

# La **Gaceta** TAXI

La primera revista del sector

del

AÑO XXIII  
NÚMERO 249  
MAYO 2017

**TAXI**  
*objeto de disputa  
y de deseo*

- TaxiEurope Alliance
- Entrevista Joan Quer, Girona
- Plan Taxi Accesible



INVESTIGATIVE  
PHASE



PERFORM  
IDENTIFICATION



CONDUCT  
SEARCH



REVIEW  
EVIDENCE



INTERVIEW  
WITNESSES  
SUBJECTS

DIAGNOSTIC  
PHASE

ANALYZE  
EVIDENCE

## Tensión, sospecha y preocupación

Las últimas semanas han estado cargadas de mucha tensión y nerviosismo y las que se aproximan no parece que vayan a ser mejores. Cerrábamos en el taxi el mes de abril con una manifestación simultánea en varias ciudades del país y salvo cambio de planes de última hora, cerraremos mayo con otra gran manifestación, en este caso en Madrid, a la que se prevé asistirán más de 15.000 taxistas de toda España, pese a que tampoco en esta ocasión el taxi caminará unido puesto que sigue mostrándose incapaz de salvar sus diferencias internas aunque saben que comparten el mismo adversario.

La causa de tal movilización, por desgracia, es la misma de los últimos tiempos: exigir a la Administración que sea rigurosa en el cumplimiento de la ley para evitar que el mercado de las VTCs campe a sus anchas arañando poco a poco, pero sin tregua, espacios y cuotas de mercado saltándose las reglas. Eso es lo que viene denunciando el taxi, desde hace tiempo, y es también la razón que les obliga a salir una vez más a las calles y lo harán tantas como hagan falta, dicen. Sin embargo la próxima vez, el 30 de mayo, lo harán bajo la sombra de la sospecha. Desde que el pasado día 1 se produjo el incendio deliberado de 9 VTCs, las investigaciones policiales apuntan hacia el taxi, para ser exactos hacia a un grupo de taxistas hispalenses que podrían llevar años de extorsiones, y eso es malo, muy malo para la imagen de todo el colectivo y en nada ayuda a sus reivindicaciones. Confiamos en que una pronta detención de los presuntos culpables, sean o no taxistas, atempere tanta crispación y sean las protestas, la manifestaciones, las pancartas o los lemas reivindicativos las únicas inflamadas voces que lleguen a su objetivo.

## 6. Primera carrera

- El sector se hace fuerte en Europa con la TaxiEurope Alliance



## 10. A fondo

- Entrevista a Joan Quer, consejero delegado de Gitaxi



## 14. En marcha

- Nuevo plan en Madrid para aumentar la flota de eurotaxis



## 20. Actualidad

- SCAT pide ayuda para mantener los stands del aeropuerto



## 23. Noticias

- Más ayudas para los eléctricos
- Nuevo horario para los fines de semana de verano
- Presentada en el Congreso una PNL a favor del taxi



## 34. Rodar

- Se mantiene la presión en la calle



## 38. gacetadeltaxi.com

- Tablón online



Año XXIII - Número 249 - Mayo 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](http://www.gacetadeltaxi.com)

Directora: Pilar Glez. Matorra  
[pgmatorra@gacetadeltaxi.com](mailto:pgmatorra@gacetadeltaxi.com)

Redactora Jefe: Olga Lobo,  
[olga@gacetadeltaxi.com](mailto:olga@gacetadeltaxi.com)

Redacción: Javier Izquierdo,  
[jizquierdo@gacetadeltaxi.com](mailto:jizquierdo@gacetadeltaxi.com)

Colaboradores: Germán Ubillos,  
[redaccion@gacetadeltaxi.com](mailto:redaccion@gacetadeltaxi.com)

Dpto Comercial: GGM  
[comercial@gacetadeltaxi.com](mailto:comercial@gacetadeltaxi.com)

Administración: [info@gacetadeltaxi.com](mailto: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](mailto:redaccion@gacetadeltaxi.com)



La Gaceta del Taxi

@gacetadeltaxi

## Retrato de un hombre de negro... o cómo esclavizarse en el intento de romper tus propias cadenas

José Gabriel Rescalvo Casas, taxista

Estoy convencido de la existencia de diferentes perfiles humanos en el entorno laboral de los que se dedican a ser chóferes en las llamadas aplicaciones disruptivas- léase UBER o CABIFY-, estandartes de la mal llamada "economía colaborativa" en el ámbito del transporte urbano; pero me voy a ceñir a un perfil más concreto y que fácilmente reconoceremos los que nos dedicamos a esta bendita profesión: la de ser y parecer taxista. Para ello he creado un personaje, al que llamaremos Manolo, un hombre abnegado pero bastante ignorante que no mide bien las consecuencias de entrar a formar parte de una de las citadas multinacionales, que por cierto, tienen su sede social fuera de España. ¡Con lo español que es Manolo! Un buen día decide vender su licencia de taxi y pasarse al "enemigo", con la intención quizás de ensanchar sus horizontes. Le tiene aprecio a la profesión que ha ejercido durante largos años, y en la que hizo tantos amigos, pero circunstancias de la vida le inclinan a pensar que ha elegido el camino correcto. Los primeros días, a bordo de su flamante Hyundai negro, son todo un

descubrimiento para él: ¡qué diferencia!, ¡hasta los clientes tienen más categoría! El traje que compró deprisa y corriendo en el C&A le queda como un guante, ¡y tan solo por 39 euros de nada! Qué decir de la prestancia para abrir la puerta a los clientes y obsequiarles con la mejor de las sonrisas, y ya dentro, ofrecerles una botellita de agua. ¡Eso es ofrecer un buen servicio, sí señor!

Según pasan los meses, comienza a darse cuenta de que tal vez se equivocó. Los taxistas le hacen a diario la vida imposible con miradas retadoras, frenazos bruscos y pitadas, y ya ha tenido la desagradable experiencia de ser sancionado por la policía en dos ocasiones (en una de ellas encontrándose el cliente dentro, ¡menudo escándalo le montó la señora una vez se fueron los agentes!) Los ingresos no son los esperados, ni mucho menos, y está harto de llevar traje y corbata. Al final se ha percatado de que los clientes son iguales o parecidos a los que llevaba en su taxi sin la necesidad de ir disfrazado y de aparentar amabilidad (muchos ni siquiera lo agradecen, porque estúpidos los hay en todas partes).

Es 16 de marzo, Manolo observa, circulando por la calle Génova en dirección a la Plaza de Colón, un tumulto impresionante:

-¿Qué ocurre, oiga?- Le espeta el cliente con tono un tanto brusco.

-Una manifestación, y de las gordas- Responde Manolo, cariacontecido.



-Claro, si al final es mejor coger un taxi, porque ustedes no pueden utilizar el carril bus - declara cabreado, y no sin cierta sorna, el hostil pasajero.

-Hago lo que puedo, caballero ...

Ve a lo lejos cómo un grupo de personas le señalan y comienzan a gritarle improperios en plan amenazante. Manolo se da cuenta de que se trata de una manifestación de taxistas, sus antiguos compañeros. Ante la situación intenta hacer un giro indebido para poder huir. El cliente le grita diciéndole que quiere bajarse inmediatamente del coche, ante lo cual, Manolo pierde los nervios y le manda "a paseo":

-¡Se va a enterar usted de la denuncia que le voy a poner, mamaracho!- vocifera el cliente, dando seguidamente un portazo que hace que tiemblen las lunas del vehículo.

Manolo no contesta siquiera, bastante tiene ya con intentar salir

de allí ante la avalancha de taxistas enardecidos que se le viene encima. De repente se escucha una voz atronadora, que le resulta familiar:

-¡Dejadle marchar, es Manolo!- reclama quien vocifera, interponiéndose entre el coche y el grupo de taxistas que reconocen, al ir aproximándose, a un antiguo amigo y compañero.

Únicamente hay un cruce de miradas- tristes y decepcionadas; la de Manolo y la de aquellos que un día comentaban con él, en las paradas de taxi, los lances de la jornada y de la vida.

Dio media vuelta y miró por el retrovisor, en el que se reflejaban aquellos hombres y mujeres. Sintió pena y melancolía, y también cómo las cadenas de sus muñecas le apretaban con más fuerza que nunca ...

Es menester aclarar que cualquier similitud con la realidad, es fruto de su imaginación, y por tanto, pura coincidencia ...

## Transparencia u ocultismo

Por José Miguel Funez, taxista

**E**n eso estamos, transparencia u ocultismo por parte de la administración, Nacional y de algunas Comunidades. Nadie entiende, después de leer y ver la defensa CHAPÓ que hace el abogado de la Comunidad Foral de Navarra, en la sentencia con resolución nº348/2016, que deniega 10 autorizaciones VTC, cómo en Madrid se siguen dando autorizaciones. En dicha sentencia de Navarra se esgrime toda la legislación que afecta a las Vtc's, diciendo que en la modificación de la ley, en el año 2010, entran a pertenecer al servicio discrecional, con todas las limitaciones que ello conlleva. En otra sentencia del supremo, la misma

Juez que hoy por hoy dicta sentencias favorables, Mercedes Pedraz Calvo, dice que la modificación de la LOTT en 2013, es legítima para recuperar el art.48.2 y con ello la limitación 1/30. Dónde está el límite, donde dije digo, digo Diego. Yo lo tengo clarísimo, aquí hay fallos tremendos por parte de la administración, con o sin supuesta alevosía, pero hay fallos garrafales a la hora de defender los diferentes procesos en Madrid y creo que hay una falta de preparación en la defensa y argumentos que se usan en ellos. Por cierto, la sentencia de Navarra, el abogado que la pierde, frente a la administración es, José Andrés Díez, y me gustaría saber si ha sido recurrida al Supremo como tantas que ha recurrido en Madrid. Este sector se debe de levantar y decir, basta ya, y pedir con una sola voz, responsabilidades a las administraciones.

## A un tuit

@MINGUROD Nosotros también queremos que se cumpla ley. Solo quieren interés económicos las personas solo son números sin valor

@ggarriga1 Las VTCs son como un potencial enfermo de corazón al que le falta el aviso de un ataque... Abrid los ojos!!!

@TaxiNistal Una ciudad que no garantiza la seguridad de sus Taxis es para hacer un ejercicio de reflexión de sus autoridades

@Taxi\_Fran\_Rivas Creo que la policía nacional de Marbella es con diferencia la mejor formada de España en materia de tránsito, intrusismo, vtc, etc.

# Alianza Europea del Taxi, altavoz



Las delegaciones de España, Italia y Portugal en el Parlamento Europeo

El taxi inicia una nueva andadura a nivel internacional con la constitución de la TaxiEurope Alliance (TEA). Una organización presidida por la española Fedetaxi en la que también están presentes los portugueses de ANTRAL y los italianos de URI y que representa a más de 100.000 profesionales. Su objetivo, establecer una línea de diálogo directa con las instituciones europea y dotar de voz al sector en la negociación de normativas.

Si bien es cierto que en los últimos años las circunstancias ajenas han forzado a diferentes entidades, históricamente antagónicas, a trabajar juntas, la realidad es que, tal y como señalan desde dentro y fuera del propio sector, el taxi continúa estando fracturado.

Esta circunstancia, que hasta ahora afectaba en la negociación interna de cada país, se extrapola también a la Unión Europea, encargada de elaborar numerosas normativas que, de forma directa o indirecta, afectan al taxi. Por ello, con el objetivo de simplificar el diálogo a nivel europeo, nace TaxiEurope

Alliance, o Alianza Europea del Taxi en español.

De momento España, Italia y Portugal, a través de tres asociaciones nacionales del taxi. Fedetaxi, Unione dei Radiotaxi d'Italia, (URI) y la Associação Nacional dos Transportadores Rodoviários em Automóveis Ligeiros (ANTRAL), son las organizaciones fundadoras de esta nueva entidad, la primera asociación a nivel europeo del sector del taxi.

Ante esta situación, tanto Miguel Ángel Leal, presidente de TEA y de Fedetaxi, como sus homónimos Loreno Bittarelli, presidente de URI y Florêncio Almeida, de ANTRAL creen que la presencia del taxi en Europa es "fundamental" y permitirá al sector "identificar mejor las prioridades" a sí como garantizar

que la voz del taxi se escucha en las propuestas legislativas en cuestiones que afectan a diferentes ámbitos del transportes "como la economía colaborativa, el medio ambiente o la planificación del transporte urbano".

El propio Leal en su discurso de presentación señaló que Bruselas "debe contar con el sector con espíritu constructivo para futuros retos legislativos".

Quiso aclarar que, frente a la competencia, el taxi solo quiere que se les exija respetar las mismas obligaciones que las que cumplen los profesionales del taxi. "No estamos en contra de la competencia, que nos incentiva a mejorar, pero es necesario que se combata la competencia desleal", explicó el presidente. Por ello, aseguró, el sector se esforzará "para que los responsables de las políticas europeas defiendan el servicio público del taxi frente a aquellos servicios de transporte que propician la privatización de la movilidad en favor de multinacionales". Especialmente en un momento de "pleno debate sobre la regulación de la movilidad urbana, la digitalización de la economía".

"Con la apertura de una oficina en Bruselas, TaxiEurope Alliance tiene la intención de trabajar con los legisladores europeos en este frente, y participará en un diálogo que esperamos que pueda llegar a ser virtuoso en los años venideros, tanto para Europa como para los países miembros", ha asegurado Loreno Bittarelli a La Gaceta del Taxi.

