tres modelos eléc-

tricos, uno híbrido, uno de GLP y tres versiones de gas natural, entrarían dentro de las opciones menos contaminantes.

Para corregir esta situación, el Sindicat ha pedido un cambio del modelo de homologación para que los profesionales puedan tener más opciones a la hora de escoger entre una amplia variedad de vehículos ecológicos que hay en el mercado.

Tele-Taxi Madrid desiste de su solicitud de 5.000 VTCs

La emisora Tele-Taxi Madrid ha desistido finalmente del procedimiento de solicitud de 5.000 autorizaciones VTCs ante la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de la capital.

El principal motivo que alega en su escrito la emisora de la Federación Profesional del Taxi de Madrid ante la Sala de la Sección Octava de dicho Tribunal es el contenido de las sentencias dictadas por los distintos Tribunales Superiores de Justicia de lugares como Asturias y Navarra, donde con una petición idéntica a la planteada por TeleTaxi Madrid, fueron denegadas las solicitudes de VTCs. Por lo tanto, desde la emisora confían que la sentencia del TSJ de Madrid siga la misma línea argumental. Las Sentencias de los TSJ a las que hacen mención desde Tele-Taxi, entendieron que desde la entrada en vigor de la Ley 9/2013 de Ordenación de Transportes Terrestres, LOTT, en julio de 2013, vuelven a resultar de aplicación las limitaciones cuantitativas respecto a la regla de proporcionalidad entre un vehículo taxi y un vehículo VTC. De tal manera que esas sentencias desestimaron los recursos contencioso-administrativos interpuestos frente a las resoluciones administrativas que, en un primer momento, denegaron las solicitudes de autorizaciones de VTCs realizadas después de la entrega en vigor de la LOTT. La solicitud de 5.000 autorizaciones VTCs por parte de Tele-Taxi Madrid tuvo entrada en el registro de la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid con posterioridad a la entrada en vigor de esa LOTT, y antes de la aprobación del Reglamento de esa Ley, el ROTT, que se aprobó en noviembre de 2015 y con el que queda totalmente cerrada la posibilidad de conceder autorizaciones VTCs allá donde se supere el ratio de 1/30 entre taxis y VTCs.

Modificación estatutaria

Apenas unos días después de conocerse esta noticia, la Federación celebrara sendas asambleas, extraordinaria y ordinaria. En la primera, se sometía a votación una modificación de los estatutos de la entidad, aprobándose 24 de los 32 propuestos por la comisión. Entre los que no fueron aprobados se encuentra el apartado f) del artículo 8 en el que se incluía, como causa para ser expulsado de la asociación, el ser titular de una o varias VTCs o ejercer

cualquier actividad por el medio que sea, que resulte competencia frente al sector del taxi, así como ser titular o socio de cualquier mercantil dedicada a la misma actividad. Tampoco se aprobó que la Junta convoque elecciones, en el plazo natural de 90 días, si no consigue sacar adelante el informe de gestión.

Posteriormente tuvo lugar la celebración de la Asamblea General Ordinaria. En la misma, la Junta Directiva recibió el respaldo de los socios asistentes, donde fue aprobado el balance del año 2016 -con 5.000 euros de saldo positivo-; el presupuesto para 2017 y el informe de gestión. También se aprobó la constitución de una nueva sociedad con la que pueda operar la emisora de FPTM: Tele Taxi. Los socios decidieron en la asamblea a propuesta de la Junta crear una sociedad con el nombre de TeleTaxi Madrid Servicios SL. De esta forma se pretende dar legalidad a la emisora que actualmente opera con el mismo nombre, legalidad que perdió tras la decisión del Tribunal Supremo de declararla nula por ser creada por la junta directiva, y no a través de la asamblea, cuando Mariano Sánchez era el presidente de FPTM.



Se aprobaron 24 de los 32 artículos a modificar

Posible movilización en Madrid el 16 de marzo

Tras una reunión mantenida en la sede de la Asociación Gremial entre las principales organizaciones del sector del taxi madrileño, éstas anunciaron una posible movilización para el próximo 16 de marzo, junto con un eventual paro de servicio, si el Ayuntamiento no lleva a cabo, antes del 1 de marzo, una serie de actuaciones precisas para la satisfacción de sus reivindicaciones. Además de la propia Asociación Gremial, a la reunión acudió Federación Profesional, Asociación Madrileña del Taxi, Élite Taxi, Radio Teléfono Taxi, UECA, SCAT, TACAM y Radio Taxi Independiente. En la misma se abordó como tema principal crítica situación existente en el sector, motivada por una "ausencia de respuestas eficaces al colectivo". Tras el encuentro, Gremial anunció en un comunicado los puntos cinco puntos esenciales que han elevado al Ayuntamiento para que sean abordados con urgencia. En esas demandas del colectivo se encuentra la suspensión de los acuerdos que el Ayuntamiento pueda mantener con Uber y el compromiso de no promover nuevos conciertos con ellos, la puesta en funcionamiento de efectivos policiales especializados y en número suficiente para la inspección y el control de las VTCs, la

libre autorización de marcas y modelos de automóviles aptos para el servicio del taxi, la racionalización de las restricciones de circulación urbana, y la limitación y control efectivo de las prácticas de arriendo, subarriendo y la gestión de licencias.



El sector da de plazo hasta el 1 de marzo para que se tomen medidas

El taxi de Mallorca anuncia protestas contra el Govern

La iniciativa de implantar, a partir del próximo mes de mayo, unas rutas turísticas regulares de autobuses que partan desde el aeropuerto de Palma hacia las principales zonas turísticas vacacionales de Mallorca, ha provocado un gran revuelo en el sector del taxi, que ha acordado una serie de movilizaciones contra el Govern de Baleares por ser impulsor de esta medida.

Estas movilizaciones del taxi se producirán desde este mismo mes de febrero hasta el próximo mes de agosto, coincidiendo con la época del año de mayor demanda en el sector. Gabriel Moragues, presidente de la Asociación Sindical de Autónomos del Taxi de Mallorca (ASA-TM), explicó que entre las medidas también contemplan, paralizar el servicio nocturno de toda la Isla. "Hay mucho malestar por todo lo que está pasando", argumentó.

El sector del taxi ha querido recordar que no está en contra de la implantación y el impulso del transporte público. Sin embargo, sí que se manifiestan contrarios al respecto de la creación de líneas turísticas.



