

La Gaceta TAXI

La primera revista del sector

del

AÑO XXIII
NÚMERO 252
AGOSTO 2017

Andrés Veiga,
presidente RTT
y ARTE

pidetaxi
tu app para pedir taxi

Disponible en App Store

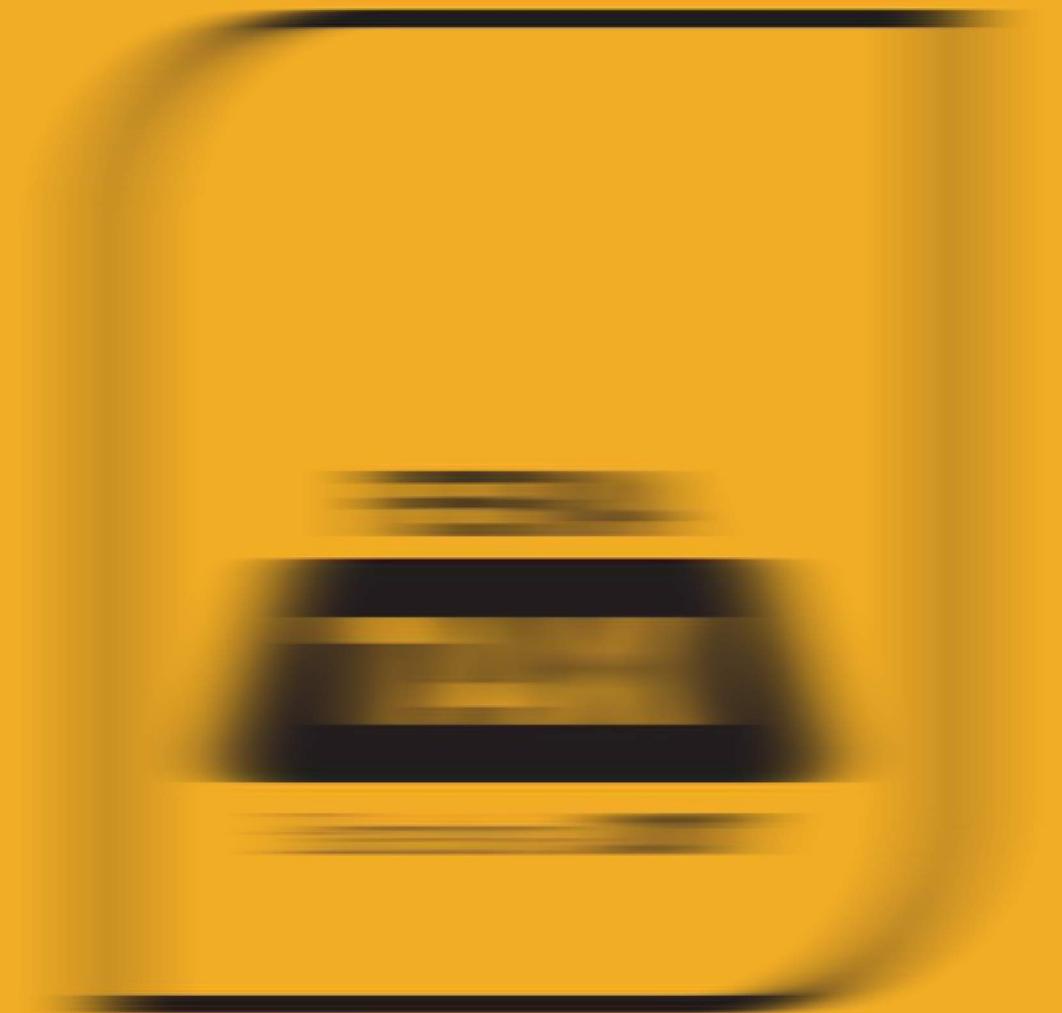
Disponible en Google play

Descárgala gratis

Radiotelefono Taxi 91 547 82 00

“El taxista no tiene que tener miedo a competir”