Tal y como ha explicado el propio Bittarelli, desde el pasado mes de septiembre la Comisión Europea trabaja en un estudio sobre los servicios de taxi en los Estados miembros de la UE para determinar si hay una necesidad de una regulación a nivel europeo. Un estudio de cuyos resultados están pendientes tanto en el sector como en los diferentes gobiernos, señala el presidente portugués Florêncio Almeida. Una vez se conozcan sus conclusiones, explica, "se podrán aplicar diferentes recomendaciones y así seguir avanzando con propuestas."

**España, Italia y Portugal fundan TEA**

# del sector en Bruselas

**“Bruselas debe contar con el sector para legislar”**

## Unidad vs. fragmentación

La división en el taxi es un problema que no solo afecta a los profesionales españoles. Como explica el presidente italiano, estamos ante un sector “bastante complejo a nivel interno, con una cadena de trabajo en la que intervienen diferentes actores que contribuyen al servicio”. No obstante, la delicada situación que atraviesa ahora mismo está forzando a las entidades a trabajar unidas sumando fuerzas.

Aunque de momento solo España, Italia y Portugal están en la Alianza, Bittarelli nos confirma que ya se han puesto en contacto con otros compañeros



*Los dirigentes Miguel Ángel Leal (i), Lorenzo Bittarelli (c) y Florêncio Almeida (d) durante la firma de constitución de la nueva asociación*





Logo de la nueva organización

de Francia, Alemania, Austria y Bélgica. La idea, insisten tanto él como Almeida, es “difundir la creación de esta organización TEA” y que todos los estados miembro de la Unión Europea se sumen a una organización cuyo objetivo, señalan, “es satisfacer las necesidades de los consumidores apostando por una movilidad sostenible”.

Para ello creen necesario, entre otras cuestiones, que se trabaje en una directiva común a todos los países, “como ocurre en otros sectores, porque que cada país defienda su legislación es muy complicado”, ha señalado Almeida.

De momento ya están manteniendo diferentes encuentros, como por ejemplo con el Director General de Movilidad o con el Director de la Unidad C1 de Transportes Terrestres, Eddy Liegeois. “Lo que importa”, explica Almeida, “es ser fiel a los objetivos de la carta constituyente y tratar de sumar más asociaciones a este nuevo proyecto”.

Para ello trabajarán “con intensidad, representando las principales demandas del sector del taxi y coordinando todas las actividades de los propios miembro”, en palabras de Bittarelli. Su organización URI, que ostenta la secretaría, “participará en los acontecimientos relacionados con el sector del transporte, preparará las asambleas anuales y los talleres y reuniones periódicas de trabajo y por último y no menos impor-

tante, se centrará en la ampliación de la Alianza Europea del Taxi con la suma de nuevos miembros”.

Entre las medidas en las que ya están trabajando, Leal adelantó que una de las líneas de actuación de esta entidad es la creación de un estatuto global para todos los taxis de Europa que, de alguna manera, realce la labor del servicio público del taxi frente a las nuevas fórmulas de transportes. Además, quieren desarrollar una plataforma única para pedir taxi. Actualmente, y según la cifra aportada por Bittarelli, existirían más de

1.200 aplicaciones para solicitar taxi. La clave es, una vez más, reducir ese número a una única app con la que, entre otros servicios, ofrecer nuevos productos, como el taxi compartido, eso sí “cumpliendo a pies juntillas con la legislación, no como hacen otras plataformas”, ha señalado Bittarelli.

Tras la presentación en Bruselas, la TaxiEurope Alliance volverá a encontrarse en Portugal. Será el 1 de julio en Viseu, donde esperan sumar alguna organización nacional con la que seguir defendiendo al taxi en Europa.

## Apoyo europarlamentario

En el acto de presentación del pasado 26 de abril, tanto el vicepresidente del Parlamento Europeo, David Sassoli como Fernando Rúas, miembro de la Comisión de Desarrollo Regional, no dudaron de calificar al taxi “como un sector público necesario”. Los dos también coincidieron en que el Parlamento, elegido directamente por los ciudadanos europeos, es el mejor lugar para presentar esta nueva asociación. y recordaron que desde hace varios años, el Parlamento ya no es un órgano meramente consultivo, sino que gracias al estatuto de co-decisión puede responder de forma adecuada a los problemas del taxi.

Para Sassoli, esta iniciativa ayudará a decidir mejor las reglas de un mer-

cado “muy dividido”, circunstancia “muy negativa” que provoca contragolpes en los distintos estados nacionales porque, en su opinión, “hay normas poco definidas, para lo que se necesitan normas europeas”.

“Necesitamos un mercado cada vez mejor integrado, con normas comunes y centrados en los intereses de todo el mundo”, señaló Sassoli durante el acto de presentación, el pasado 26 de abril, y animó a otras organizaciones a sumarse a esta organización europea.

Por su parte, Fernando Rúas destacó la importancia del taxi como “elemento de cohesión social” y de los profesionales del sector, e insistió también en que el Parlamento “analizará sus problemas”.



El vicepresidente del Parlamento Europeo, David Sassoli y Fernando Rúas, miembro de la Comisión de Desarrollo Regional durante la presentación

**La nueva Alianza trabaja ya en una app única**



# TALANCISSIMO ECONOMIENAVIGLIQUEEN DEGNIS ESTENES



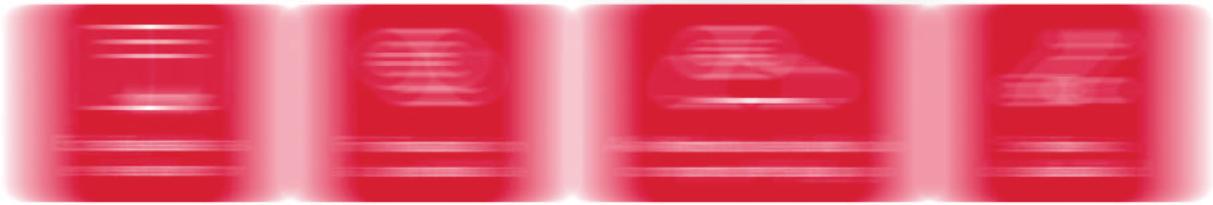
...  
...  
...



...  
...  
...



...  
...



...  
...  
...



...  
...  
...

# “Cada vez hay más desafección sindical en Girona”



Joan Quer, consejero delegado de Gitaxi

El pasado mes de febrero quedó aprobado definitivamente el Reglamento del Taxi de Girona. Una normativa que llega con más de 14 años de retraso desde que se aprobó la Ley Catalana del Taxi en 2003 y a pesar del plazo de seis meses que esa misma ley daba para que se actualizasen las normativas del taxi de los municipios con una población superior a los 5.000 habitantes. Un plazo que, evidentemente, todo el mundo pasó por alto. Desde el sector, los propios taxistas de Girona, con el comienzo de la crisis y hartos de la situación obsoleta a nivel normativo que atravesaban, decidieron solicitar al Ayuntamiento que por fin aprobase el texto. Al mismo tiempo, decidieron romper con el pasado y cambiar la organización sindical por una empresarial. Ahí apareció la figura de Joan Quer, protagonista en esta entrevista para **La Gaceta del Taxi**, que ayudó a la constitución de Gitaxi y que hoy en día aconseja y debate con los profesionales del sector lo mejor para su devenir.

**Gaceta del Taxi.**- Más allá del articulado en sí, lo que más llama la atención es el re-

traso de de 14 años que tuvo la aprobación del Reglamento del taxi, ¿cómo fueron estos años de gestión con una normativa que se quedó tan atrasada en el tiempo?

**Joan Quer.**- Lo que pasó es que la administración en Girona no llevó a cabo la indicación de la Ley Catalana para actualizar la normativa del taxi. Hay muchos municipios aún que no la tienen actualizada y entendemos que haya ayuntamientos que no tengan instrumentos para desarrollar una interpretación local de una normativa superior, pero en el caso de Girona es indefendible. De 2004 a 2011, en Girona había una asociación gremial sin ánimo de lucro, con mucho voluntarismo pero poca capacidad para actuar de lobby y hacer que la administración local desarrollara el reglamento y lo autorizara. En época de bonanza, todo el mundo miraba hacia fuera y cuando empezó la crisis la gente se empezó a preocupar por lo de dentro. Eso es lo que pasó en el año 2011. Gracias a la crisis, el colectivo empezó a reflexionar sobre su propio funcionamiento, su estructura organizativa y sobre las necesidades que tenía para conseguir un mejor acceso a los mercados. Entonces fue cuando volvió a salir a la luz la necesidad de

presionar al Ayuntamiento para que pusiera al día el reglamento.

**G.T.**- ¿Cuáles eran los principales problemas que se encontraron los taxistas durante este periodo?

**J.Q.**- Existían muchos problemas a la hora de la organización del trabajo que finalmente se han resuelto, pero el principal manaba de que el taxi de Girona tenía una Reglamento de 1983, que procedía de una ley española de 1974. Era un documento que incluso a los cuerpos de Policía Municipal les daba poco margen para el control y la imposición de posibles sanciones. Quedaba todo tan confuso que, cuando el colectivo quería denunciar una mala praxis por parte de un compañero al Ayuntamiento, éste no sabía a qué atenerse. La máxima necesidad entonces era la de dotarnos todos de un documento. Había una premisa muy clara: si hay norma, hay orden; y si hay orden, hay crecimiento. Cuando generas una sensación a tu usuario de que el servicio está normativizado, controlado, y que es público, hay un crecimiento porque hay una confianza en ese servicio.

**G.T.**- ¿Qué aspecto o qué aspectos consideraba necesarios de actualizar con este nuevo texto?

**J.Q.**- Lo más importante ha sido regularizar los festivos y descansos porque esto empezaba a ser una locura. Había incluso taxistas durmiendo en la parada, con el riesgo que eso podía suponer para el usuario. Había profesionales que empezaban a las 07:00 horas de la mañana y finalizaban a altas horas de la noche. En este punto, existía una parte del taxi que consideraba lógico y necesario parar y otra que no, pero si quitas un 20% de los taxis de las paradas, teóricamente al final de un ciclo deberías haber facturado, como mínimo, lo mismo, y cuando vas a trabajar, trabajas más.

**G.T.**- Además del régimen de descanso, aparece en este reglamento un sistema de regulación horaria, ¿es así?

**J.Q.**- Actualmente está limitado a 18 horas, porque el Ayuntamiento estuvo defendiendo las 16 pero al final hizo una concesión sobre todo por los taxis con dos

conductores. De todas maneras, como el Ayuntamiento quería lanzar ya la normativa, les advertimos de que esto necesitaba de un apoyo tecnológico, porque cuando los taxistas vayan a meter el calendario en el taxímetro, deben también meter el límite de las 18 horas. El problema está en que el texto se aprobó el 13 de febrero y casi todo el mundo había pasado por revisión, ITV, etc. De este modo, les hemos pedido una moratoria de aplicación de las 18 horas hasta el 2018, básicamente para evitar el coste que le pueda suponer al taxista.

**G.T.-** ¿Se está notando ya algún efecto desde la aprobación del reglamento -no en la regulación horaria que se ha prorrogado- o aún es pronto?

**J.Q.-** Sí que se nota, sobre todo el calendario de festivos. Aquí hemos decidido hacerlo por el número de licencias. Por otro lado, se ha hecho una prueba que se basa en que unos quince vehículos libran cada fin de semana. De momento lo que se ha hecho es dar un periodo de prueba porque esta aplicación de festivos no se llevará a cabo los meses de junio, julio y agosto. Y la gente duda en este punto porque considera que Girona es un lugar turístico, pero lo cierto es que en Girona los servicios se mantienen de manera estable durante todo el año, con una media de unos 15.000 servicios de llamada al mes, pero en verano baja un 20%. La costa se llena y Girona se vacía. Muchos taxistas hacen un periodo vacacional normal, ya que más allá de algún festival, la ciudad es bastante generosa con la costa y no intenta capitalizar ninguna actividad potente ni deportiva para no estropear la actividad de los



*Adhesivo de día de libranza en un taxi gerundense*

municipios costeros. En este mes y algo que llevamos de aplicación, ya se oyen voces mayoritarias pidiendo que por favor le digamos al Ayuntamiento que modifique el anexo y que también podamos tener días festivos en junio, julio y agosto; puesto que si no tienen la obligación de parar, los taxistas no paran a descansar, sin embargo, con el día obligatorio sí que te obligan a descansar.

## Reeducar al Ayuntamiento

**G.T.-** ¿Cómo se ha gestionado la aprobación de esta nueva normativa?

**J.Q.-** Lo que intentamos en este proceso fue reeducar al Ayuntamiento. En el taxi siempre existirá la distorsión entre si somos una empresa privada pero realizamos un servicio público. Esto es una apreciación muy subjetiva. Nosotros insistimos en que también somos servicio público, y la imagen más clara es que los vehículos llevan la simbología de la ciudad a la que representan. En el proceso de aprobación del reglamento, tuvimos la suerte de que el concejal que ya sabía nuestro punto de vista y que estuvo en la legislatura anterior, repitió con las mismas funciones en las últimas elecciones. Parecía que se iba a ir de rositas en el 2015 sin haber resuelto la papeleta y cuando volvió a salir reelegido, le avisamos de que íbamos a continuar con el proceso.

**G.T.-** Entonces, llevaron a cabo el papel propio de un sindicato o de una asociación...

**J.Q.-** Pero es que es importante tener en cuenta el papel de los sindicatos. Cada vez hay más desafección sindical en Girona. Aquí tenemos al STAC y también tenemos la Federación Catalana del Taxi. Sin embargo, en

## 14 años después, Girona tiene nuevo Reglamento

## Gitaxi gestiona unos 15.000 servicios mensuales

los últimos años, el STAC ha decidido tomar un camino que es el de crear una empresa paralela al sindicato, una empresa de servicio y de gestión para aumentar socios y conseguir cuotas de mercado.