Hay mucho malestar por todo lo que está pasando

40.000 euros para la lucha contra el cáncer



Foto de familia con el cheque

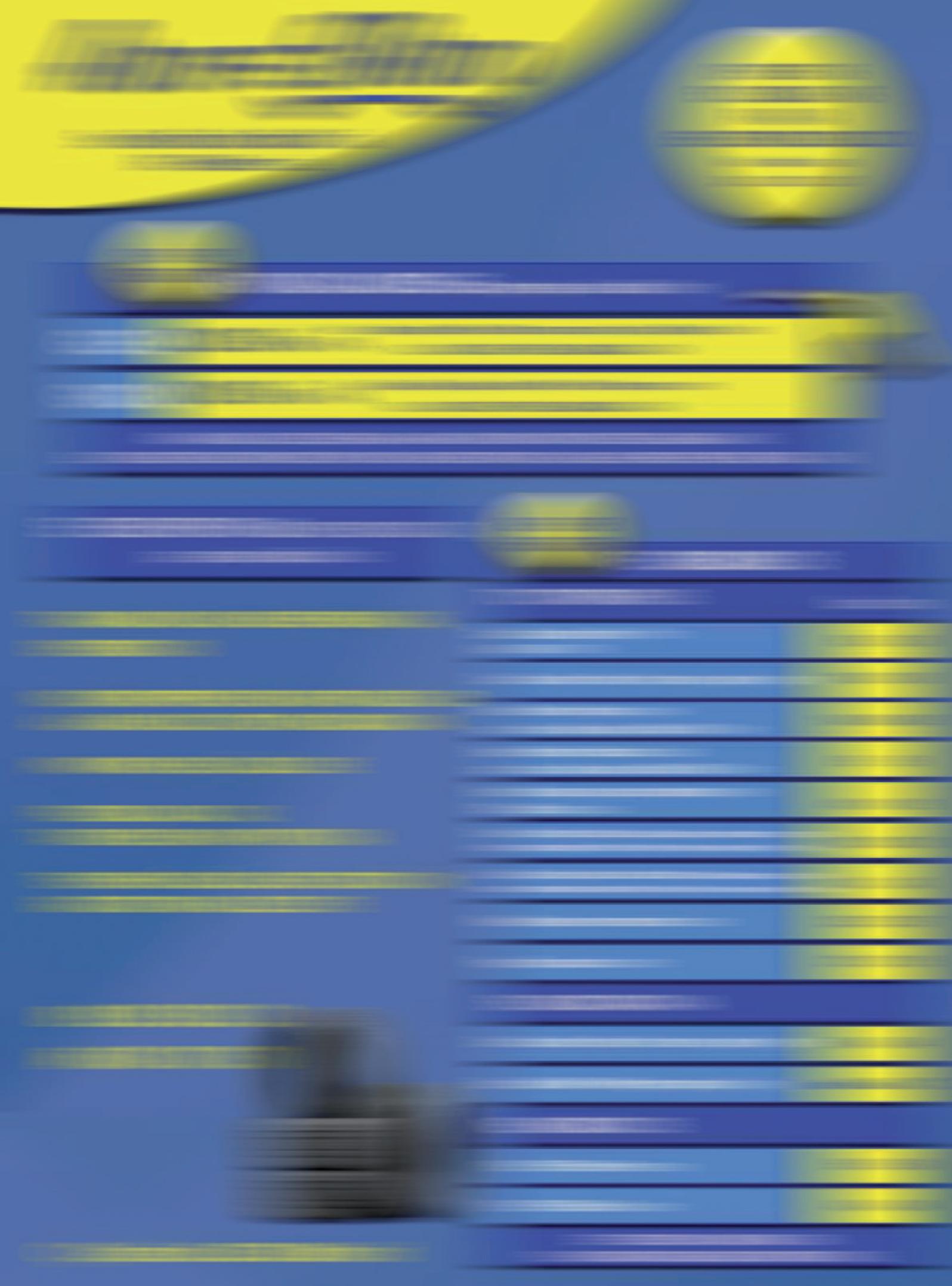
Gracias a la colaboración de más de 300 personas en la venta de pulseras solidarias, la Federación Andaluza de Autónomos del Taxi donó 40.000 euros a la fundación Cris Contra el Cáncer. La cantidad conseguida y donada por las mujeres taxistas impulsoras de esta iniciativa, se destinará a la creación de la Unidad de Investigación de Terapias Avanzadas que impulsa CRIS en el Hospital de La Paz para los niños con cáncer que no responden a los tratamientos convencionales. Con un "gracias de corazón", la directora de la Fundación, Marta Cardona, quiso dar la enhorabuena a las taxistas que han colaborado haciendo ellas mismas las pulseras solidarias, y consiguiendo involucrar "a miles de personas". Este es el cuarto año que la FAAT colabora con esta organización, y la segunda vez que recaudan dinero gracias a las pulseras solidarias. En total, han donado 76.000 euros en dos años, explicó Miguel Ruano. Por su parte, Eva Torres, secretaria técnica de la FAAT, señaló que las pulseras solidarias, que se venden en todo el país gracias a una extensa red de colaboradores, se han convertido en un elemento "esencial" en muchos momentos únicos "como bodas, bautizos y comuniones".

Las tarifas de Santiago vuelven a congelarse

El régimen tarifario para los servicios de taxi en Santiago de Compostela permanecerá invariable por tercer año consecutivo. Esta congelación fue anunciada por el Ayuntamiento de la capital tras haberse reunido previamente con las dos principales entidades representativas del taxi de la localidad: Tele Taxi y Radio Taxi. Las dos asociaciones anunciaron a través de las redes sociales el mantenimiento de los precios de las tarifas de taxi. Con esta congelación, la bajada de bandera para el servicio de taxi en horario diurno permanecerá siendo de 3,70 euros, mientras que en horario nocturno -franja que comienza a las 23:00 horas y finaliza a las 07:00 horas- el precio seguirá instaurado en cinco euros. El importe mínimo que los clientes deberán pagar al subirse a un taxi durante los días festivos, los sábados por la tarde y los domingos durante todo el día, será de 4,30 euros.



Las tarifas se mantienen por tercer año



La venta de VTCs, una estafa para Uniatramc

Bajo la falsa promesa de que ejercerán un trabajo idéntico al que realizan los taxistas, la asociación Uniatramc País Valenciano denuncia que muchas personas están siendo estafadas dentro del sector de las VTCs. Según explica la organización, a estas personas se les estaría asegurando un trabajo similar al taxi “por unos 60.000 euros”. Para la división valenciana de Uniatramc, es una estafa “pagar una gran cantidad de dinero por una séptima parte de una autorización recién obtenida gratuitamente de la administración”. Además, insisten en que “ni Uber ni Cabify tienen licencias, son empresas multinacionales con sede en paraísos fiscales y la prestación de servicio para ellas, está sujeta a su juicio e interés”. También dejan claro que “es absolutamente falso que se trabaje como un taxi” porque es un servicio creado “con normas distintas y formas distintas de trabajo”. Por ello, desde la asociación han anunciado que registrarán en la Dirección General de Transportes de la Comunidad Valenciana una denuncia, haciendo especial hincapié en la figura del “falso autónomo” y en la “competencia desleal” que este servicio supone para el taxi. También solicitarán a la dirección nacional de Uniatramc que se haga lo propio ante el Ministerio de Fomento y que se puedan debatir las medidas oportunas en la Mesa Nacional del Transporte.

El presidente de Foro Taxi, objeto de repugnante amenaza

El presidente de la asociación sevillana Foro Taxi Libre, Juan Martín Caparrós, fue víctima de un acto vandálico e intimidatorio que inmediatamente denunció ante las dependencias policiales de la capital hispalense. En la puerta de su propio domicilio y sobre las paredes del portal del edificio, pudo comprobar cómo le habían depositado excrementos mezclados con arena. El móvil robado, valorado en más de 1.000 euros, fue tirado al suelo por uno de los acusados durante el encontronazo que mantuvo con el taxista. Además, los Mossos encontraron en posesión de los presuntos ladrones un puño americano, una cadena y una importante cantidad de billetes, siendo algunos de ellos falsos. Lo curioso es que, apenas dos horas después y en la misma calle Marina, cinco jóvenes –cuatro de ellos menores de edad– fueron detenidos cuando intimidaron a una pareja para robarles sus pertenencias.

Se trata de un hecho vomitivo con tintes intimidatorios en el que los actores se atrevieron a traspasar el portal del bloque de viviendas donde reside el presidente de la mencionada asociación y subieron hasta la planta donde se encuentra su casa para dejar los excrementos. Martín Caparrós informó en primicia a La Gaceta del Taxi que tuvo conocimiento de esta desagradable situación alertado por unos vecinos que se habían dado cuenta de lo sucedido por el fuerte olor desprendido. Tanto los vecinos como el propio representante de Foro Taxi Libre y su familia se encuentran en estos momentos con miedo de que esta situación se vuelva a repetir. Estos hechos tuvieron lugar tan solo un día después de la reunión mantenida por el grupo de taxistas que Caparrós encabeza con los representantes políticos de Ciudadanos en el Ayuntamiento de Sevilla, quienes habían apoyado a Foro Taxi Libre en su lucha porque se implante el sistema de turnos rotatorios en el aeropuerto de Sevilla.



Se trata de un hecho vomitivo con tintes intimidatorios en el que los actores se atrevieron a traspasar el portal del bloque de viviendas donde reside el presidente de la mencionada asociación y subieron hasta la planta donde se encuentra su casa para dejar los excrementos. Martín Caparrós informó en primicia a La Gaceta del Taxi que tuvo conocimiento de esta desagradable situación alertado por unos vecinos que se habían dado cuenta de lo sucedido por el fuerte olor desprendido. Tanto los vecinos como el propio representante de Foro Taxi Libre y su familia se encuentran en estos momentos con miedo de que esta situación se vuelva a repetir. Estos hechos tuvieron lugar tan solo un día después de la reunión mantenida por el grupo de taxistas que Caparrós encabeza con los representantes políticos de Ciudadanos en el Ayuntamiento de Sevilla, quienes habían apoyado a Foro Taxi Libre en su lucha porque se implante el sistema de turnos rotatorios en el aeropuerto de Sevilla.

Imagen del desagradable incidente

PREMIADOS METAL LUBE



Alfredo González María
Licencia 8322
22 años en el taxi



José Daniel Sánchez Gómez
Licencia 15673
10 años como taxista



Marco Antonio López Arrabal
Licencia 6657
14 años de profesión

#DeleteUber se hace viral en redes sociales

La llegada de Donald Trump a la Casa Blanca no ha dejado de provocar noticias en las últimas semanas. Tras la adopción de una de sus medidas más polémicas, la relacionada con el veto a extranjeros provenientes de algunos países de mayoría musulmana durante 120 días, los taxistas neoyorkinos decidieron no recoger a ningún pasajero en el aeropuerto a modo de protesta.

Los conductores de la aplicación no sólo no se sumaron a esa protesta, sino que la aplicación decidió bajar los precios durante la huelga de los taxistas, por lo que cientos de usuarios pidieron, a través de las redes sociales y bajo el "hashtag" #DeleteUber, la eliminación de la aplicación de sus teléfonos móviles. Según diferentes medios, se habrían dado de baja unos 200.000 usuarios en todo el mundo.



Imagen de la red social Twitter

Marbella será promocionado por sus taxistas

La asociación Taxisol y el Ayuntamiento de Marbella llegaron a un acuerdo de colaboración para la elaboración de 25.000 planos de pequeño formato de la ciudad marbellí y San Pedro de Alcántara, que se distribuirán entre los clientes para promocionar el turismo. Los concejales de turismo de ambas ciudades y los representantes de la organización de taxistas anunciaron los detalles de un acuerdo, donde lo más relevante es la entrega de 25.000 pequeños planos a los 300 taxis que integran la asociación, los cuales se encargarán de repartirlos entre los usuarios para promocionar el turismo. Con motivo del acuerdo, también se anunció que en fechas próximas se hará entrega del proyecto de la nueva ordenanza del taxi a la asociación Taxisol, para que sea estudiada y que pueda entrar en vigor, según lo previsto, para finales de ese mes o principios del mes de marzo. Los principales objetivos que se pretenden alcanzar con el nuevo texto pasan por una mayor lucha contra el intrusismo, con la creación de una Unidad de Transporte integrada de manera permanente por policías locales con conocimientos específicos, y un esfuerzo por garantizar la calidad del servicio.

Aeropuerto de Sevilla, el cortijo privado de unos pocos taxistas



El aeropuerto de San Pablo es escenario de numerosos sabotajes

No son pocos los taxistas de Sevilla que aseguran no poder trabajar libremente en el aeropuerto de San Pablo por miedo a que sus coches sean saboteados o reciban daños importantes. Prestar servicios en el aeropuerto se ha convertido desde hace más de quince años en un lujo al que no todos los profesionales parecen tener acceso, pese a existir una sentencia del TSJA avalando un sistema de turnos para toda la flota.

Como si se tratara de un tema tabú del que nadie quiere hablar más de la cuenta, el uso de las paradas de taxi en el aeropuerto de Sevilla lleva más de quince años provocando tensión entre los propios profesionales y nadie parece lo suficientemente preocupado en la administración como para ponerle fin.

Taxistas con los que ha podido contactar La Gaceta del Taxi, y que en su mayoría han preferido que no aparezca su nombre por temor a represalias, apuntan hacia un reducido grupo de personas, compañeros de profesión, como las responsables de una serie de sabotajes y pinchazos sobre los vehículos de los demás profesionales. Según los taxistas preguntados, este grupo de compañeros sólo permite trabajar

a quienes, bajo el disfraz de una cuota de asociación, efectúan el pago de un dinero periódico para poder operar en el aeropuerto.

“El Ayuntamiento nunca ha debido permitir esta situación porque un taxi de Sevilla debe tener libertad para trabajar en cualquier parada”, explica Juan Martín Caparrós, quién fundó una asociación en el año 2005, Foro Taxi Libre, para intentar acabar con los ataques que reciben algunos de sus compañeros.

Pero apunta Martín Caparrós que no sólo reciben ataques los taxistas que intentan trabajar esperando en las paradas de taxi del aeropuerto la llegada de clientes, también son saboteados quienes intentan prestar un servicio concertado. “Hay señores que han monopolizado el servicio de taxi en el aeropuerto y piden cobertura ante los coches concertados porque su trabajo lo

consideren intrusismo”, explica Martín Caparrós. “El intrusismo que entienden estos señores -mantiene el representante de Foro Taxi Libre- está basado en que hacen lo que les da la gana y los demás sí que se deben atenerse a la ley”.

Origen de la polémica

El conflicto del aeropuerto reviste una complejidad mayor de la aparente a simple vista. Lo primero que se debe tener en cuenta para intentar entender esta polémica es que en el aeropuerto de Sevilla no se está respetando, ni mucho menos ejecutando, una sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía. Y es precisamente por el hecho de no ejecutarse por lo que se está perpetuando una situación de la que se quejan muchos profesionales, y a los que se les impide, según confiesan ellos mismos, realizar libremente su trabajo como taxistas.

Para conocer los orígenes de este asunto hay que remontarse al 18 de mayo del 2000, fecha en la que el Instituto del Taxi de Sevilla, dirigido en aquel entonces por Juan Carlos Cabrera -quién hoy es concejal de Movilidad- tomó la iniciativa, en base a la potestad

“El Ayuntamiento nunca ha debido permitir esta situación”

que le otorgaba la Ordenanza Municipal del Taxi sevillano, de establecer un sistema de turnos entre los taxistas de la capital andaluza para prestar servicio en el aeropuerto. De esta forma únicamente podrían acudir a esas paradas del aeropuerto los taxis que habían descansado el día anterior. El régimen de descanso quedaría dividido en cuatro letras: A, B, C y D; reflejadas en las matriculas de los taxis. Así, por ejemplo, el turno que por finalización de una de esas cuatro letras hubiera descansado un lunes, estaría en derecho de acudir a trabajar al aeropuerto el martes.

Sin embargo, esta decisión fue recurrida ante la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía por un grupo de taxistas que se negaban a aceptar ese sistema de turnos en el aeropuerto de San Pablo. Alrededor de unos 140 taxistas recurrieron esta decisión con la principal alegación de que el aeropuerto de Sevilla no entraba dentro de las com-



Juan Martín Caparrós, presidente de Foro Taxi Libre

petencias del Ayuntamiento y, por lo tanto, los turnos que se querían imponer no estaban ajustados a derecho.

Frente a este recurso, el Tribunal entendió que el aeropuerto sí que era competencia expresa del Ayuntamiento, tal y como quedaba reflejado en la ordenanza del taxi, aunque se encuentre fuera del casco urbano. El Tribunal defendió entonces que al Consistorio, en aras de mejorar un servicio de interés público como es el transporte en taxi, le correspondía establecer las medidas organizativas adecuadas, entre las que se encuentra la organización de las paradas de la ciudad y también las del aeropuerto. Por todos estos motivos, el TSJA desestimó el recurso presentado por este grupo de taxistas en sentencia el 5 de septiembre de 2002, reforzando la capacidad del gobierno local, y dictaminó que con la petición de ejecución de la sentencia, esos turnos deberían haberse puesto en funcionamiento.