**G.T.-** Algo parecido a lo que pretendían, entonces, desde Gitaxi. ¿Cómo surge la idea de abandonar el plano sindical para dirigirse hacia el empresarial?

**J.Q.-** Gitaxi se constituyó en esa transición entre 2011 y 2012, formada mayoritariamente por un 90% de los taxistas de Girona y de Salt que consideraban que era el momento de dar el salto a un modelo empresarial y dejar el modelo de asociación gremial. Fíjese, como empresa nosotros accedemos a concursos públicos y ofrecemos servicios mediante facturas y el STAC curiosamente ahora viene a Girona y se presenta a concursos en los que Gitaxi también está presente. Entonces, ¿qué es lo que pasa? Si nosotros presentamos un servicio a, por ejemplo, 100 euros, ellos se presentan a 95 euros. Pero luego ellos no tienen taxis y es ahí donde nos llaman a nosotros y nos piden que hagamos ese servicio por 95 y que nos retengan el 10%. A eso le dijimos que ya que representan un sindicato que defiende los intereses de los taxistas no deberían precarizar un mercado que, sin voluntad monopolística, lo es, porque, ¿qué otra flota acaso en Girona puede ofrecer servicios a compañías que por ejemplo piden 12 taxis simultáneamente? Gitaxi es una empresa soberana, autónoma y compuesta por taxistas. Luego los taxistas a nivel particular están sindicados al STAC o a la Federación Catalana. También le digo, nuestra empresa no es una balsa de aceite, pero como mínimo sabemos que uno está en su casa y sus miserias las discute en las juntas generales de accionistas.

**G.T.-** Una vez que los taxistas tenían claro el cambio de modelo para mejorar en el futuro, ¿cómo fue la constitución de la empresa?

**J.Q.-** En esos mismos años, cuando empezaron a revisar cómo funcionaba la asociación gremial de Girona, detectaron que había irregularidades y movimientos sospechosos. De hecho, aún hay un juicio pen-



Vehículo de Gitaxi en Girona

diente. En su momento les dije a los taxistas que todos eran en cierto modo copartícipes de esto aunque no tuvieran culpa alguna, puesto que no controlaron cómo estaba funcionando el organismo al que estaban adheridos. Finalmente, había dos grupos en conflicto sobre cómo abordar la crisis de esta malversación. Poco después, tras celebrar asambleas y reuniones, decidieron apostar por el modelo de empresa. Las reuniones se celebraron siempre en sitios neutrales puesto que le pedimos al Ayuntamiento de Girona que no interviniera. Estuvimos como medio año trabajando en el modelo y se creó

un grupo motor para presentarse a la junta de la asociación gremial -que estaba desahuciada y debiendo dinero- con el mandato de sanear la asociación, resolver la situación jurídica y crear una organización con formato empresa. El 26 de octubre de 2012 se abrió una junta y el 10 de diciembre de 2012, se creó la empresa. Actualmente su presidente es Fernando Samitier Bueno.

### Red de colaboradores contra el intrusismo

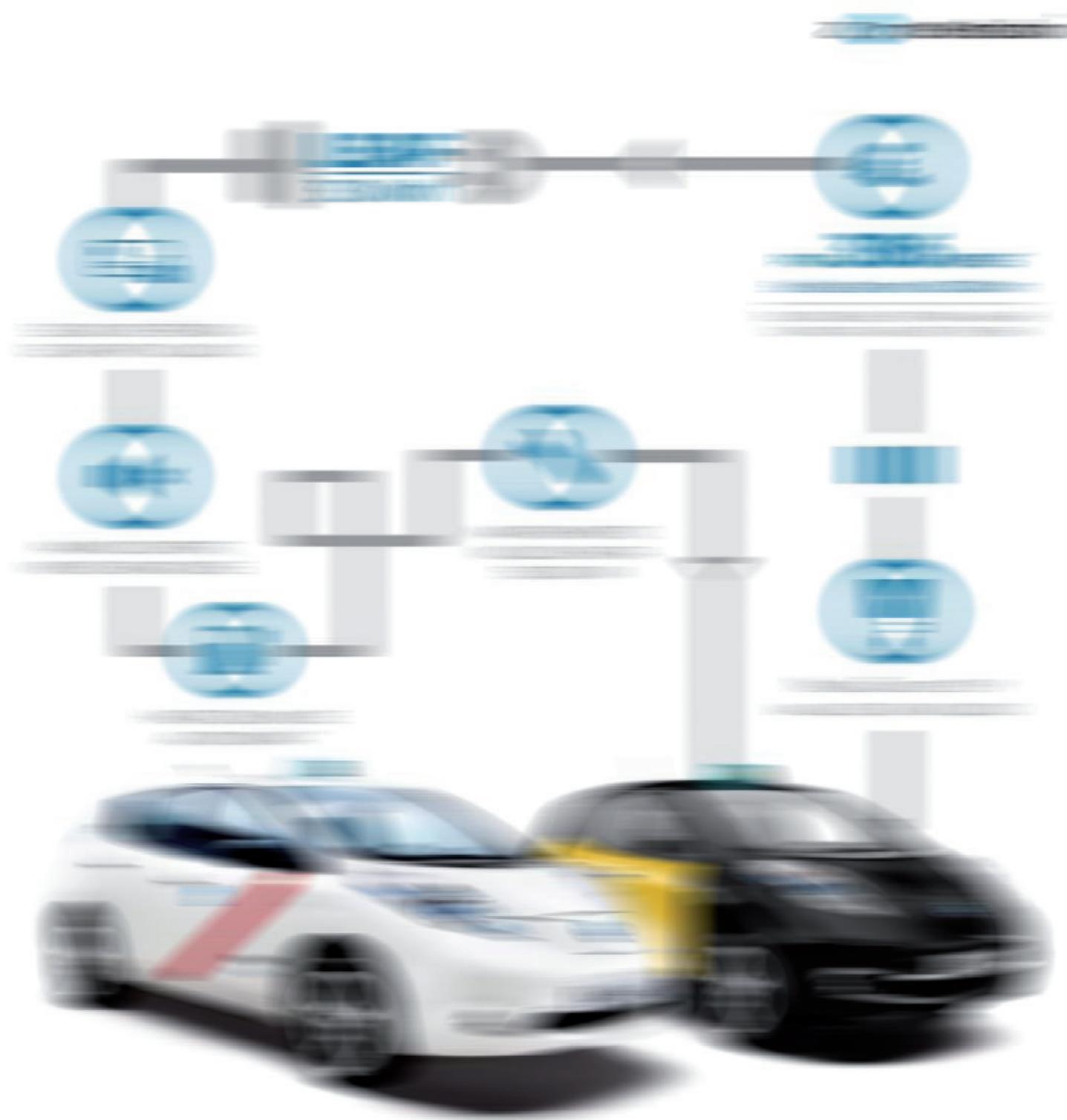
**G.T.-** Aunque estén constituidos como una empresa, los problemas de intrusismo y de malas praxis os afectan del mismo modo que a las asociaciones, ¿cómo intentan combatirlos?

**J.Q.-** Para combatir el intrusismo empezamos a tejer una red de colaboraciones por todo Girona. En sectores estratégicos como la hostelería y la restauración hemos mantenido contactos para evitar las comisiones. De hecho, hace ahora más de siete meses, dimos un paso que considerábamos fundamental y adquirimos la gestión de flotas de Autocab. Con ella podemos ofrecer servicios que son muy atractivos para el sector hotelero y de la restauración. Con este sistema queremos aumentar la red de colaboradores con municipios como Lloret, que es el segundo más importante de la costa y que también tiene su formato empresa con mucho apoyo municipal, y que actualmente comparte nuestro call center. Un call center en el que seguimos trabajando para, a uno o dos años vista, discutir la posible necesidad de crear una estructura jurídica conjunta en formato cooperativa.

## Mediador de conflictos para el taxi

**Joan Quer, consejero delegado de Gitaxi, no es taxista. Geógrafo de formación universitaria, se ha dedicado durante años al sector público y administrativo, especialmente en asuntos relacionados con la mediación de conflictos. Gracias a su experiencia, y ante dos grupos totalmente enfrentados sobre cómo resolver el futuro de la asociación gremial, los profesionales acudieron a él para que les ayudase. "Me he dedicado toda la**

**vida a la mediación y en este caso mi misión se limitaba a hacerles ver que tenían un objetivo común para el futuro del taxi", explica Quer, quien presume que todas las ideas que antes de la formación de Gitaxi propusieron los taxistas se han ido cumpliendo. "Les ayudé en la constitución del modelo de empresa que querían para el taxi y cuando cerramos el modelo de empresa, me dijeron que me quedase como consejero delegado".**



## NISSAN EASY TAX

The Nissan Easy Tax program is designed to help you manage your tax obligations more effectively. It offers a range of flexible payment options, including monthly installments, to suit your budget. This program is available for a wide range of Nissan vehicles, ensuring you can enjoy the benefits of a new car without the burden of a large upfront payment.

By choosing the Easy Tax program, you can spread the cost of your vehicle over a period of 36 months, with payments starting from as low as \$100 per month. This makes it easier to fit a new car into your monthly budget. Additionally, the program includes a comprehensive warranty and maintenance package, providing peace of mind and reducing your overall cost of ownership.

To take advantage of the Nissan Easy Tax program, simply visit our website or contact your nearest Nissan dealership. Our sales team will be happy to guide you through the application process and help you choose the best vehicle for your needs. Don't miss out on the opportunity to drive a new Nissan car with the flexibility of the Easy Tax program.



# El nuevo plan de eurotaxi de

**La fecha límite para que el 5% de la flota de taxi de las ciudades sea adaptada está cada vez más próxima. El Ayuntamiento de Madrid, que espera poder alcanzar dicho porcentaje con su nuevo Plan Madrid Taxi Accesible, ha anunciado que el 5 de diciembre es el último día para cumplir este requisito europeo. Sin embargo, desde AEMA, Asociación Eurotaxi para la Movilidad y la Accesibilidad, no se muestran confiados en que se logre dicho objetivo.**



*Con el nuevo Plan se espera cubrir la cuota de taxis accesibles*

**E**l transporte de personas con limitaciones en la movilidad adquirió una gran relevancia con el Real Decreto 1544/2007 del 23 de noviembre. El artículo 8 del citado texto incorporaba como objetivo principal que en todos los municipios, las administraciones deberían promover que al menos un 5%, o fracción, de las licencias de taxi debían estar adaptadas.

Con esa orden de carácter europeo, los Ayuntamientos estaban obligados a planificar la ejecución de este artículo en un plazo que no debería superar los 10 años. Dicho plazo, según informa el Ayuntamiento de Madrid, finaliza el 5 de diciembre del presente año.

Para lograr ese compromiso de accesibilidad en el servicio de taxi a la población que presenta algún tipo de dis-

capacidad física, psíquica o sensorial, el gobierno local madrileño ha puesto en marcha el Plan Madrid Taxi Accesible 2017-2019. Con esta medida, desde el Consistorio esperan dar respuesta a las necesidades de movilidad de las personas que se desplazan en silla de ruedas, que no son pocas.

En el año 2014 en el municipio de Madrid –según datos facilitados por el Ayuntamiento– había 177.016 personas con una discapacidad igual o superior al 33%. De ese número de personas, 108.716 contaban con una discapacidad física, representando al 3,4% de la población de Madrid.

Desde Europa, sin embargo, sostienen que el 5% de la flota de taxis de las ciudades debe estar adaptada. Para ello, desde que entró en vigor esta directiva, el Ayuntamiento y sus distintos equipos de Gobierno lanzaron diferentes iniciativas para aumentar el número de vehículos adaptados.

La que más impacto tuvo surgió con la modificación de la Ordenanza Reguladora del Taxi aprobada el 30 de julio de 2014 y con la I Convocatoria de Eurotaxi de 13 de noviembre de 2014. Con

**Cerrada la segunda convocatoria del régimen especial de eurotaxi**

# Madrid arranca con dudas

estos textos se perfiló el Régimen Especial de Eurotaxi, donde con el fin de incentivar que los profesionales adapten sus vehículos, y añadiendo a la citada ordenanza los artículos 38 y 38 bis, se permitió que las licencias con vehículos eurotaxi pudieran prestar servicio los siete días de la semana y que pudieran llevar publicidad en la parte trasera de la carrocería del vehículo.

En esa primera convocatoria del régimen especial se admitieron 459 solicitudes, de las cuales 89 ya tenían adscrito un eurotaxi. Por lo tanto, optaban a la plaza 371 profesionales. Dado que el número de aspirantes era superior al cupo establecido en esta primera convocatoria, el cual era de 300 coches, se celebró un sorteo entre los 371 aspirantes para cubrir las 211 vacantes, puesto que se respetaron los 89 que ya tenían adscrito un taxi adaptado. El 7 de octubre finaliza el plazo y se sumaron 88 nuevos eurotaxis, renunciando al régimen 123. El Ayuntamiento ante esto optó por llamar a los que estaban en lista de espera y finalmente, a fecha de septiembre de 2016, se contabilizan 251 taxis accesibles en las calles de la capital.

## Los cálculos del Ayuntamiento

Teniendo en cuenta que el Real Decreto establece el mínimo de 5% de vehículos adaptados de la flota del taxi,



Julián Fernández, presidente de AEMA, muy crítico con el nuevo Plan

en Madrid, habiendo 15.723 licencias de autotaxi, tendría que haber como mínimo 786 eurotaxis. Sin embargo, el Ayuntamiento entiende que es fundamental valorar ese régimen especial que lanzó en 2014 por el que se le dan unas ventajas de explotación -como poder trabajar los siete días de la semana- en comparación con el resto de taxistas. Según cálculos del Ayuntamiento, teniendo en cuenta dichas ventajas, un eurotaxi con régimen especial equivaldría a 1,48 taxis en régimen ordinario.