Miedo a trabajar en el aeropuerto

Desde esa fecha, y visto que desde el Ayuntamiento, no se ha hecho a lo largo de estos años además alguno de ejecutar esta sentencia, los episodios de sabotajes, pinchazos y lanzamientos de huevos sobre los vehículos de algunos taxistas que intentaban prestar servicio en San Pablo se han repetido periódicamente. “No hay quien meta mano porque tienen acobardados a los políticos”, afirma un taxista en referencia a los presuntos saboteadores, también taxistas. Después de más de quince años, lo cierto es que las distintas administraciones que se han ocupado del taxi –con independencia del color del partido político– han mantenido todo este tiempo en un cajón cerrado la sentencia del TSJA.

Otro de los taxistas con los que ha contactado La Gaceta del Taxi asegura haber sufrido pinchazos en las ruedas de su coche durante sus primeros meses de profesión. “La gente no va por miedo -asegura- pero sin embargo yo, junto a no más de una decena de compañeros, sí que acudimos porque el taxi es el pan de mi casa y no puedo permitir que me lo quiten”, explica este profesio-



“Los taxistas no van al aeropuerto por miedo”

nal, quien estuvo envuelto en procesos judiciales por el ataque recibido a su vehículo. “Nosotros sabemos quiénes son, y desde que hubo el juicio a mí no me dicen nada”, explica.

“Hay muchos compañeros que por miedo a ser agredidos no acuden allí”, nos explica otro de los taxistas. No sé si estarán esperando a que nos matemos entre nosotros pero lo que sí parece tener claro es que esto está en manos del Ayuntamiento. “Es una guerra que la administración quiere derivar al sector y el señor Cabrera no se quiere mojar”, apunta. “No me he planteado ni si quiera trabajar en el aeropuerto porque no quiero pagar esa cuota que exigen, la parada del aeropuerto pertenece al sector del taxi, no a ningún grupo”, explica este taxista, que reconoce que “nadie quiere hablar nada sobre el aeropuerto, es un tema tabú y nadie se fía del que tiene al lado”.

También han sido objeto de sabotajes en los últimos meses varios vehículos VTCs, cosa que ha obligado a alguna de las empresas que prestan este tipo de servicio a ponerse en contacto con UN-AUTO, entidad nacional representativa de los vehículos de alquiler con conductor, para estudiar adoptar las medidas judiciales oportunas.

Lo cierto es que la actitud de Juan Carlos Cabrera, actual delegado de movilidad del Ayuntamiento de Sevilla resulta cuando menos sorprendente, en tanto y cuanto fue él quien propuso esos turnos en el año 2000, para después rechazarlos alegando una falta de



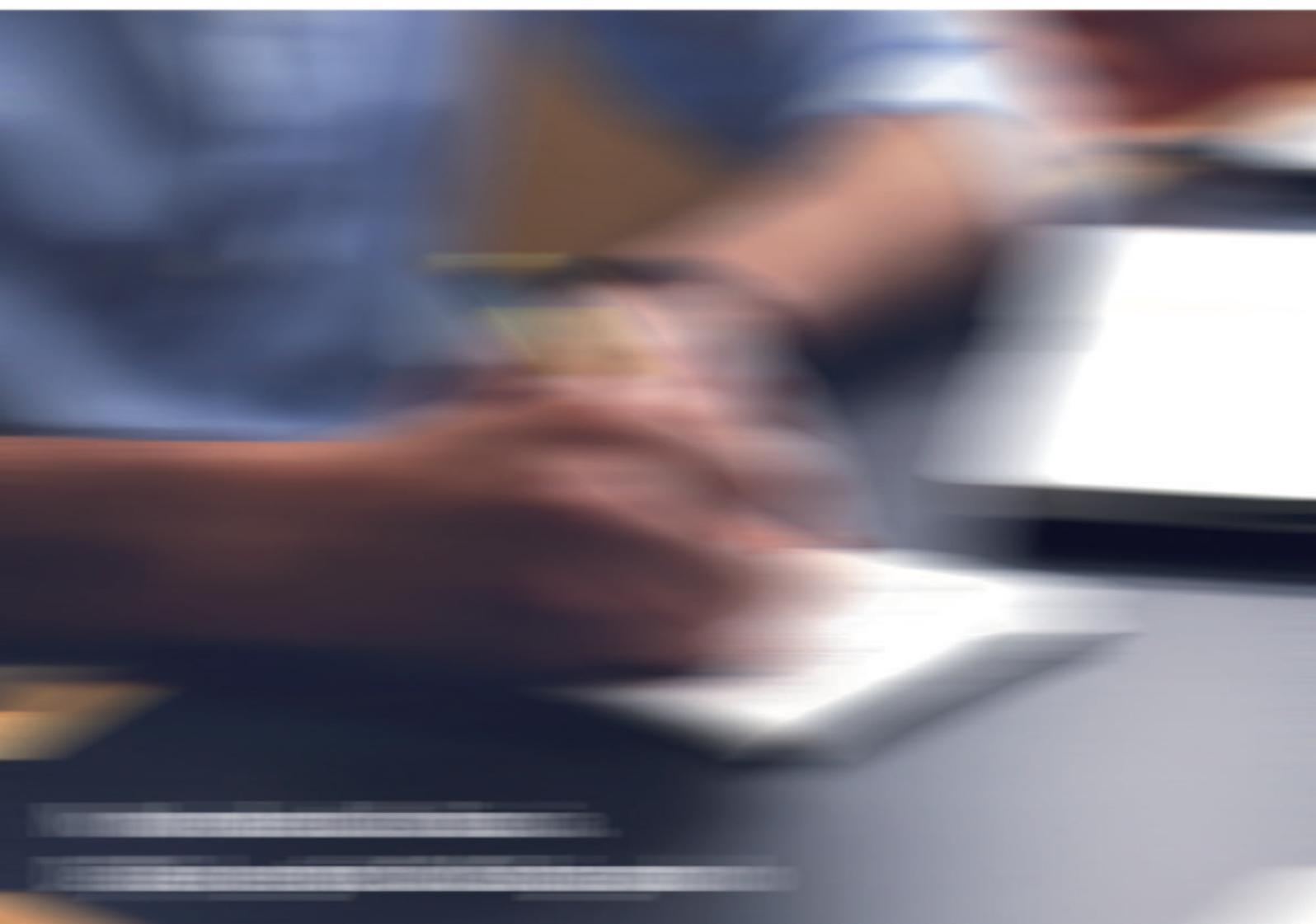
El TSJA avala un sistema de turnos para la flota



REDACTED

REDACTED

REDACTED



REDACTED

REDACTED

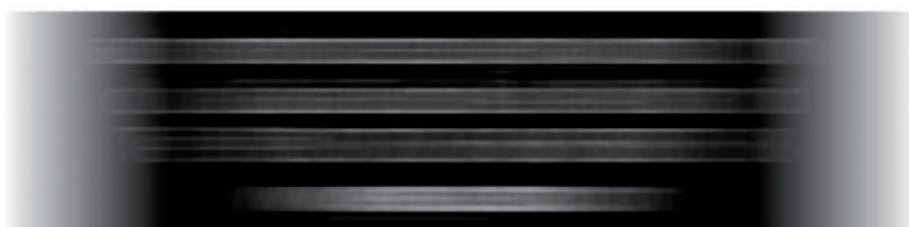
REDACTED

REDACTED

REDACTED

REDACTED

REDACTED



“La solución consiste en aplicar la sentencia del TSJA”

oferta en el aeropuerto, en el caso de que se llegase a implantar ese sistema. “Eso es mentira, eso nunca sucedería”, nos asegura el anterior taxista.

Pero estos taxistas también mencionan a otros representantes del sector, otorgándoles mayor o menor responsabilidad, como es el caso de Fernando Morales, presidente de la Unión Sevillana del Taxi, porque en su opinión “no hace nada pese a presidir la asociación mayoritaria en Sevilla”. Algún taxista de los que ha contactado con este medio llega a decir que se puede entender que, como otros muchos, tenga “miedo” de Enrique Filgueras, presidente de Solidaridad del Taxi, la entidad que supuestamente ostenta ese monopolio.

Sin embargo, por el lado contrario, también hay taxistas que consideran que no hay parada en Sevilla que funcione mejor que la del aeropuerto a pesar de tener que pagar una “cuota” para trabajar en él. “El aeropuerto está más regulado, explica Emilio López, presidente de la incipiente asociación Élite Taxi Sevilla, que considera que Filgueras, presidente de Solidaridad, trabaja mucho por mantener el orden en el aeropuerto, aunque eso pueda ocasionar sus conflictos. “Creemos que es injusto que alguien esté en una parada una hora y venga otro taxista con un servicio concertado”, apunta López, quien no está, por lo tanto, en desacuerdo con el pago que hacen los taxistas que quieren trabajar en el aeropuerto bajo ese trasfondo del pago de una cuota a la citada asociación.

Falta de pruebas concluyentes

Lo cierto es que a día de hoy, aunque existe una asociación con presencia constante en el aeropuerto sevillano, no se ha podido demostrar que sean los miembros de esa organización los que llevan a cabo los sabotajes a los demás compañeros de profesión. En cualquier caso, las fuentes consultadas por este medio apuntarían a un grupo reducido

Consulta popular para ejecutar la sentencia

Foro Taxi Libre ha propuesto recientemente al Consistorio un plan integral para acabar con esta situación que será dado a conocer a todos los taxistas sevillanos en una concentración informativa el próximo 13 de febrero junto al aparcamiento de la Feria próximo a Blas de Infante. En ese plan integral se contempla la opción de celebrar una consulta entre los taxistas, o incluso también entre los propios usuarios como ya ocurrió hace años con respecto a la celebración de la Feria. En esa consulta se deberá decidir sobre la idoneidad de establecer los turnos rotatorios que avala la sentencia del TSJA para el taxi del aeropuerto.

Pero Juan Carlos Cabrera no parece, según las declaraciones publicadas en medios locales, muy por la labor. Cuestionado sobre ello, la única respuesta que hasta al cierre de

la edición ha dado es la intención de la administración de establecer una separación clara entre los servicios concertados y los de espera en la parada, además de incrementar la presencia policial. Esto vendría a dar la razón a los que presuntamente mantienen esa situación de monopolio en el aeropuerto, que consideran intrusismo el trabajo que realizan los taxistas que acuden a recoger con un servicio concertado, cuando se trata de algo que entra dentro del marco legal.

En cuanto a la esfera política, Ciudadanos ya anunció su compromiso a apoyar a los taxistas de Foro Taxi Libre. Por su parte, desde Izquierda Unida, la concejala Eva María Oliva apuntó que “estarán al tanto de cualquier situación irregular que se produzca en el aeropuerto, para denunciarla si fuera debido”.

de entre diez y veinte personas como los principales instigadores de estos ataques. “Todo el sector acusa a Solidaridad del Taxi, que es la que tiene la mayoría en el aeropuerto, pero lo cierto es que no se ha podido probar que sean miembros de esa asociación los que cometan esos sabotajes”, indica Fernando Pérez Ávila, periodista del Diario de Sevilla, medio que cubre prácticamente a diario la tensión que se produce en el aeropuerto hispalense.

“Hay una serie de taxistas que pertenecen a Solidaridad, que es la única a la que supuestamente permiten trabajar. Pero lo que tampoco puedo garantizar es que sean taxistas afiliados a esa asociación los que impiden trabajar en el aeropuerto al resto de compañeros”, explica Juan Martín Caparrós.

Preguntado por la posible solución a esta situación, las fuentes consultadas se muestran contundentes: aplicar la sentencia del TSJA. Sin embargo, todas coinciden en que esto traería consecuencias negativas. “Solución claro que

hay, lo que pasa que tiene un coste. La aplicación de la sentencia traería una serie de protestas y de huelgas salvajes porque dejarían el aeropuerto desabastecido”, afirma el periodista Pérez Ávila.

En cualquier caso, todo lo que sucede en el aeropuerto sevillano parece ser sólo un ejemplo más del oscurantismo existente en la relación de una parte del sector del taxi con la administración. La sorpresiva retirada de un recurso contencioso-administrativo por parte de Solidaridad contra el Ayuntamiento en 2007, la forma en la que se está llevando a cabo el plan de revocación de las licencias -algo que merece un análisis profundo-, la supuesta pérdida de expedientes abiertos y la posible implantación de una emisora pública única para todo el sector, la cual se está retrasando pese a una enmienda de Izquierda Unida, son solo algunos detalles más que, explicados a fondo, ayudarían quizás a entender la extraña situación que se vive en torno al sector del taxi en Sevilla.

Javier Izquierdo

[Redacted text]



[Redacted text]

[Redacted text]

[Redacted text]

[Redacted text]

[Redacted text]



[Redacted text]



[Redacted text]

[Redacted text]

[Redacted text]

Dámaso Arteaga, concejal de Transporte de Santa Cruz de Tenerife

Santa Cruz de Tenerife a la cabeza en el rescate de licencias

Desde 2011 al frente de la concejalía de Servicios públicos y Transporte, Dámaso Arteaga califica en esta entrevista como "única" la gestión del Ayuntamiento con respecto al taxi, especialmente en lo referente al rescate de licencias, con el que han conseguido reducir en 140 en el último año. Defiende además el compromiso del gobierno local en otros temas como la unificación de tarifas o la puesta en marcha de la nueva Mesa del Taxi.



Dámaso Arteaga, cuarto vicesalcalde y concejal de Servicios Públicos y Transporte de Santa Cruz de Tenerife

El pasado 27 de enero, el Pleno del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife aprobó el reglamento de organización y funcionamiento de la Mesa del Taxi. Apenas dos días antes, hablábamos con el concejal de servicios públicos, Dámaso Arteaga sobre este y otros temas que preocupan a los profesionales de la capital tinerfeña.

Arteaga, que defiende el compromiso del gobierno local con el taxi ante las críticas de lo que él califica como una parte del sector "radicalizada", insiste en que están cumpliendo con la legalidad "amparados en una ordenanza municipal que se negoció con los representantes del sector".

Con respecto al rescate de licencias, el concejal señala que gracias a esta medida se ha conseguido reducir de 1.086 a 897 el número de licencias de taxi, y con la que se pretende alcanzar las 732 en 2018.

Además, deja claro su compromiso con el taxi en otros aspectos, como la unificación de tarifas, algo que no depende de ellos pero

que defienden, la adaptación del sector para que sea más accesible, destinando solo en 2017 más de 140.000 euros, o aquellas cuestiones que cree necesarias para mejorar la calidad y la rentabilidad del servicio.

Gaceta del Taxi.- Las pasadas navidades, una parte del sector protagonizó varias jornadas de protestas al considerar que no se estaban cumpliendo los plazos sobre la puesta en marcha de la Mesa. ¿Qué tiene que decirles a quienes salieron a las calles?

Dámaso Arteaga.- Las movilizaciones que hemos tenido en la ciudad de Santa Cruz son convocadas por un parte del sector del colectivo de taxis de la ciudad, más radicalizado en sus posiciones y que ha tenido un seguimiento muy pequeño en relación con

En 2018 habrá 732 licencias

el número de licencias taxis que hay en la ciudad. Estamos hablando de que en estos momentos hay 897 licencias en la ciudad y se han manifestado en torno a unas 80 personas. Aunque desde el Ayuntamiento compartimos la preocupación del colectivo con los diferentes problemas del sector, no estamos de acuerdo ni con el contenido ni con las formas. Es verdad que no es el ritmo que nos gustaría, pero es el que impone la propia administración.