Por lo tanto, atendiendo a esa ponderación, el 5% previsto en la normativa estatal habría de entenderse en un sentido amplio, y el gobierno madrileño estima que tan solo harían falta 529 licencias de adaptados en total. Este régimen especial por el que se permite a los titulares de un eurotaxi trabajar todos los días del año estará vigente, como mínimo, hasta 2021.

Este cálculo del Ayuntamiento es algo que ha sido visto con buenos ojos por parte de AEMA, la Asociación de Euro-





El Director de Gestión y Circulación, Francisco López Carmona, a la derecha, junto a Rita Maestre, portavoz del Ayuntamiento

taxis para la Movilidad y la Accesibilidad, cuyo presidente Julián Fernández, coincide en que con este régimen especial y con 529 licencias se cubriría ese 5%.

En base a estas ponderaciones, el Ayuntamiento ha vuelto a lanzar una convocatoria –la segunda- de este Régimen Especial de Eurotaxi para que se adscriban aquellos profesionales del taxi que quieran adaptar sus vehículos. El plazo de dicha convocatoria, que también tenía el cupo en 300 nuevas plazas, finalizó el pasado 28 de abril. “Si se cubrieran esas 300 plazas, seríamos unos 550, cuando ellos han determinado unos 529, por lo que estaríamos por encima de las previsiones mínimas que ellos mismos han marcado”, explica Julián Fernández.

Sin embargo, lo que genera muchas dudas es que se puedan cubrir esas plazas en la fecha límite que establece el Real Decreto. El presidente de AEMA considera que, aunque con buen criterio por parte de la administración, en esta segunda convocatoria se ha especificado que los vehículos que se adscriban

deben ser nuevos, “llegar a diciembre con el 5% se complica porque hay que comprar un coche nuevo, te lo tiene que servir la marca y luego lo tienes que adaptar, por lo que los plazos se van a alargar”.

Julián Fernández también considera que el Consistorio ha hecho mejor las cosas en esta convocatoria, puesto que en esta ocasión, “una vez que salga la lista de adjudicatarios, tienen solo 45 días para presentar en el Ayuntamiento la justificación de que han comprado el coche”. Aún así, recuerda que la anterior convocatoria se alargó más de un año y en esta segunda se precisa que se cierre en cuestión de meses.

### Más “favores” a los eurotaxis

Además de este régimen especial, el Ayuntamiento ha incluido una serie de propuestas que, según sus criterios, ayudarán a los taxistas a la hora de decidirse por adaptar un vehículo. Una de estas nuevas iniciativas se centra en que el Consistorio propondrá a la

Comunidad de Madrid que modifique el reglamento, de tal manera que la capacidad máxima de los eurotaxis sea de nueve plazas sin más limitaciones. La modificación de este reglamento sería obligatoria, ya que actualmente, para los servicios de transporte público en vehículos de turismo, se establece que con carácter excepcional se puedan autorizar vehículos de hasta nueve plazas si no se supera el 5% del total de la flota.

“Hay que diferenciar los dos 5% porque pueden resultar liosos. Por un lado está el mínimo de vehículos adaptados que marca el Real Decreto 1544/2007; y por otro lado esté el asunto de los vehículos de más de cinco plazas”, asegura Fernández. “En la norma se establece un máximo del 5% con respecto a la totalidad de la flota que esté compuesta por vehículos de más de cinco plazas. Si a todos los taxistas nos diera por poner este tipo de vehículos, la norma nos lo impediría”, continúa explicando el presidente de AEMA. “Lo que pretende el nuevo Plan es que, para

## LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA E I PROCESSI

### LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA

LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA

#### LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA

- LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA
- LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA
- LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA
- LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA

#### LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA

- LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA
- LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA
- LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA
- LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA
- LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA
- LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA

#### LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA

- LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA
- LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA
- LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA

#### LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA

LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA

### LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA



favorecer un mayor número de taxis accesibles, el vehículo adaptado no compute para ese 5% máximo de vehículos de más de cinco plazas, siempre y cuando se trate de un eurotaxi". De esta manera -finaliza Julián Fernández- podría haber todos los coches de más de cinco plazas que quisiéramos si estuvieran adaptados".

## Aportación de los propios taxistas

El Ayuntamiento, en este nuevo plan, ha apuntado también hacia la creación de un bonotaxi como una forma de subvencionar a las personas que utilizan la silla de ruedas en sus desplazamientos en taxi. "Las aportaciones por parte de las administraciones es lo que nosotros veníamos demandando desde hace años y así se lo hicimos llegar a los distintos equipos de gobierno", explica el máximo representante de AEMA. "Está muy bien poner 500 eurotaxis en la calle, pero si el usuario no lo puede pagar, resulta absurdo".

Desde AEMA critican la falta de precisión del Ayuntamiento con respecto a este asunto. "En el primer borrador que se publicó y que nos llegó a las asociaciones se hablaba de cantidades; concretamente de dos millones para personas con movilidad reducida y tres para otros colectivos desfavorecidos", explica Fernández, quien afirma con cierto pesar que en el plan definitivo se "han eliminado las cantidades".

Para complementar ese bonotaxi, la administración local también hace referencia a una denominada tarifa social, donde una parte deberá ser aportada por el propio sector del taxi. "No dan cifras y la implantación que ponen parece cercana, pero entendemos que va a ser de difícil cumplimiento", explican desde AEMA, donde defienden que para que esas iniciativas tengan sentido, "es necesario que los usuarios de nuestros servicios tengan toda la flota de eurotaxis a su servicios bajo una misma plataforma". "No tiene sentido que dependiendo de la emisora a la que llame tenga más o menos eurotaxis a disposición del cliente", afirma el presidente de la entidad.

"Imagina que pido a una emisora un eurotaxi y el coche más cercano del que

dispone está a un kilómetro cuando el vehículo más cercano de la otra está a diez metros", con este ejemplo Julián Fernández pretende demostrar el sentido que en muchas ocasiones viven los usuarios de este servicio específico de taxi. "No estamos optimizando todos los recursos que tenemos y así se lo hemos transmitido al Ayuntamiento", explica. "Es básico crear una política para que los servicios especiales como el nuestro, puedan estar al abrigo de una plataforma común".

Por último, en el Plan Madrid Taxi Accesible aparecen una serie de ventajas referidas a la circulación y también ventajas fiscales a la hora de autorizar este tipo de vehículos. "Todas estas cosas aparecían en el plan que nosotros presentamos al Ayuntamiento hace

## Hay ocho modelos de eurotaxi homologados en Madrid

ahora cuatro años y que este equipo de gobierno ha plasmado", explica Fernández. "Creemos inteligente pensar que si tengo un coche que vale mucho, para compensar esa inversión, se deben reducir las cargas", afirma el presidente de AEMA que en este punto expresa que en muchas ocasiones las marcas se echan para atrás a la hora de decidir homologar vehículos.

Lo mismo sucede con la equiparación de los eurotaxis con los autobuses cuando se producen cortes en la ciudad de Madrid. "Cómo no voy a poder girar, o pasar los cortes de tráfico por donde lo hace el autobús si traslado a una persona con movilidad reducida; no tiene ningún sentido y no estás favoreciendo a este colectivo", afirma con cierta indignación el representante de un colectivo de taxistas que ve que su número creciendo por imperativo legal pero para el que aún muchas de las regulaciones no están preparadas para el servicio especial que prestan.

## Ayudas para un eurotaxi eco que aún no existe

Aunque lo ideal, tal y como sostienen desde AEMA, sería un eurotaxi no contaminantes, la realidad es que todavía queda mucho para que sea una realidad. De ahí que la medida TAXIFREE haya causado entre perplejidad y asombro a esta asociación. De acuerdo con esta iniciativa, se darán subvenciones a los titulares de licencia de taxi que adquieran un eurotaxi con emisiones inferiores o iguales a 160 g CO<sub>2</sub>/km y 80 mg NO<sub>x</sub>/km, Eco y Cero; pero no se subvencionaran vehículos propulsados con motor diesel. "En el momento que salió publicado, nos pusimos en contacto con el Ayuntamiento para preguntarles si se habían equivocado", explica Julián Fernández. "Me dijeron que no, ante lo que me quedé atónito puesto que no tenemos ningún coche autorizado para ser accesible y que cumpla esos requisitos", insiste el presidente de AEMA que, a modo de comparación ironizaba explicando que "esto es como anunciar que se van a dar subvenciones a todos los españoles que midan más de tres metros". Desde AEMA sostienen que, a día de hoy, no existe un sistema que permita adaptar un vehículo con los depósitos adicionales en el caso de los GNC o GLP, o baterías en el caso de los híbridos o puramente eléctricos. En la actualidad están operativos para prestar servicio de Eurotaxi en Madrid tan solo ocho modelos, ninguno de ellos ecológico, y que en 2016, se han actualizado la versión de la Volkswagen Caddy y la Renault Kangoo.

# THE HISTORY OF THE UNITED STATES



# THE HISTORY OF THE UNITED STATES

THE HISTORY OF THE UNITED STATES

# SCAT deja “en el aire” los stands del aeropuerto



En el centro, Carlos Herrera, presidente de SCAT

A punto de cumplir su 70 aniversario el próximo junio, la Cooperativa del Taxi de Madrid afronta el reto de incorporar el suministro eléctrico en sus instalaciones para dar servicio a los taxis cero emisiones de los próximos años. Su presidente, Carlos Herrera, ha advertido también de que no va continuar sufragando en solitario los gastos de los stands del aeropuerto y ha lanzado un mensaje a las asociaciones para que ayuden en su mantenimiento.

Por unanimidad, los socios asistentes a la Asamblea General Ordinaria de la Sociedad Cooperativa de Autotaxi de Madrid celebrada el pasado 6 de mayo, acordaban en los primeros minutos incorporar el suministro de energía eléctrica para los taxis de emisiones cero, 100% eléctricos.

Con una asistencia sensiblemente inferior a la de otras convocatorias, la sesión ha destacado por la ausencia casi total de oposición, circunstancia se ha visto reflejada en la aprobación de

todos los puntos del orden del día, en algunos casos por unanimidad y en otros por abrumadora mayoría como ocurrió con el resultado del ejercicio 2016. En términos económicos, al igual que el año anterior, la fluctuación en el precio del combustible así como la bajada del 4,3% en su consumo, redujo en 2016 la cifra de negocio hasta los 23.672.570 euros. Descenso que sin embargo no ha impedido cerrar el ejercicio 2016 con un beneficio neto de 201.855 euros.

Positiva ha sido también la evolución de la sección laboral y fiscal de SCAT que al cierre del ejercicio 2016 superaba los 1.600 abonados y “sigue creciendo”.

No se han producido aumentos significativos en la partida de gastos, que se mantiene en cifras similares a 2015, pero sí se ha conseguido una reducción del 21% en apartado de gastos financieros. En términos asociativos, el número de socios a diciembre de 2016 era 12.640. Durante este periodo se produjeron 205 nuevas altas y 334 bajas, una de ellas con expediente de expulsión por falta muy grave y el resto por falta de pago.

## Modificación de estatutos

En el punto 4 del orden del día los asistentes también votaron a favor de la modificación estatutaria de varios artículos. Entre ellos el artículo 2, aprobado por unanimidad y que permite a SCAT la compra y venta de energía eléctrica, hasta ahora una alternativa no contemplada en los estatutos. Además, en el artículo 34, se ha añadido el apartado 3 que establece una contabilidad aparte para la venta de este tipo de energía eléctrica según exige la actual normativa. Este apartado contó con el 99% de apoyos, salvo por una única abstención.

Junto con estas modificaciones, también se sometió a criterio de los socios cambiar el artículo 45, apartado 4, referente a la limitación de los mandatos de los miembros del Consejo Rector. Quedó aprobado por mayoría, con solo

**El retraso en los permisos municipales demora la obra de Secoya**



El Consejo Rector de SCAT durante la asamblea del 6 de mayo



# FOR THE MOB



RESERVARE IL TUO TAXI FORD FOCUS. IL TUO TAXI FORD FOCUS È IL TUO TAXI FORD FOCUS.

Il tuo taxi Ford Focus è il tuo taxi Ford Focus. Il tuo taxi Ford Focus è il tuo taxi Ford Focus. Il tuo taxi Ford Focus è il tuo taxi Ford Focus.



IL TUO TAXI FORD FOCUS



9 votos en contra, eliminar la limitación de dos mandatos por persona y cargo. Asimismo a partir de ahora los socios que quieran presentarse a elecciones deberán tener como mínimo 5 años consecutivos de antigüedad como cooperativistas. Tampoco hubo problemas para sacar adelante la propuesta del Consejo Rector para autorizar la venta de combustible a los socios para sus vehículos particulares.

## Stands del aeropuerto, en el aire

Sin duda el tema que más interés despertó entre los asistentes fue el de la permanencia o no de los stands promocionales del taxi en el aeropuerto de Barajas. Un coste que desde su inauguración en 2013 ha afrontado en solitario la Cooperativa. El presidente Herrera dejó claro en su intervención que SCAT quiere mantener los stands porque "es importante para el taxi", pero pidió el apoyo financiero de otras entidades y poder volver a contratar azafatas que informen a los usuarios nacionales y extranjeros del servicio. Además, señaló que son conscientes del interés de empresas de la competencia por hacerse con ese mismo espacio en el aeropuerto si el taxi finalmente lo abandonara.

Explicó también que se han mantenido varias reuniones con dirigentes de otras entidades para conseguir este apoyo pero hasta la fecha siguen sin una respuesta por parte de Gremial ni de Federación. De no contar con ninguna ayuda económica, advirtió Herrera, se verán obligados a retirar el pago a AENA por el alquiler del espacio que siguen sufragando.