G.T.- También se les critica que no se cumplen los plazos del rescate y que se está dilutando en el tiempo. ¿Cumple o no los plazos el Ayuntamiento?

D.A.- Sé que el colectivo quiere resultados inmediatos, pero eso es algo complicado hablando con la administración. No obstante, en cualquiera de los casos, nuestro ritmo es el más rápido a nivel nacional y no hay ningún otro sitio no hay otro sitio que en materia de rescate tenga tanta experiencia como nosotros.

Hay otras ciudades que se han negado a entrar en el rescate teniendo problemas similares, buscando otras alternativas como la regulación del colectivo.

Nosotros mismos ya hemos aplicado el día de parada, trabajar los sábados y domingos con la mitad de la flota. También se probó el sistema de turnos, se ha votado. Es decir, se ha hecho un trabajo importante para encontrar medidas que ayuden al taxi a ser más rentable y eficiente y ese es el camino que vamos a seguir con otras medidas que permitan hacer al colectivo más competitivo.

G.T.- A este respecto, el del rescate, el Ayuntamiento de Santa Cruz destinará una gran cantidad de dinero para que esto suceda, como hizo el pasado año. ¿De cuánto



El concejal durante la sesión del pasado 27 de enero

dinero estamos hablando?

D.A.- El compromiso del ayuntamiento es único en todo el territorio nacional, no tiene ninguna referencia. Nosotros junto con el Cabildo hemos unificado los esfuerzos para en dos años invertir 4 millones de euros, dos millones en 2017 y 2 millones en 2018. Eso nos permitirá retirar hasta 142 licencias y llegar a la ratio establecida en la ordenanza municipal.

“Estamos cumpliendo con nuestra legalidad”

Estamos cumpliendo con nuestra legalidad amparados en una ordenanza municipal que se negoció en su momento con los representantes del sector y que al llegar otros representantes están cuestionando.

Pero nosotros no podemos desviarnos de la hoja de ruta que se ha marcado. Se ha fijado como límite 732 licencias en 2018, y una vez conseguido ese objetivo se evaluará si la oferta y la demanda están equiparadas y adecuadas.

Ese es el planteamiento que vamos a tener que hacer en 2018, pero en estos dos años queremos continuar con el rescate. Ya se han rescatado 140 licencias, se ha aminorado desde 1.086 hasta 897, con lo cual ha habido un esfuerzo importante de re-



Reunión con el Cabildo para los planes de rescate

ducir el número de licencias en circulación y el esfuerzo que hace el ayuntamiento es ejemplar y no podemos compartir con el colectivo más reivindicativo el contenido de sus demandas.

G.T.- También ha recibido críticas por un supuesto retraso en la puesta en marcha de la Mesa del Taxi. ¿Ha existido este retraso o se cumplen los plazos?

D.A.- Élite taxi y otros colectivos no acudieron a la última reunión, celebrada el día 25 de enero, dos días antes de que se aprobara definitivamente la modificación del reglamento de la Mesa del Taxi. Entendemos que es una posición que poco razonable en estos tiempos, que está radicalizada. No obstante, nuestra puerta sigue abierta en la negociación y hay voluntad para intentar entendernos con todos los colectivos. No hemos dejado de cumplir el acuerdo, lo que nos reprocha Élite es que no se hace al ritmo que a ellos les gustaría, pero esto es una administración pública, hay unos plazos que tienen que cumplirse.

G.T.- Como hemos mencionado antes, el pasado 27 de enero se aprobó el reglamento de organización y funcionamiento de la Mesa del Taxi. ¿Qué pasos hay que seguir ahora?

D.A.- Nosotros no hemos variado ni un ápice el camino que hemos seguido desde principios del pasado año. La intención es celebrar elecciones en el colectivo y así poder configurar una nueva mesa del taxi lo más representativa posible. Con esta coyuntura, que nos hagan medidas de presión como las

que se han anunciado y celebrado, a nosotros nos choca.

Mejorar la tarifa para ser competitivos

G.T.- El taxi ha recibido el apoyo de su concejalía en lo referente al cambio tarifario y la equiparación de la tarifa 1 a la 3. ¿Por

qué creen que sería una medida beneficiosa para el sector?

D.A.- Las tarifas están sometidas a un régimen administrativo diferente, es decir, la ciudad propone y el Gobierno de Canarias, a través de la Comisión de Precios vela porque esos incrementos de precios tengan motivación y justificación. Santa Cruz ha estado con los taxistas en esa reivindicación de equiparar la tarifa urbana y la interurbana que ya se aplica en toda la isla de Tenerife pero no en la ciudad y en lugares de otras islas, y entendemos que hay un agravio claro en cuanto a las tarifas se refieren.

G.T.- Si finalmente el Gobierno no aprueba esta modificación, ¿qué haría el Ayuntamiento?

D.A.- Buscaremos otras soluciones que nos permitan modificar de alguna forma los precios que en estos momento tenemos. Son unas tarifas con muchos conceptos diferentes, y por ello hay distintos parámetros que podríamos tocar para llegar al mismo resultado que nos permita esa equiparación con lo que se está cobrando en cualquier otro pueblo de la isla de Tenerife. Tenemos de los precios más económicos Tenerife o Canarias, en cualquier estudio se puede comprobar, por lo que sí es cierto que hay que tocar muchos puntos y la tarifa es un aspecto fundamental para hacer más com-

Uniformidad

Desde el pasado 1 de febrero todos los profesionales de la ciudad deben llevar uniforme. Una medida que el concejal Dámaso Arteaga cree que era necesaria para mejorar el servicio de taxi. “No podemos seguir aportando recursos públicos sin mejorar la calidad del servicio público del taxi porque sería



contraproducente también para el ciudadano y tenemos que insistir en la mejora de las condiciones del interior del vehículo, genérica y de prestación del vehículo”, ha explicado a nuestro medio. Por ello, el Ayuntamiento confía en que la mayoría cumpla con lo establecido y luzca la nueva imagen corporativa. “Esto es algo que ya se hace en las zonas turísticas de la isla y en otras capitales, como en Las Palmas de Gran Canaria y la mayor parte está a favor de cambiar y mejorar y sumarse a lo que ya está realizándose y ya han acudido a recoger la ropa propuesta”. Y se muestra contundente ante las críticas, “tenemos que avanzar en mejorar la calidad de los servicios”.

Sobre las críticas, “nuestra puerta sigue abierta”

petitivo al colectivo.

G.T.- Otro tema que preocupa al sector es el tema del transfer a los aeropuertos de la isla. Aunque no se trata de una competencia local, ¿cuál es la posición del Ayuntamiento al respecto?

D.A.- La ciudad de Santa Cruz tiene el puerto al que pueden acudir todos los taxistas de la ciudad, mientras que los aeropuertos del norte y del sur son las dos infraestructuras que, fuera de la ciudad, referentes para el sector. Por lo tanto los taxistas lo que quieren es acudir al aeropuerto para recibir a sus clientes. Aunque se trata de una competencia del Cabildo Insular, en este sentido le hemos trasladado el parecer de los taxistas de Santa Cruz, pero en cualquier caso el transfer va a permitir que taxistas de toda la isla puedan venir al puerto a recoger a sus clientes, con lo cual la decisión del transfer la deben tomar los taxistas de la ciudad. Para ello convocaremos a la Mesa del Taxi para que sea una decisión del propio colectivo con los pros y los contras. En cualquier caso corresponde al Cabildo Insular dar una solución para todos los taxis de la isla y ponerla en marcha. La postura que tiene el Ayuntamiento es que estará con lo que los taxistas decidan.

G.T.- Por último, 2017 es un año clave para la accesibilidad en el sector del taxi. ¿Cómo afronta su concejalía este reto?

D.A.- Nuestro objetivo es dar un impulso definitivo a los vehículos adaptados en 2017. En este momento hay 4 vehículos adaptados y estamos pendientes de la publicación de bases de una convocatoria por la cual se dotarán de 70.000 euros para estos vehículos. Serán 60.000 euros para la compra y 9.000 para ayudar a quienes ya tienen un vehículo adaptados en sus gastos de mantenimiento. Son dos líneas de ayudas que en la próxima convocatoria, previsto para el próximo semestre, será de 110.000 euros, es decir, un total de 170.000 euros.

Son vehículos de entre 7 y 9 plazas que además de dar servicio a personas con movilidad reducida pueden dar servicio también de cara a los cruceristas que llegan a la ciudad y entendemos que pueden ser muy atractivos para cambiar la actividad o modificar. Queremos poner en marcha otras medidas, como que cualquier vehículo de más de 7 plazas venga ya adaptado, pero queremos que el colectivo adapte sus vehículos y les vamos a ayudar a hacerlo porque entendemos que hay que hacerlo. Por otro lado, ya existen vehículos que no necesitan restarle espacio a la zona de usuarios, por lo que estos vehículos pueden hacer una labor importante y creemos que pueden resultar muy interesantes para el colectivo.

Olga Lobo





Germán Ubillos.
Premio Nacional de Teatro

La penitid

Viendo a mi hija maquillarse en el espejo del hall, tras regresar del teatro de ver una de mis obras y mientras cambiamos frases cariñosas y ligeras y me muestra como han quedado sus ojos tras manejar el rímel y esos lápices maravillosos, le comento en voz baja que puede haber llegado a su plenitud.

Todos los seres humanos sabemos, sentimos cuando vamos a morir sin que nos lo diga nadie, sin que nadie nos engañe, ni médico ni familiar alguno. Pienso que de la misma manera el individuo hombre o mujer sabe, se percata del momento o momentos en que ha llegado a su plenitud, y me refiero a su plenitud corporal y mental, a su plenitud biológica y antropológica, algo ancestral que viene de muy lejos pero que de pronto se manifiesta con emocionante certeza. Echando la vista atrás recuerdo con frecuencia esa misma vivencia que ahora rememoro.

Era verano, aunque el calor no era excesivo por lo menos en la escalera del mármol blanco de nuestra casa en el pinar del monte Abantos. Un casa estratégica comprada por mi padre tras descubrirla yo mismo desde el pico más alto de aquél monte. La llamábamos "La Atalaya".

Posiblemente ya me habrían dado el Premio Nacional, pero es cosa en realidad poco importante pues no lo recuerdo bien y puedo asegurarte lector que todo eso se ha esfumado debido a mi mala memoria.

Solo sé que estaba delgado y subía con ligereza los peldaños de mármol. Quizá mis padres subían detrás con alguna bolsa de fiambres o de frutas y oía el murmullo de sus voces.

Me sentía arropado por un bienestar templado inolvidable, hecho quizá de que aún ellos estaban, que estaba yo de vacaciones, tenía todo el tiempo del mundo y mucha libertad, ni novia, ni obligaciones, ni compromisos, ni responsabilidades. Me movía con ligereza, como si el cuerpo no pesara nada. Calzaba zapatillas azules o quizá mocasines con lengüeta exterior de cuero muy fino y color amaranto o burdeos.

Iba por el piso segundo del inmueble, faltaba aún un piso y medio, esto es tres tramos de escalera, para llegar a la puerta de entrada.

No pasaba nada, ni bueno, ni malo, ni original, todo corriente, era una paz envolvente, carente de deseos y pulsiones.

Y fue precisamente en ese instante, en esos momentos, - breves

segundos solo -, cuando sentí que había llegado a la plenitud, a mi plenitud vital como persona. Como hombre viviente en un lugar del mundo donde estaba instalado, en virtud de miles o millones de coincidencias que la iglesia católica define con la idea de que es Dios quien ha pensado en ti, en tu persona, desde toda la eternidad, desde su eternidad en la que Él es.

No se me olvida el momento, lector querido, porque fue como llegar en ese instante a la cima del monte Everest, tras larga caminata y disponer solo de unos breves segundos para otear el horizonte inefable de la vida y comenzar el descenso.

Estoy convencido de que no se debía a mi situación quizá privilegiada en relación con los demás. En un planeta azul, a una distancia justa con el sol, temperatura de veinte y pico grados sobre cero, país situado en la zona templada e inmejorable del planeta, edificio incrustado entre pinos con vistas incomparables de las montañas, y un horizonte lejano bañado de luz a distancia perfecta de uno de los monumentos arquitectónicos más hermosos del mundo, el famoso Monasterio que da su nombre al pueblo.

No, no fue nada de eso. Fue sentir, comprender que nunca jamás volvería a estar más libre, más sano, más querido y mejor acompañado.

El experimentar de una forma intensa, casi diría que brutal, la realidad de la plenitud humana, de mi propia plenitud, la que quizá tengan los ángeles en el paraíso o los santos contemplando a Dios.

Sospecho a estas distancias casi siderales en que la propia vida se convierte, que tendría 28 años. Después comenzó la decadencia como el descenso primero lento, imperceptible, y después más acelerado iniciado sobre una rampa o tobogán hacia ese fin ineludible, solo con la esperanza - como creyente que me defino -, de no morir para siempre.

A ese momento. A ese instante biográfico y biológico lo llamo "La Plenitud".

Sé que habrán corrido ríos de tinta sobre este asunto. Que Marcel Proust, que Joyce, que Benavente o las hermanas Brönte habrán hecho alusión sin duda literaria, pero sé también de la ventaja impagable que me da ser escritor, ser una pluma, para poderlo contar así, mi propia vida, de esa forma tan poco elaborada.

Lluvia

Bendita lluvia, que empapas mi cara
y limpias mi corazón.
Liberas mi alma
de tristes pensamientos
y me aflora una sonrisa
pues ya llega mi amor.

Pedro González Medina
Taxista de Madrid

Los precios especiales para taxi que se ofrecen son orientativos y pueden estar supeditados a variaciones de última hora por 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.C.	C.V.	Euros
-----------------	------	------	-------



CITROËN

C-Elysee Seduction GLP	1.587	115	11.700
C-Elysee Exclusive GLP	1.587	115	12.000
C-Elysee Seduction HDI Blue	1.560	100	11.300*
C-Elysee Exclusive HDI Blue	1.560	100	11.990*
C4 Picasso HDI Blue	1.560	100	17.370*
C4 Picasso HDI Blue	1.560	120	18.090*
C4 Picasso HDI Blue Aut/Eat6	1.560	120	19.060*
GC4 Picasso HDI Blue	1.560	100	18.190

*PRECIOS DESDE

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



DACIA

Lodgy laureate Dci 5P	1.461	110	11.450
-----------------------	-------	-----	--------

No incluidos gastos preparación taxi. IVA incluido

RENAULT JURADO. Tel. 91 401 05 49

C/ Alcalá, 187 Madrid



FIAT

Tipo Sedán Easy GLP/gasol	1.400	120	13.780
Tipo Sedán Lounge GLP/gasol	1.400	120	14.500
Tipo Sedán 1.3 Easy Diesel	1.300	95	12.900
Tipo Sedán 1.3 Lounge Diesel	1.300	95	13.600
Tipo Sedán 1.3 Business Diesel	1.300	95	12.650
Tipo Sedán 1.6 Easy Dese	1.600	120	14.175
Tipo Sedán 1.6 Lounge Diesel	1.600	120	14.880
Tipo Sedán 1.6 Business Diesel	1.600	120	13.830

MOTOR VILLAGE SPAIN. Tel. 91 7482232

Avda. Aragón 330.Madrid



FORD

Customs tremd / Eurotaxi	1.997	130	29.900
Tourneo Connect trend / Eurotaxi	1.560	120	29.300



MERCEDES

Citan Tourer DCi / Eurotaxi	1.461	90	17.890*
-----------------------------	-------	----	---------

*El precio no incluye equipamiento para 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.