Tras estas palabras subió a la tribuna el presidente de Radioteléfono Taxi An-

drés Veiga para anunciar la disposición de su entidad a hacerse cargo, si era preciso, de los gastos laborales de los stands. En momentos de dura competencia como los actuales, Veiga considera de gran importancia mantener la presencia del taxi en estos puntos de máximo interés.

En la misma línea se manifestó Mariano Sanchez, ex presidente de Federación, para quien es absolutamente necesario mantener estos stands y pidió a las entidades que disponen de recursos que se impliquen en el proyecto.

Por su parte Concha Guardado, presidenta de Elite Taxi, lamentó no poder aportar recursos, si bien dejó clara la necesidad de que continúen los stands y se ofreció a colaborar en una recogida de fondos, si fuera necesario.

También lanzó un ofrecimiento al presidente Carlos Herrera, animando a SCAT a convertirse en "el pegamento" del taxi, en referencia a su capacidad para actuar como nexo de unión en temas tan costosos como las acciones jurídicas en la defensa del sector. Herrera recordó que ya ejercen ese apoyo a otras entidades en varias causas y destacó que todos los miércoles del año los socios de Cooperativa cuentan con un abogado a su disposición para diferentes consultas.

## Críticas al Ayuntamiento

Tal y como recordó el presidente Carlos Herrera en su informe de gestión, a pesar de haberse aprobado en 2016 las obras en el surtidor de la calle Secoya, éstas no han comenzado debido a los retrasos del Ayuntamiento de Madrid en la gestión de los trámites para la concesión de la licencia de obras.

Nueve meses después de entregar los primeros documentos, Cooperativa sigue sin obtener los permisos para acometer las obras. Entre otras cosas, aclaró el presidente, por el extravío de alguno de los expedientes. Un contratiempo que ha sido recientemente solucionado y que confía sirva para poder comenzar con la reforma en breve.

No ha sido la única crítica al Consistorio. Herrera también explicó que el retraso en las pegatinas tarifarias en enero supuso un trastorno para los taxistas al no poder entregárselas al mismo tiempo que se realizaba la inyección de tarifas. Tampoco ha gustado en SCAT la última medida tomada por el Consistorio madrileño de no limitar las opciones de marca y modelo de vehículos aptos para el servicio de taxi. Para el presidente de Cooperativa, en lugar de maximizar se debería, por el contrario, minimizar el número de modelos auto-taxi, porque el hecho de tener más modelos para elegir hace también más complicado el trabajo y la obtención de piezas de repuesto, lo que a su vez dificulta la obtención de precios competitivos para los socios.

## Llamamiento al asociacionismo

El presidente de SCAT hizo además un llamamiento a los taxistas para que se afilien a las entidades representativas del sector, porque recordó "hay más de 6.000 taxistas sin ningún tipo de afiliación". En su opinión dado el difícil momento que vive el sector, es importante y necesario que los taxistas se asocien para contribuir con sus cuotas a sustentar, frente a la competencia, la defensa jurídica del sector "que es muy cara". De hecho SCAT presta su apoyo económico a AMT en el pleito contra Uber y también a la Federación Profesional en su demanda contra la CNMC.

Llamamiento al asociacionismo al que también se sumó el presidente de Radioteléfono Taxi, Andrés Veiga por su importancia como colectivo y como una vía más de ingresos para fortalecer la economía del sector y su capacidad de acción.

La próxima cita de los socios con su entidad será el próximo 7 de junio en las elecciones a interventores, de 9 a 17.30 horas en la sede de San Mario número 14.

## Hasta 8.000 euros para taxis eléctricos

La Comunidad de Madrid ha ampliado a 8.000 euros las ayudas para la adquisición de taxis eléctricos. Así, la ayuda máxima que hasta ahora era de 6.000 euros aumenta en el caso de híbridos enchufables, eléctricos puros o vehículos que utilicen combustibles alternativos. El objetivo de estas ayudas, según ha explicado el viceconsejero de Medio Ambiente, Administración Local y Ordenación del Territorio, Miguel Ángel Ruiz, es fomentar la utilización de combustibles limpios favoreciendo así la implantación de vehículos que cum-

plan la norma EURO6. Estas ayudas, ha explicado, se enmarcan en la Estrategia de Calidad del Aire y Cambio Climático de la Comunidad de Madrid 2013-2020, Plan azul+. Hasta la fecha, el Gobierno regional ha invertido 4.428.000 euros, una cantidad que ha permitido la renovación de 2.045 vehículos, entre taxis y vehículos comerciales ligeros. Si el ritmo se mantiene, gracias a esta iniciativa se habrá conseguido en el año 2020 una reducción de la emisión de 80.672 toneladas de CO2 y 469.234 kilos de NOx al año.



*Miguel Ángel Ruiz, viceconsejero de Medio Ambiente*



## PNL para impulsar el sector

César Ramos, portavoz del PSOE en el Congreso, ha presentado una Proposición No de Ley, PNL, para impulsar y modernizar el taxi. Entre los puntos destacan el impulso de una plataforma digital a nivel estatal, estudiar la puesta en marcha de planes de ayudas al abandono de la profesión de taxistas y adaptar medidas favorecedoras de la profesionalización de conductores de taxis a través de una formación homogénea específica.

Además, se quiere revisar el marco jurídico del servicio público para posibilitar mayor competitividad y calidad, fomentar la atención a los colectivos más desfavorecidos, como son las personas de movilidad reducida y mayores, en particular en zonas rurales y periurbanas. Por último se pretende apoyar públicamente las políticas de eficiencia medioambiental en el taxi, acelerando la introducción de vehículos no contaminantes y accesibles.

### Críticas de FETE

Aunque la Federación Élite Taxi España (FETE) valora algunas de las propuestas incluidas en esta PNL, considera un error "grave y suicida" plantear una reconversión del taxi "en favor de la aparición de más autorizaciones de vehículos de arrendamiento con conductor". Para FETE, algunas de estas medidas, que deberían haber sido consensuadas con el resto de asociaciones, "no hacen más que enturbiar y perjudicar" el futuro del taxi. No obstante, aclaran que hay algunas propuestas que sí apoyan, como la creación de una plataforma digital desde el propio Gobierno, la revisión del marco jurídico del taxi que posibilite la competitividad del sector o las ayudas para favorecer el transporte de las personas con movilidad reducida y la incorporación de taxis ecológicos. Con respecto a la introducción de un certificado de actividad profesional, la Federación cree que habría que debatirse "si es conveniente considerar en un mismo nivel a los taxistas y a los conductores de VTC".

## Liberalizados los fines de semana en Barcelona



La medida atiende a una demanda del sector

El Institut Metropolità del Taxi de Barcelona ha aprobado una modificación extraordinaria del servicio de taxi desde el 13 de mayo hasta el 2 de octubre. Con esta medida se les permitirá trabajar más horas durante los fines de semana y cubrir así la demanda del servicio durante la época estival. Concretamente, los taxistas que descansen los sábados podrán prolongar su jornada laboral del viernes hasta las 7 de la mañana del sábado, día en el que podrán trabajar desde las 4 de la mañana hasta las 6 del domingo. Para aquellas licencias que descansen en domingo, podrán trabajar de las 5 a las 6 de la mañana del lunes, prolongando en este caso su jornada laboral del sábado hasta las 7 horas del domingo. Para los días 12 y 13 de agosto, el horario será de los taxistas que realizan el descanso obligatorio el sábado 12 de agosto será de 22 horas del sábado hasta las 6,00 horas del domingo. Para quienes libren el 13 de agosto, el horario será también de 22 a 6 horas pero del lunes. Por su parte, los taxistas que realizan el descanso obligatorio el domingo 13 de agosto podrán prolongar su jornada laboral del sábado 12 de agosto hasta las 7,00 horas del domingo. Desde el IMET recuerdan que los vehículos afectados por estas liberalizaciones no podrán recoger clientes ni en el aeropuerto ni en el puerto.

## Nueva campaña para fomentar el uso del taxi

El Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria ha lanzado la campaña "Coge el taxi" para promover su uso. En ella se exponen las ventajas de este servicio público frente al uso del vehículo privado. La campaña se anuncia en diferentes soportes publicitarios institucionales, así como en el mobiliario urbano o en medios de comunicación y redes sociales. Entre las ventajas, el Ayuntamiento destaca que el taxi es más económico cuando se comparte el precio de la carrera. Además, se recomienda su uso en las noches de ocio y evitar de esta forma los riesgos para la circulación que supone el consumo de alcohol entre conductores.



La campaña en las calles de la ciudad

## La siniestralidad lastra el resultado económico de MMT

La MMT celebró el pasado 3 de mayo su Asamblea General Ordinaria en la que presentó uno de los resultados más complicados de los últimos años, con unas pérdidas de 6,60 millones de euros. Las causas, según explicó el presidente, Román Rodríguez Casas, durante la lectura del informe de gestión fueron el abultado incremento de los costes de la siniestralidad.

El número de siniestros declarados en el ejercicio 2016 alcanzó la cifra de 51.704, lo cual representa un aumento del 14% con relación a 2015. En términos de coste, la siniestralidad neta ha alcanzado los 46,97 millones de euros, debido al aumento en la frecuencia de los siniestros así como en la "intensidad" de las lesiones. Hay que recordar que desde el 1 de enero del pasado año se ha modificado el nuevo baremo de valoración de las indemnizaciones a pagar a las víctimas de siniestros por daños personales, lo que supone un importante incremento económico en las indemnizaciones por fallecimiento y por lesiones graves con secuelas, paraplejías, tetraplejías, etc.

Por otro lado, el Consejo Rector también explicó que, aunque se ha cumplido con el objetivo de conseguir un crecimiento de negocio superior al de la media del mercado, éste no tiene la suficiente calidad esperada. Por ello, en junio del pasado año se aprobó un plan de acción para corregir de manera urgente la desviación de esa siniestralidad.

### Otras cifras de 2016

Por otro lado, el Patrimonio neto de la Mutua ha alcanzado en 2016 la cifra de 69,54 millones de euros al cierre del ejercicio, siendo la parte más representativa los Fondos propios, que alcanzan al cierre del ejercicio un total de 68,89 millones de euros (el 99,1%).

En cuanto al número de pólizas en vigor del multirriesgo automóvil, la cifra es de 109.92, lo que representa un crecimiento del 10,6% en el número de riesgos con relación a 2015. El producto más demandado, un año más, sigue siendo el Todorriesgo con el 44,7% del total de la cartera.

En lo que respecta al seguro del Hogar incorporado en 2014, las ventas no alcanzaron el objetivo previsto para 2016, que concluyó en 866 altas. El total de pólizas en vigor asciende a 1.638, arrojando un resultado de la cuenta técnica de -12.065,53 euros.

Con respecto a la incorporación de la cartera de Eterna Aseguradora (Grupo OCASO) a la de MMT Seguros, ésta ha contribuido a incrementar la cifra de negocio. Además, ha producido una dispersión en la ubicación geográfica de los riesgos fuera de nuestra Comunidad. En 2016 el 24,4% de los riesgos están localizados fuera de la Comunidad de Madrid, mientras que en Madrid, tendencia muy dominante, el 75,6%.



## La investigación apunta al taxi en el incendio de Sevilla

**A**unque todavía no ha concluido la investigación policial, diferentes fuentes apuntan a que una parte del taxi de Sevilla se encontraría tras el incendio, intencionado según fuentes policiales, de 9 vehículos de alquiler con conductor sucedido en la madrugada del 2 de mayo. De acuerdo a fuentes próximas a la Delegación del Gobierno en Sevilla, un taxista fue detenido apenas 24 horas después de dicho suceso para prestar declaración en dependencias de la Guardia Civil al haber serios indicios de su vinculación con este hecho, si bien al cierre de esta edición no se había formulado ninguna acusación en su contra.

Entre los indicios que se están analizando, una persona, desconocemos si se trata del mismo taxista interrogado, habría sido vista comprando 10 litros de combustible en garrafa poco antes del incendio. Por otro lado, los informativos de Atresmedia hicieron pública una grabación en la que, también horas antes del suceso, un taxista explicaba a un cliente que "prenderían fuego a partir de la feria" a los vehículos de alquiler con conductor. Interrogado sobre si lo haría él personalmente, el taxista aseguraba en la grabación que eso "es secreto" y que se llevaría a cabo "con gente que no identifiquen".

Con estos datos, según recogen varios medios, las pesquisas policiales apuntan

a una parte del sector del taxi por este y otros sucesos relacionados con ataques a vehículos de alquiler con conductor en la capital andaluza. Unos hechos que se llevan produciendo desde hace varios meses y que se han saldado con dos detenidos por un delito grave de daños, otros tres por daños leves y trece, por coacciones. Además de por pertenencia a banda organizada.

### Reacciones del sector

Desde el sector, tanto Miguel Ruano, presidente de la Federación Andaluza del Taxi, como Fernando Morales, dirigente de Unión Sevillana del Taxi, restaron credibilidad a la grabación emitida en televisión, al no saber si se trataba de una conversación real entre un taxista y un cliente. No obstante manifestaron que en caso de veracidad, se trataría de un caso aislado, que no representaría al colectivo y que "difícilmente se representará a él mismo".

Por su parte, otras organizaciones ha mostrado su condena por lo sucedido. Es el caso de Fedetaxi, que mostró su repulsa y anunció acciones legales contra quienes se encuentren difamando la imagen del taxi. También la Federación Élite Taxi España, ha condenado enérgicamente los hechos, si bien ha puesto en duda la línea de investigación de las fuerzas de seguridad y no creen que el taxi esté detrás de lo sucedido.