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



PEUGEOT

5008 Active BlueHDI	1.600	120	18.200
508 Active BlueHDI	1.600	120	20.400
508 Active BlueHDI Eat6	1.600	120	21.450
508 SW Active BlueHDI	1.600	120	21.200
508 SW Active Blue HDi Eat6	1.600	120	22.250

*Preparación de taxi e IVA incluidos.

HERMANOS VIÑARÁS. Tel. 91 69 044 20

c) Luis Sauquillo, 88. Fuenlabrada



RENAULT

Kangoo TPMR dCI 5P / Eurotaxi	1.461	110	16.000*
-------------------------------	-------	-----	---------

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



SEAT

Alhambra TDI CR Ecomotive Ref	1.968	115	25.450
Alhambra TDI CR Ecomotive Ref	1.968	140	26.150
Alhambra TDI CR Ecomotive Style	1.968	140	29.580
Alhambra TDI CR 4WD Ecomotive Style	1.968	140	31.150
León ST TDI CR	1.968	110	17.900
Toledo TDI CR Style	1.598	105	14.750
Toledo TDI CR reference	1.598	105	15.950



SKODA

Rapid 1.6 TDi active	1.600	115	13.100
Rapid 1.6 TDi ambition	1.600	115	13.450
Rapid 1.6 TDi ambition /pack ambition	1.600	115	13.850
Rapid 1.6 TDi style	1.600	115	14.550

Los precios incluyen IVA y NO incluyen preparación Taxi

MOTOR TOMÉ, S.A. Telf. 91 329 13 83

C) Tauro 27 (central) / Ctra. Barcelona km 12,5 Madrid



TOYOTA

Prius + Eco	1.800	136	24.100
-------------	-------	-----	--------

COMAUTO SUR. Telf. 91 498 71 70

Avda. Carlos Sainz, 11 - Leganés



VOLKSWAGEN

Caddy Maxi Trend	1.598	102	20.850
Caddy Maxi Trend DSG	1.598	102	22.120
Caddy Maxi Trend	1.968	140	22.720
Caddy Maxi Trend DSG	1.968	140	24.410

Vehículos en stock. Precios con IVA. No incluida preparación ni transformación taxi.

TABLÓN DE ANUNCIOS

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

Vendo licencia de taxi con coche Octavia del año 2011. Libra miércoles y par. Precio 155.000 €. José huertas prieto. Tel. 609223090. email:joseantonioh63@hotmail.com

Vendo licencia de taxi con vehículo Toyota Prius de 2012 y 350.000 km. Viernes impar y emisora amarilla. Precio 160.000 €. Borja Perez Batet. Tel. 639987056. Email: borjaf14@hotmail.com

Busco conductor de taxi 9-10 horas, zona carabanchel, turno de día, lunes impar. Carlos Luis Jaldo león. Tel. 645031282. Email:cacutax@icloud.com

Se busca conductor de taxi, turno de mañana, 10 horas [disponible hasta las 18h] Emisora amarilla. Martes y par. Barrio del Pilar. Diego Arroyo Pérez. Tel. 699655890. Email:chuly111@hotmail.com

Se necesita conductor taxi en Madrid turno tarde noche emisora gremial cartilla en vigor condiciones a convenir coche nuevo. Antonio Criado Ramón. Tel. 69361826
Se vende licencia martes impar Toyota Prius 180 mil km. 160.000 €. Jesús Catalinas Ruiz. Tel. 644454486. Email:jesuscr2009@hotmail.

Barcelona. Busco trabajo como asalariado. Turno indiferente. Experiencia de 16 meses. M. Diko. Tel. 697426082. Email: montszeny@gmail.com

Por jubilación vendo licencia con Toyota Prius de 6 años, siempre en garaje. Cambiadas las baterías hace un mes. 158.000 € Urge. Maria Rivas. Tel. 609483874. Email: clementelopez333@gmail.com

Con experiencia en el sector, busco taxi que libre lunes para trabajar en turnos de mañana de 8h. Zona Barajas, Vallecas, Moratalaz. Raúl Lucerna Benítez. Tel. 622054160. Email: naskmc@hotmail.com

Vendo licencia taxi, martes impar, nuevo Seat Toledo (gama alta) con tres meses y 12.500 km. Emisora Rttm (amarilla) Todo en regla. Precio 166.000 €. Feli Bermejo. Tel. 620606050. Email: idad1@hotmail.com

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

Conductor de más de 45 años en paro, busco taxi fijo diario o porcentaje con o sin Emisora Experiencia más de 10 años Seriedad. Manuel Gil Lopez. Tel. 669738326. Email: mglmadrid2014@hotmail.com

Barcelona. Me ofrezco como asalariado. Turno de mañana, tarde, indiferente. 9 años de experiencia. Iván Fernández. Tel. 676155017. Email: attackrs4@gmail.com

Se vende licencia de taxi Martes impar con coche Seat Toledo de dos años y diez meses. Posibilidad de Licencia sola. Precio 157.000 €. Noelia. Tel. 633596160. Email: noelia.ofi@gmail.com

Se vende taxi Madrid por jubilación, viernes impar. Renault Laguna un solo conductor, siempre en garaje.

Emisora Radioteléfono y Gobox. Vicente Pérez. Tel. 630154454. Email: toni.dominguezf@gmail.com

Barcelona. Busco trabajo como conductor, en turnos de mañana o tarde. Tengo 7 años de experiencia. Daniel Borralló. Tel. 690607958. Email: danitk@gmail.com

Vendo licencia lunes par, coche Superb Combi año, 2014 con 140cv y 50.000 kms. Mampara, App taksee. 170.000 €. Dejar el teléfono en whatsapp, yo te llamo. David Molina. Tel. 629184051. Email: giovane2323@yahoo.es

Licencia de taxi de Madrid, terminación 5 y libra viernes, posibilidad de emisora de radioteléfono, Toyota prius con 6 años. 159.900 €. Juan Nieto Tel. 678417318 Email: jalotaxi@gmail.com

Barcelona. Compró licencia con coche Prius. Máximo 200.000 km. Que libre el lunes. M. Rameez. Tel. 655055590. Email: rameez0991@gmail.com

Se vende licencia taxi y coche Toyota Prius con instalación GLP. Libranza martes e impar Precio 160.000 €. Rafael López Martín. Tel. 696951035. Email: verymarco@yahoo.es

Vendo licencia taxi Madrid con coche, libra viernes e impar. Modelo Skoda octavia con seis años. Luis Muñoz Z García. Tel. 686484635. Email: luisx485@gmail.com

Busco taxi para conducir solo preferible fijo diario, experiencia, 38 años responsable con cargas familiares. Iván Gómez Peralta. Tel. 620250557. Email: demelsarivancito@hotmail.com

Vendo por jubilación licencia taxi, lunes y par. Dacia Lodgy de año y medio, siempre en garaje. Un conductor. Radioteléfono. Precio 165.000 €, contactar de 8 a 15 horas. Ascensión Canales López. Tel. 676893219. Email: ascen2012@yahoo.es

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

Busco conductor para taxi. LMXV. Fines de semana y festivos completos. Fijo diario. Relevo, zona Hortaleza. Sergio Jimenez Real Tel. 685941767. Email: taxiciudad@gmail.com

Vendo licencia de taxi viernes impar con emisora amarilla. Toyota Prius con 4 años. 160.000 €. Un solo conductor. Jose Antonio Peñafiel de Pedro. Tel. 678651571 Email: japenafieldepedro@gmail.com



SI QUIERE VER SU ANUNCIO DESTACADO EN ESTA SECCIÓN, PUEDE CONTRATARLO EN EL TELÉFONO 91 506 24 09 o EN EL EMAIL: INFO@GACETADELTAI.COM



ALFA ROMEO