## PREMIADOS METAL LUBE



**Chelo Pillado**

Licencia 13209

8 de mayo, SU PRIMER DÍA EN EL TAXI



**Andrés Pinzón**

Licencia 03169

10 años en el sector



**Pedro Segovia**

Licencia 14775

Veterano con 35 años

## Ayudas para modernizar el taxi de Murcia

**S**egún explicó el director general de Transportes, Costas y Puertos, Salvador García-Ayllón, la Comunidad de Murcia destinará 180.000 euros para modernizar el equipamiento de los 870 taxis de la flota de la Región. Del total presupuestado, 150.000 euros se destinarán a mejorar la señalización luminosa de los taxis y las terminales punto de venta e impresoras. Además, se actualizarán las señales identificativas homologadas, tal y como contempla la Ley del Taxi 10/2014. También se convocarán ayudas, por importe de 30.000 euros, para la compra de vehículos adaptados. Por otro lado, el Director General destacó que "se ha informado al sector de que se va a dar publicidad a las licencias de vehículos con conductor otorgadas por la Consejería, para ofrecer máxima transparencia al proceso y evitar fraudes".





# “Podemos ofrecer cualquier producto



La llegada de la crisis económica a España provocó que muchos sectores entre ellos el taxi buscaran financiación en entidades privadas ante la negativa de los bancos. Un grupo de profesionales de sobrada experiencia en el mundo de la financiación privada decidió hace unos cinco años unir sus conocimientos y ponerlos a disposición de los profesionales del taxi.

Así surgió Versia Consultores, compañía que supo ver que el sector del taxi era una apuesta viable y a menudo no valorada con acierto por otras de entidades financieras. Ayudados por su conocimiento previo del sector, en algunos casos por vinculaciones personales, desde el primer momento comenzaron a adaptar y especializar sus productos a las necesidades más comunes de los taxistas. Actualmente Versia trabaja en Madrid y Barcelona y sus responsables no descartan en un futuro abrir sus horizontes a otras ciudades.

“Comenzamos a interesarnos por el sector del taxi porque nos empezaron a llegar muchos clientes taxistas”, asegura Andrés González, gestor financiero de Versia, quién también afirma que contaba con familia y amigos en el colectivo, hecho que sin duda ayudó a que definitivamente dieran ese giro hacia el taxi.

## Necesidades de todo tipo

Las necesidades con las que se presentaban los taxistas ante la llegada de la crisis eran de todo tipo y desde Versia decidieron trabajar para ofrecer un producto muy a su medida. “Creo que fuimos los pioneros en abrir las puertas de la financiación privada a los taxistas.



Andrés González, gestor financiero de Versia

A día de hoy también hay empresas que lo ofrecen pero hace cinco años no las había”, explica Fernando Lara, otro de los gestores de Versia que se ocupa del taxi.

Los años de experiencia con el taxi también fueron proporcionando a estos gestores una gran ventaja en el mercado. “Con el paso del tiempo, nos hemos ido especializando más, lo que nos ha permitido abrir un poco el abanico de productos. Hoy en día podemos abarcar desde el cliente que quiere comprarse una licencia, al que quiere cambiar de taxi, o al que, efectivamente, tiene un embargo o un problema puntual de liquidez”, indica Lara. “Podemos ofrecer cualquier producto que un taxista pueda necesitar”, completa la frase Andrés González con convicción.

Esta amplia oferta, unida a que los años más duros de la crisis parecen haber pasado, ha provocado que el perfil de los taxistas que acuden a las oficinas de Versia con problemas de financiación “parezca estar cambiando”. Al principio el taxista que acudía a nuestras oficinas solía tener problemas de embargo, de pagos a Seguridad Social, Hacienda, etc. Ahora eso ha variado un poco y hoy

## Pioneros en productos financieros personalizados

en día vemos clientes que, por ejemplo, simplemente acuden porque quieren cambiar de coche y su banco no les ofrece financiación”, explica González.

En este punto, consideran que la crisis también ha cambiado la forma de pensar de sus clientes. Una vez pasados los momentos más críticos, hoy en día se encuentran más alternativas a la hora de firmar cualquier préstamo. “Los taxistas, y todos en general, hemos aprendido mucho con la crisis”, explica Lara. “Hoy todos tienen más conocimiento de base, y el cliente no firma nada que no entienda”, señala González.

Y sin duda, dice también, es algo “muy positivo” para que “no haya ningún tipo de dudas sobre lo que se va a firmar y, de este modo, se eviten situaciones en las que se nos acuse de haber sido opacos a la hora de transmitir la información”.

# que un taxista pueda necesitar”

## El taxista, un cliente fiable

El hecho de que Versia apostara por abarcar diferentes alternativas financieras para ofertarlas al sector del taxi también tiene que ver con la respuesta que fueron encontrando por parte de los taxistas. “El tiempo nos ha demostrado que nuestra apuesta era viable, sobre todo con el retorno de la financiación que se presta”, asegura Lara. “A medida que trabajábamos con más y más taxistas, nos dimos cuenta que eran muy buenos pagadores”, indica de manera contundente González, quién explica que es esa una de las razones principales que les anima “a poder ofrecer el mejor producto a más clientes”. “Si cuando decidimos introducirnos en el taxi hubiéramos visto que todos pagaban mal, hubiéramos cerrado el grifo”, sentencia.

Con respecto a esto, desde Versia tienen claro que la principal razón que lleva a los taxistas a cumplir con sus obligaciones una vez otorgado el préstamo, es que los profesionales del taxi ofrecen en garantía su taxi, que es su propia generación de ingresos. “El taxista tiene claro que su trabajo en el coche es el motor de su economía, es lo que lleva dinero a su casa y es su jubilación”, indica Lara. “Antes deja de pagar la hipoteca o cualquier otra cosa, que deja de pagar el préstamo donde la garantía es su licencia de taxi”.

## Estudio financiero personalizado

El trabajo individualizado que llevan a cabo con cada taxista que acude a sus oficinas es según los responsables de Versia, su principal ventaja y el valor que les convierte en la mejor alternativa a los bancos, donde las negativas a la

## Pioneros en productos financieros personalizados

hora de conceder financiación son frecuentes. Nosotros “nos sentamos con cada cliente, les hacemos un estudio gratuito y detallado, y en función del perfil que tengan, les enfocamos hacia un tipo de producto u otro”, indica González. Otra ventaja que ofrecen las entidades bancarias es que “el estudio que realizamos al cliente es gratuito y sin ningún compromiso, y nunca cobramos al cliente si no llevamos la operación a notaría”.



González y Fernando Lara, a la derecha de la imagen, trabajan directamente con el taxi

En cada una de esas entrevistas previas gratuitas, el cliente no debe recibir falsas promesas con respecto a sus peticiones de financiación y en Versia eso parecen tenerlo muy claro. “Si vemos que la operación que pide el potencial cliente es inviable, le somos claros porque tampoco queremos hacer perder el tiempo a la gente”, explica Lara.

Otro aspecto que siempre preocupa a quien acude a una entidad privada a solicitar unos préstamos es el elevado tipo de interés que puede encontrar al no tratarse de un banco. En este

punto, Andrés González, como gestor de Versia, apunta que los intereses “dependen del perfil del cliente”. Si un cliente cuenta con un perfil bueno, le podemos conseguir unas condiciones prácticamente similares a las de un banco. Ahora bien, si el cliente está en lista de morosos o viene con un embargo, evidentemente tendrá un interés más alto”, explica.

## Expertos en financiación

Considerando, por lo tanto, un acierto el haber apostado por el taxi, ya que, a su juicio, no había nadie dispuesto a realizar esa firme apuesta por ayudar de manera individualizada a los taxistas, en Versia están convencidos de que cuentan con una ventaja clara en relación a su competencia. “Nosotros no ofrecemos seguros, ni demás productos externos”, explica Lara. “A diferencia de otras empresas que trabajan en el sector, nosotros no pretendemos ser su gestor, ni venderles seguros, etc. Nuestra única y exclusiva actividad y nuestro único objetivo es conseguir la financiación que necesita el taxista”.

Sin perder de vista esa senda, desde Versia aseguran que continuarán con sus productos específicos para el sector del taxi. “Seguiremos trabajando para mejorar aún más si cabe nuestra oferta”, subraya González, que no duda un segundo calificar de “exitosa” la relación que su empresa ha mantenido con el sector del taxi durante estos últimos años.

Llegar al mayor número de profesionales en el mayor número posible de ciudades, más allá de Madrid y Barcelona, donde ya operan, está para Versia más cerca que hace solo unos años, si sigue contando como hasta ahora con la confianza del taxista.

# “El reto es aumentar la red de carga de g

**Las recientes homologaciones de nuevos modelos propulsados con gas natural en Madrid y Barcelona junto con las restricciones medioambientales han convertido a este combustible en una alternativa cada vez más demandada dentro del taxi. Un sector “exigente”, según explica en esta entrevista José Ramón Freire, director de Soluciones de Movilidad de Gas Natural Fenosa, con quien hablamos de los beneficios, dentro y fuera del sector, de este combustible alternativo.**



*José Ramón Freire, director de Soluciones de Movilidad de Gas Natural Fenosa*

**E**l compromiso medioambiental del taxi no puede verse perjudicado por la sostenibilidad económica, explica José Ramón Freire, director de Soluciones de Movilidad de Gas Natural Fenosa, en esta entrevista. Por ello, cree que el uso del gas natural vehicular, que además de proporcionar mejoras medioambientales, supone un ahorro del 50% en la factura de combustible, es una alternativa real.

El taxi, un sector “exigente” que necesita de una fiabilidad probada, no es el único que puede beneficiarse del que en 2016 se convirtió en el combustible alternativo más usado en España. No obstante, tal y como señala el propio Freire, es necesario que se aumente la red de carga abierta al público y que desde las

administraciones se fomente y bonifique el uso del vehículo ecológico.

**Gaceta del Taxi.-** Las recientes autorizaciones del Seat León a gas natural en Barcelona y Madrid amplían el número de vehículos propulsados con este combustible en la Ciudad Condal. ¿Cree que el sector del taxi está concienciado de la necesidad de reconvertir el parque automovilístico en uno más sostenible?

**José Ramón Freire.-** El sector del taxi está comprometido con vehículos más sostenibles, pero en un sector tan competido esta sostenibilidad medioambiental no puede perjudicar la sostenibilidad económica o, dicho de otra forma, penalizar los ingresos del taxista. A día de hoy el único combustible alternativo a los derivados petrolíferos que no sólo consigue mejoras medioambientales sino también un ahorro del entorno del 50% en la factura de combustible es el gas natural.

**G.T.-** Son muchas las asociaciones que solicitan a los ayuntamientos que se homologuen más vehículos propulsados con combustibles alternativos. ¿Se

**“Ser sostenible no puede penalizar los ingresos del taxista”**

# Gas natural vehicular abierta al público”

trabaja desde Gas Natural Fenosa con los fabricantes para poder ampliar la oferta?

**JR.F.-** Por supuesto, los combustibles alternativos se encuentran con la dificultad de competir con las grandes escalas de producción de los vehículos diésel. Gas Natural Fenosa lleva años en contacto con fabricantes para fomentar la fabricación de nuevos modelos propulsados por gas natural comprimido. Su política de precios y ayudas mediante bono de combustible al taxista intentan incentivar esa transición hacia taxis limpios en las ciudades.

Las cosas han cambiado mucho en los últimos años: hay más operadores suministrando gas natural; la Administración está involucrada a todos los niveles; el problema medioambiental en las grandes ciudades se está tomando en serio y los fabricantes han igualado los precios de los vehículos de gas natural y los diésel. El taxista ahorra y la ciudad mejora su aire desde el minuto cero de la utilización de un taxi propulsado por gas natural.

**G.T.-** En muchas ocasiones se ha hablado de la importancia del taxi a la hora de “vender” vehículos fiables y duraderos. ¿Puede suceder lo mismo a la hora de popularizar el uso del gas natural?

**JR.F.-** El sector del taxi es exigente a la hora de introducir un nuevo modelo, y necesita de una fiabilidad probada para



Stand de Gas Natural Fenosa en la última Feria del Taxi

apostar por el vehículo. La experiencia con taxis de gas natural ha demostrado que la fiabilidad no sólo no disminuye sino que aumenta, ya que al utilizar un combustible más limpio se elimina parte de la complejidad de los diésel actuales.

**G.T.-** Hablando de lo cual, según datos del sector, el gas natural se ha convertido en el combustible alternativo más empleado en España en el último año. ¿Cuáles son sus beneficios frente a

otras opciones también respetuosas con el medio ambiente?

**JR.F.-** En cuanto a las ventajas medioambientales, el gas natural vehicular es la mejor alternativa real del mercado para mejorar los problemas de calidad del aire de las ciudades, ya que reduce hasta un 80% las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) y prácticamente elimina las emisiones de partículas en suspensión (PM). En relación a las emisio-

nes de CO<sub>2</sub>, se produce una reducción de hasta un 30% respecto a la gasolina y un 15% respecto al diésel, contribuyendo así a paliar el efecto invernadero. No emite dióxido de azufre (SO<sub>2</sub>) y no contiene plomo ni trazas de metales pesados. Los motores de gas natural producen más de un 50% menos de emisión sonora percibida y vibraciones que los motores diésel y, en consecuencia, comportan una mejora en la calidad de vida y una reducción de la contaminación sonora.

**G.T.-** Tal vez uno de los factores que más influyen a la hora de apostar por el gas natural vehicular sea el número de estaciones de servicios en los que se puede repostar. A día de hoy, ¿cuál es el número de estaciones de servicio que ofrecen este combustible? ¿Cuáles son las previsiones de crecimiento en el futuro?

**JR.F.-** Las estaciones abiertas al público actualmente están en torno al medio centenar, si bien hay un número importante de estaciones privadas en las que cargan flotas de vehículos urbanos o industriales. El reto es aumentar la red de carga de gas natural vehicular abierta al público. Para ello en España existe un consorcio liderado por Gas Natural Fenosa y que cuenta con el apoyo de los ministerios de Industria y Fomento, cuyo objetivo es crear infraestructura de carga pública en las principales capitales y en la red principal de carreteras. En Europa el número de estaciones supera las 4.500, y en su mayoría son estaciones que suministran gas natural comprimido.

## El sector pide más medidas

**G.T.-** Las normativas son cada vez más duras con el objetivo de reducir la contaminación. ¿Cree que en 2020 estaremos hablando de flotas 100% ecológicas dentro de sectores tan clave para la movilidad como el del taxi?

**JR.F.-** Pensamos que así deberá ser si queremos vivir en ciudades más ecológicas y saludables. Para ello, necesitamos de la ayuda de la Administración con medidas más restrictivas en la utilización de vehículos contaminantes y que fomenten y bonifiquen al vehículo ecológico.

**G.T.-** En su opinión, ¿están trabajando adecuadamente desde las administra-

## “Hay muchas medidas de bajo coste para sustituir el vehículo diésel”

ciones para reducir la contaminación en las ciudades con, por ejemplo, la concesión de subvenciones y ayudas? ¿Qué otras medidas podrían tomarse?

**JR.F.-** Las Administraciones tienen muchas veces limitaciones presupuestarias que impiden que el cambio se acelere vía subvenciones. Sin embargo, hay muchas otras medidas de bajo coste que podrían tomarse y que conducirían a la sustitución del diésel de forma rápida en las zonas más castigadas por la contaminación. Algunas de ellas además favorecerían la creación de empleo e inducirían crecimiento económico.

Imagínese por ejemplo un plan masivo de transformación furgonetas y taxis

que quieran prestar servicio en los casos históricos de las ciudades, con pequeñas ayudas, y colaboración del sector público y privado. Se daría trabajo a multitud de talleres y el taxista o repartidor autónomo dispondría de un vehículo limpio que reduciría notablemente su factura de combustible. Tenemos que poner los pies en el suelo y no idealizar medidas y tecnologías que tardarán mucho en ser alternativa.

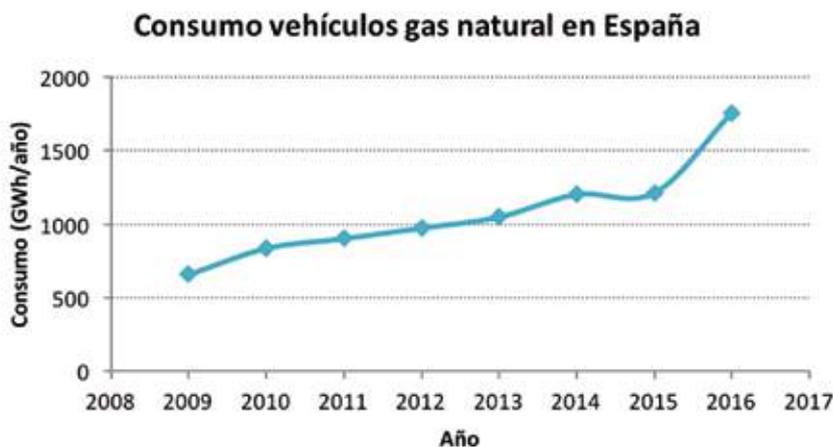
**G.T.-** Por último, ¿es el gas natural el combustible del futuro?

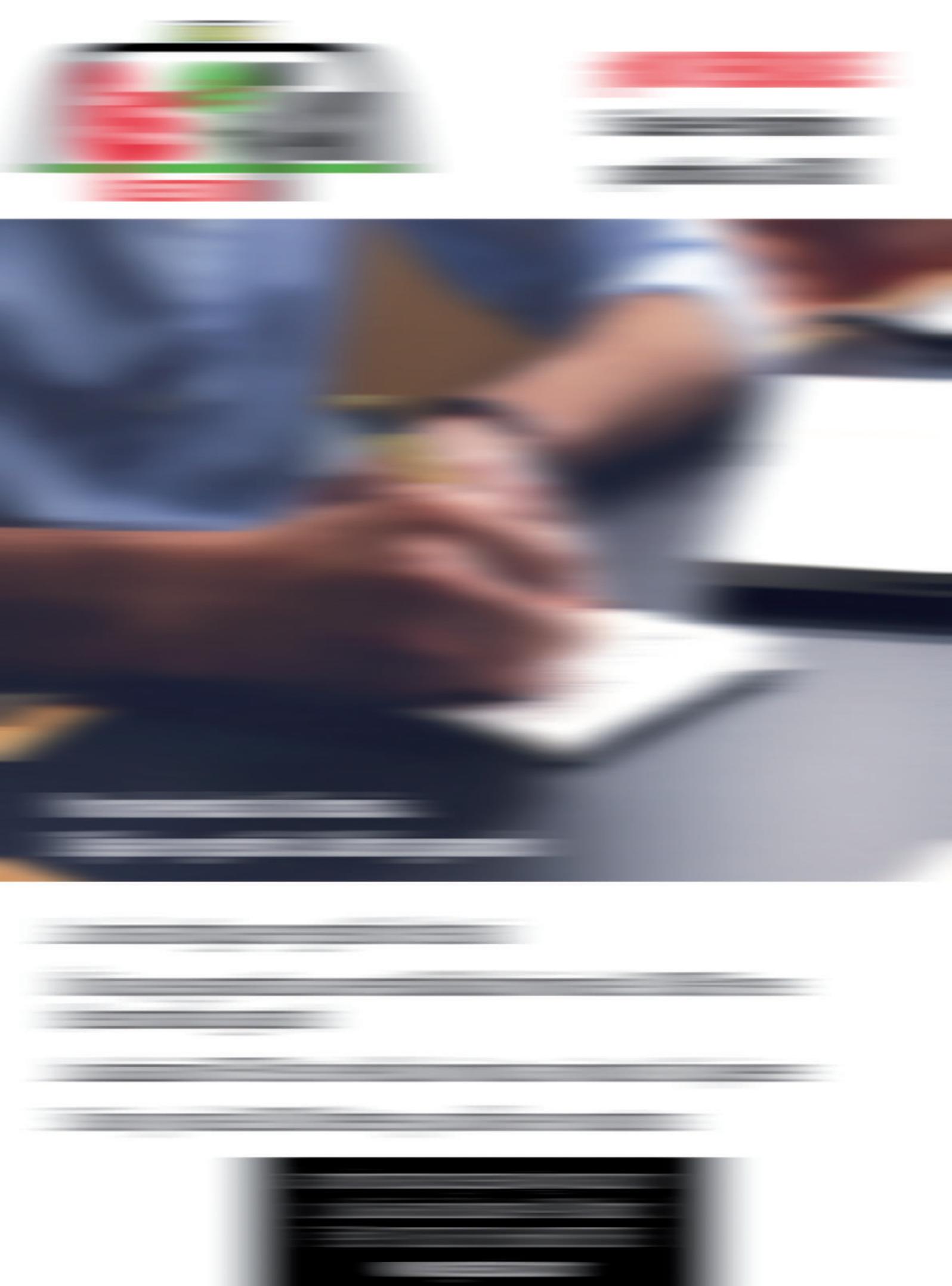
**JR.F.-** El gas natural en su uso vehicular no es la única alternativa a los derivados petrolíferos, pero sí la única viable económicamente a día de hoy en el transporte pesado (barcos, autobuses, furgones y camiones). En los vehículos ligeros en los próximos años asistiremos a cambios importantes en la movilidad urbana. Por ello, en este campo van a convivir numerosas tecnologías y, sin duda, en los usos del turismo más intensivos (como en el taxi) el gas natural va a tener un papel dominante.

## El parque de vehículos GNV

En el mundo, el gas natural vehicular es utilizado por más de 20 millones de vehículos en el mundo, desde turismos, taxis y furgonetas hasta ferrocarriles o transporte marítimo. En nuestro país, según datos de GASNAM, la mayor parte de los GNVs son vehículos urbanos pesados, aunque son cada vez más los vehículos

de gas natural en transporte por carretera de larga distancia (con GNL) y también en vehículos medios y ligeros para distribución urbana, taxis, etc. Actualmente hay más de 6.100 vehículos propulsados con este combustible en España, de los cuales 936 son taxis. En 2010, la flota de taxis GNV era solo de 62.





# El taxi mantiene la presión en la calle

**Con la vista puesta en la próxima manifestación, convocada para el 30 de mayo en Madrid al cierre de esta edición, el sector del taxi volvió a salir el 26 de abril a las calles para pedir que se cumpla con la normativa y se respete la proporcionalidad entre taxis y VTCs. Madrid, Barcelona, Sevilla, Málaga, A Coruña o Valencia fueron escenario de multitudinarias protestas, si bien esta última fue la que contó con mayor seguimiento.**



*Los manifestantes madrileños llegando a Fomento*

Mientras se escribe esta crónica, todo hace presagiar que nada ni nadie impedirá la manifestación convocada en Madrid para el 30 de mayo. Una protesta que las organizaciones convocantes, CTAE, FEDE y METAXI, confían que superen todas las expectativas de participación. Según los datos que manejan, en la capital se esperan más de 10.000 taxistas venidos de toda España, a pesar de que la asociación nacional mayoritaria, Fedetaxi, ya se ha desmarcado de las protestas.

Sería esta la tercera protesta en apenas dos meses, desde que el pasado 16 de marzo, taxistas en Madrid y Barcelona protestaran por el intrusismo, y volvieran a hacerlo el 26 de abril. Desde entonces, mucho ha cambiado la situación. En Madrid, ese día todas las asociaciones locales acudían juntas a protestar frente al Ayuntamiento. Apenas unas horas después, Fedetaxi se desmarcaba del resto de acciones y decidía no acudir al I Congreso Nacional del Taxi, celebrado el 6 de abril, en el que se aprobó una intensa hoja de ruta. Esta división a nivel nacional, que mantiene separadas en dos bandos a las organizaciones nacionales, a un lado Fedetaxi al otro CTAE, FEDE y METAXI, también ha afectado a nivel local en algunas ciudades. Por ejemplo en Madrid, ni Gremial ni AMT, dos organizaciones

integradas en Fedetaxi, decidieron secundar la marcha. Lo mismo sucedía en Sevilla, donde la Unión Sevillana se desvinculaba del paro de dos horas, o en Málaga, donde la mayoritaria AUMAT tampoco suscribía la manifestación. En su opinión, ni las comunidades autónomas ni el gobierno están concediendo autorizaciones VTCs y no es contra ellos contra quienes hay que protestar, recordando que es la justicia la que está fallando a favor de dicho colectivo y en contra de lo que desea el sector.

Por el contrario, tanto en Valencia como en Barcelona, todas las organizaciones, incluidas las de Fedetaxi, decidieron sumarse a las marchas, siendo en la capital del Turia donde más profesionales salieron a las calles. Allí, según los convocantes, casi el 90% de la flota ha secundado la multitudinaria marcha que colapsó el centro de la ciudad y en la que participaron unos 3.000 vehículos, según varios medios. Además, también los profesionales de Castellón y Alicante secundaron masivamente las protestas.

**Éxito total en Valencia el 26A**

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
 <b>CITROËN</b>			
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	16.800*
C4 Picasso HDI Blue	1.560	120	17.580*
C4 Picasso HDI Blue Aut./Eat6	1.560	120	18.520*
GC4 Picasso HDI Blue	1.560	100	17.680

\*PRECIOS DESDE

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

 <b>DACIA</b>			
Lodgy laureate Dci 5P	1.461	110	11.450
Lodgy laureate GLP	1.600	100	8.900

No incluidos gastos preparación taxi. IVA incluido

**RENAULT JURADO.** Tel. 91 401 05 49  
C/ Alcalá, 187 Madrid

 <b>FIAT</b>			
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 Diesel	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

 <b>FORD</b>			
Customs tremd / Eurotaxi	1.997	130	29.900
Tourneo Connect trend / Eurotaxi	1.560	120	29.300

 <b>MERCEDES</b>			
Citan Tourer DCi / Eurotaxi	1.461	90	17.890*

\*El precio no incluye equipamiento para taxi.

 <b>NISSAN</b>			
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
 <b>PEUGEOT</b>			
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

 <b>RENAULT</b>			
Kangoo TPMR dCi 5P / Eurotaxi	1.461	110	16.090*

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

 <b>SEAT</b>			
Alhambra TDI CR Ecomotive Ref	1.968	150	25.450
Alhambra TDI CR Ecomotive Ref	1.968	150	26.150
Alhambra TDI CR Ecomotive Style	1.968	150	29.580
Alhambra TDI CR 4WD Ecomotive Style	1.968	150	31.150
León ST TDI CR	1.968	110	17.900
León ST GNC	-	-	-
Toledo TDI CR Style	1.598	115	15.450
Toledo TDI CR Reference	1.598	115	16.920

**SEALCO SEAT.** Tel. 91 621 19 68  
c) Colombia, 1 Alcorcón.

 <b>SKODA</b>			
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

 <b>TOYOTA</b>			
Prius + Eco	1.800	136	24.100

**COMAUTO SUR.** Telf. 91 498 71 70  
Avda. Carlos Sainz, 11 - Leganés

 <b>VOLKSWAGEN</b>			
Caddy Maxi tdi / manual	1.968	102	19.778
Caddy Maxi tdi / manual	1.968	102	21.370
Caddy Maxi tdi / manual	1.968	150	22.286
Caddy Maxi tdi / manual	1.968	150	24.047

Precios con IVA. No incluida matriculación, ni preparación taxi. Sin descuento financiero.



El 90% de la flota se manifestó en Valencia

Mientras esto sucedía a orillas del Mediterráneo, en Madrid, a la hora prevista, comenzaba una gran manifestación a la que acudían 2.500 profesionales y que encabezaban 20 taxis y una gran pancarta con el lema “POR EL CUMPLIMIENTO DE LA LEY . 1VTC/30 Taxis . No + VTC”. La manifestación, convocada por Federación Profesional del Taxi y Élite Taxi Madrid, transcurrió con mucha tranquilidad durante los cientos de metros que separaban la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid, donde entregaron un manifiesto, y la entrada al Ministerio de Fomento. No obstante, a pesar de la fuerte presencia policial que custodió la marcha y del corte de varias calles aledañas para impedir la circulación de taxis o de vehículos alquiler con conductor, varios agentes tuvieron que desplegarse en dos momentos puntuales para impedir que dos VTCs fueran atacados mientras circulaban por un carril de uso exclusivo para autobuses y taxi.

A pesar de estos pequeños incidentes, durante las dos horas que duró la marcha, el ambiente era entre festivo y reivindicativo. Muchos pitos, ruidos y gritos de “manos arriba, esto es un atraco”, para defender el presente y el futuro del sector de taxi.

Por eso, Julio Sanz y Concepción Guardado, presidentes de FPT y Élite Madrid respectivamente, calificaban de éxito la manifestación. Por el apoyo y la buena sintonía de los manifestantes. Sanz concretamente recordó que el sector se enfrenta a un problema común que va más allá de quien con-

voque las protestas” y anunciaba que, de no haber ninguna respuesta por parte de Fomento y la Comunidad, mayo será un mes cargado de movilizaciones, aunque preferirían no tener que hacerlas. Por su parte, Concepción Guardado, presidenta de Élite Taxi Madrid, manifestaba a nuestro medio la satisfacción por el seguimiento que ha tenido la protesta por parte de sus compañeros “a pesar de que haya habido otras asociaciones que hayan intentado tirarla abajo”.

Bajo la lluvia se manifestaron medio centenar de taxistas en Barcelona, según diferentes medios. Allí, como en el resto de ciudades menos Madrid, donde la protesta concluyó en el Ministerio de Fomento, los taxistas se congregaron tras 4 horas de paro frente a la sede de Delegación de Gobierno. Aunque la ma-

nifestación no tuvo mucho seguimiento, desde las asociaciones que convocaron la jornada de protesta sí se insistía en que la huelga, que duró desde las 10 de la mañana hasta las 16 horas, fue secundada por buena parte de los profesionales. Además de en la capital catalana, también en Tarragona más de 150 taxis solicitaron en las calles un mayor control de la actividad de las VTCs.

Mientras tanto, en Andalucía, Sevilla y Málaga han sido las protagonistas de esta jornada reivindicativa. En la capital andaluza, donde desde hace unos meses ha comenzado a operar una de las aplicaciones de VTCs que mantiene en jaque al sector, se congregaron unos 600 coches, mientras que en Málaga, en torno a 500 profesionales se sumaban a las reivindicaciones. Hasta allí acudió una delegación de Élite Taxi Barcelona para apoyar a los compañeros. La provincia malagueña, y concretamente la Costa del Sol, es una de las zonas más afectadas por el intrusismo y la competencia desleal, tanto interna como externa.

Por el norte, también el sector de Santander salía a las calles. Más de 270, de una flota de 500 taxis, pedían a Fomento que se haga cumplir con la ley. En A Coruña, donde la asociación principal tampoco secundaba la protesta, 70 taxistas se concentraron en la plaza de Ourense.

Habrà que esperar al 30 de mayo para saber si los números de asistencia que manejan desde las asociaciones se cumplen, o si la división entre organizaciones volverá a sentirse en la calle.



Las protestas continuarán si no se perciben cambios desde la administración

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.

## BARCELONA

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
 <b>CITROËN</b>			
C-Elysee Seduction GLP	1.587	115	12.200
C-Elysee Exclusive GLP	1.587	115	12.100
C-Elysee Seduction HDI Blue	1.560	100	11.500
C-Elysee Exclusive HDI Blue	1.560	100	11.990
C-4 Picasso HDI Blue	1.560	100	17.570
C-4 Picasso HDI Blue	1.560	120	18.150
C4 Picasso HDI Blue /autom	1.560	120	19.250
GC4 Picasso HDI Blue/man	1.560	100	18.250

IVA incluido.

**AUTO ALMOGÀVERS.** Tel. 637781581. Francisco

Passeig Maragall 365-369. Barcelona

 <b>DACIA</b>			
Lodgy DCi laureate	1.461	110	11.890
Lodgy DCi GLP	1.461	110	11.024

 <b>FIAT</b>			
Dobló Gas Natural	-	-	16.200
Tipo Sedán 1.3 diesel	1.300	95	12.950
Tipo Sedán 1.4 GLP/	1.400	120	14.350
Tipo Sedán 1.6 diesel	1.600	120	14.750
Tipo Station Wagon /GLP	1.400	120	14.950

 <b>FORD</b>			
Tourneo Custom/ man	1.300	100	-
Tourneo Custom/ man	1.600	125	-

 <b>NISSAN</b>			
Leaf 24 (eléctrico)	109/80kw	-	12.990
e-NV200 (eléctrico)	109/80kw	-	19.250

 <b>PEUGEOT</b>			
508 SW Active Blue HDI	1.600	120	16.850
508 SW Blue HDI	1.600	120	17.600
5008 Active Blue Hdi	1.600	120	18.200

Iva incluido.

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
 <b>RENAULT</b>			
Megane Scenic	1.461	105	—
Megane Scenic	1.461	110	—
Megane Scenic	1.461	130	—
 <b>SEAT</b>			
Alhambra TDI CR Ecomotive Ref	1.968	150	25.450
Alhambra TDI CR Ecomotive Style	1.968	150	29.580
Alhambra TDI CR 4WD Ecomotive Style	1.968	150	31.150
Alhambra TDI CR DSG /man	1.968	150	-
León ST TDI CR	1.968	115	17.900
León ST GNC	-	-	-
Toledo TDI CR Style	1.968	115	14.750
Toledo TDI CR Reference	1.968	115	15.950

**AUTOFUBER.** Tel. 93 485 00 49

c) Badajoz 52. Barcelona.

 <b>SKODA</b>			
Rapid 1.6 TDi Active /man	1.598	115	16.368
Rapid 1.6 TDi Ambition /man	1.598	115	17.160
Rapid 1.6 TDi Style /man	1.598	115	17.870

\*Incluido IVA y preparación taxi

**MOGADEALER.** Tels. 608926355 -932321000

c/ Aragó, 602. Barcelona.

 <b>SSANGYONG</b>			
Rodius D22T Premium/man	2.200	178	20.900
Rodius D22T Premium/automat	2.200	178	21.900

Precio sin IVA. Incluye pintura puertas, manguera, precinto, navegador.

 <b>TOYOTA</b>			
Prius + Eco	1.800	136	24.300

 <b>VOLKSWAGEN</b>			
Caddy Maxi Tdi /manual	1.968	102	20.750
Caddy Maxi Tdi DSG	1.968	102	22.100
Caddy Maxi Tdi /manual	1.968	150	22.486
Caddy Maxi Tdi DSG	1.968	150	24.400
Kombi Caravelle	1.968	150	-

\*Precios con iva 4%.

## TABLÓN DE ANUNCIOS

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

Se necesita conductor, turno completo, lunes impar, seriedad, zona Aluche-Carabanchel. Coche nuevo. Ricardo Herrero. Tel. 609744084. Email: rrr7359@gmail.com

Se necesita conductor taxi, zona sur, emisora gremial, cartilla taxi en vigor, turno día, condiciones económicas a convenir. Antonio Criado Ramon. Tel. 693618268. Email: antoniocriado57@gmail.com

Busco taxi con emisora de RTT para trabajar solo a porcentaje. Amplia experiencia. No fumador. Blas Cediell Gil Tel. 691220997- 655301406. Email: tbcmadrid7@gmail.com

Se vende licencia de taxi con coche. Lunes impar y con emisora radioteléfono con coche. Solo atendiendo por teléfono. Purificación Alonso Tel. 659220514 Email: a.lopezmedina@telefonica.net

BARCELONA. Compro licencia de taxi y coche Prius. Arshad Mehmood. Libranza: lunes martes ó miércoles, PAR. Precio: 135000 euros. Tel. 632410170. Email: arshadmalik83@yahoo.com

Se necesita conductor turno tarde noche. Emisora Nort taxi Alcobendas. Porcentaje. Incorporación inmediata. Miércoles par. Roberto de Antonio Dieguez Tel. 616211097. Email: roberx607@hotmail.com

Se busca conductor tarde-noche 10hs. Fines de semana completos. Zona Aluche. Martes y par. Julio Cobo Rueda Tel. 659238570. Email: jcobor@gmail.com

BARCELONA. Me ofrezco como conductor, turno indiferente. Dos años de experiencia y credencial 62565. Ibrahima Diakite. Tel. 631567451- 938790998 Email: bou.85@hotmail.com

Conductor con experiencia busca taxi para llevarlo solo, fijo o porcentaje, zona este Torrejón, Alcalá. Carlos Almeida Garrido Tel. 631586675. Email: nanoone32@hotmail.com

**SI TE JUBILAS y no quieres vender. LLÁMAME. Telf. 609 02 86 67. OFREZCO LA MEJOR RENTABILIDAD.**

Se busca conductor turno tarde-noche. Diez horas entre semana y sábado o domingo, todas las reguladas. Al 50%, zona Moratalaz. Elena Rodriguez Tel. 618638756- 650125545. Email: elena.rodriguez68@hotmail.com

Se necesita conductor taxi con experiencia demostrable para conducir a jornada completa. Cartilla en vigor. A fijo. Felix Romero Tel. 626533759- 659109204. Email: raul23101978@yahoo.es

Se vende licencia de taxi por jubilación Viernes Par. Emisora amarilla. 142.000 euros. Miriam Granado García. Tel. 628126337- 916136899. Email: miriamgranado@yahoo.es

Necesito conductor de Taxi turno tarde-noche y fines de semana para emisora (azul) de Las Rozas-Majadahonda.

Roberto García Prieto. Tel. 620866742. Email: robertogp50@hotmail.com

BARCELONA. Compro licencia de taxi con o sin coche. Yaser Canut. Libranza, viernes. Tel. 637095073 - 931274421. Email: yassercd1@yahoo.es

Necesito conductor de taxi. Zona Hortaleza. Eurotaxi con emisora amarilla. Carlos Cuesta. Tel. 636598250 - 913810911. Email: carloscc727@yahoo.com

BARCELONA. Me ofrezco como conductor para turno de noche. Siete años de experiencia. Esteban Paytubi. Credencial 42464. Tel. 671219206. Email: estevepay@hotmail.es

Se busca conductor de taxi para turno tarde-noche. Imprescindible cartilla de taxi. Tel 608759485. Email: taxihortaleza@outlook.es

Busco conductor taxi con emisora lunes par, experiencia y preferible zona norte. Porcentaje o fijo. María del Corral. Tel. 667541165. Email: administracion@corbauto.es

Se busca conductor para taxi, libranza lunes, con licencia municipal activa y que viva cerca de Alcalá de Henares. Luis Piris. Tel. 671626899. Email: borjapdc@gmail.com

Se ofrece conductor taxi para fijo un saludo. Ricardo Llanos Martín. Tel. 693003112. Email: ricardo.llanos@hotmail.es

Busco conductor para taxi Madrid para trabajar solo a fijo. termina par, sin emisora. Coche Súper B con mampara. Toma y deje en mi garaje. Mandar CV y me comunico. Ruth Tel. 637000000. Email: ruthpi@hotmail.com

BARCELONA. Compro licencia de taxi con coche. Libranza en martes o miércoles. Y par. Precio. 125.000 euros. Ehsan Ulhaq. Tel. 694437471. Email: ehsan\_az1z@hotmail.es

Se busca conductor turno de mañana a porcentaje, rapid, libra martes par, con emisora amarilla. Zona Bº Pilar-Pta Hierro. Diego Arroyo Pérez Tel. 677064770 - 699655890. Email: chuly111@hotmail.com

Busco conductor con experiencia para trabajar solo, licencia lunes e impar. Preferiblemente zona de Carabanchel. Jose Quiroga Olcina. Tel. 626877859. Email: jquiri2@gmail.com

Particular busca conductor turno completo con cartilla municipal en vigor. Libranza miércoles impar. Emisora, vehículo nuevo. Juan Carlos Prieto Tel. 619117702. Email: spockears2@yahoo.es

Se vende taxi en Madrid por jubilación, martes impar. Precio 160.000 euros. Emma Doce Coca Tel. 679790496- 638725371. Email: doce.emma@gmail.com

Por jubilación se vende licencia taxi Madrid con coche. Miércoles par, modelo Altea XL con 3 años diesel, listo para trabajar. 150.000 euros. Antonio Martín. Tel. 645988703. Email: reddevilw2p@hotmail.com

BARCELONA. Me ofrezco como conductor, turno indiferente. Experiencia un año y credencial 44896. Jordi Gutiérrez. Tel. 650259112. Email: guti090@hotmail.com

Busco conductor taxi para Getafe tarde noche. Imprescindible experiencia, conocer municipio getafeño y haber trabajado con emisora. Oscar Fernández Pérez. Tel. 661310194. Email: oscarali3@yahoo.es

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