- Entrevista Luis Berbel, Pdte. del STAC
- Mujeres taxistas contra el olvido



1888

1889

1890

1891

1892

1893

1894

1895

1896

1897

1898

1899

1900

1901

1902

1903

1904

1905

1906

1907

1908

1909

1910

1911

1912

1913

1914

1915

1916

1917

1918

1919

1920

1921

1922

1923

1924

1925

1926

1927

1928

1929

1930

1931

1932

1933

1934

1935

1936

1937

1938

1939

1940

1941

1942

1943

1944

1945

1946

1947

1948

1949

1950

1951

1952

1953

1954

1955

1956

1957

1958

1959

1960

1961

1962

1963

1964

1965

1966

1967

1968

1969

1970

1971

1972

1973

1974

1975

1976

1977

1978

1979

1980

1981

1982

1983

1984

1985

1986

1987

1988

1989

1990

1991

1992

1993

1994

1995

1996

1997

1998

1999

2000

2001

2002

2003

2004

2005

2006

2007

2008

2009

2010

2011

2012

2013

2014

2015

2016

2017

2018

2019

2020

2021

2022

2023

2024

2025

2026

2027

2028

2029

2030

2031

2032

2033

2034

2035

2036

2037

2038

2039

2040

2041

2042

2043

2044

2045

2046

2047

2048

2049

2050

2051

2052

2053

2054

2055

2056

2057

2058

2059

2060

2061

2062

2063

2064

2065

2066

2067

2068

2069

2070

2071

2072

2073

2074

2075

2076

2077

2078

2079

2080

2081

2082

2083

2084

2085

2086

2087

2088

2089

2090

2091

2092

2093

2094

2095

2096

2097

2098

2099

2100

2101

2102

2103

2104

2105

2106

2107

2108

2109

2110

2111

2112

2113

2114

2115

2116

2117

2118

2119

2120

2121

2122

2123

2124

2125

2126

2127

2128

2129

2130

2131

2132

2133

2134

2135

2136

2137

2138

2139

2140

2141

2142

2143

2144

2145

2146

2147

2148

2149

2150

2151

2152

2153

2154

2155

2156

2157

2158

2159

2160

2161

2162

2163

2164

2165

2166

2167

2168

2169

2170

2171

2172

2173

2174

2175

2176

2177

2178

2179

2180

2181

2182

2183

2184

2185

2186

2187

2188

2189

2190

2191

2192

2193

2194

2195

2196

2197

2198

2199

2200

2201

2202

2203

2204

2205

2206

2207

2208

2209

2210

2211

2212

2213

2214

2215

2216

2217

2218

2219

2220

2221

2222

2223

2224

2225

2226

2227

2228

2229

2230

2231

2232

2233

2234

2235

2236

2237

2238

2239

2240

2241

2242

2243

2244

2245

2246

2247

2248

2249

2250

2251

2252

2253

2254

2255

2256

2257

2258

2259

2260

2261

2262

2263

2264

2265

2266

2267

2268

2269

2270

2271

2272

2273

2274

2275

2276

2277

2278

2279

2280

2281

2282

2283

2284

2285

2286

2287

2288

2289

2290

2291

2292

2293

2294

2295

2296

2297

2298

2299

2300

2301

2302

2303

2304

2305

2306

2307

2308

2309

2310

2311

2312

2313

2314

2315

2316

2317

2318

2319

2320

2321

2322

2323

2324

2325

2326

2327

2328

2329

2330

2331

2332

2333

2334

2335

2336

2337

2338

2339

2340

2341

2342

2343

2344

2345

2346

2347

2348

2349

2350

2351

2352

2353

2354

2355

2356

2357

2358

2359

2360

2361

2362

2363

2364

2365

2366

2367

2368

2369

2370

2371

2372

2373

2374

2375

2376

2377

2378

2379

2380

2381

2382

2383

2384

2385

2386

2387

2388

2389

2390

2391

2392

2393

2394

2395

2396

2397

2398

2399

2400

2401

2402

2403

2404

2405

2406

2407

2408

2409

2410

2411

2412

2413

2414

2415

2416

2417

2418

2419

2420

2421

2422

2423

2424

2425

2426

2427

2428

2429

2430

2431

2432

2433

2434

2435

2436

2437

2438

2439

2440

2441

2442

2443

2444

2445

2446

2447

2448

2449

2450

2451

2452

2453

2454

2455

2456

2457

2458

2459

2460

2461

2462

2463

2464

2465

2466

2467

2468

2469

2470

2471

2472

2473

2474

2475

2476

2477

2478

2479

2480

2481

2482

2483

2484

2485

2486

2487

2488

2489

2490

2491

2492

2493

2494

2495

2496

2497

2498

2499

2500

2501

2502

2503

2504

2505

2506

2507

2508

2509

2510

2511

2512

2513

2514

2515

2516

2517

2518

2519

2520

2521

2522

2523

2524

2525

2526

2527

2528

2529

2530

2531

2532

2533

2534

2535

2536

2537

2538

2539

2540

2541

2542

2543

2544

2545

2546

2547

2548

2549

2550

2551

2552

2553

2554

2555

2556

2557

2558

2559

2560

2561

2562

2563

2564

2565

2566

2567

2568

2569

2570

2571

2572

2573

2574

2575

2576

2577

2578

2579

2580

2581

2582

2583

2584

2585

2586

2587

2588

2589

2590

2591

2592

2593

2594

2595

2596

2597

2598

2599

2600

2601

2602

2603

2604

2605

2606

2607

2608

2609

2610

2611

2612

2613

2614

2615

2616

2617

2618

2619

2620

2621

2622

2623

2624

2625

2626

2627

2628

2629

2630

2631

2632

2633

2634

2635

2636

2637

2638

2639

2640

2641

2642

2643

2644

2645

2646

2647

2648

2649

2650

2651

2652

2653

2654

2655

2656

2657

2658

2659

2660

2661

2662

2663

2664

2665

2666

2667

2668

2669

2670

2671

2672

2673

2674

2675

2676

2677

2678

2679

2680

2681

2682

2683

2684

2685

2686

2687

2688

2689

2690

2691

2692

2693

2694

2695

2696

2697

2698

2699

2700

2701

2702

2703

2704

2705

2706

2707

2708

2709

2710

2711

2712

2713

2714

2715

2716

2717

2718

2719

2720

2721

2722

2723

2724

2725

2726

2727

2728

2729

2730

2731

2732

2733

2734

2735

2736

2737

2738

2739

2740

2741

2742

2743

2744

2745

2746

2747

2748

2749

2750

2751

2752

2753

2754

2755

2756

2757

2758

2759

2760

2761

2762

2763

2764

2765

2766

2767

2768

2769

2770

2771

2772

2773

2774

2775

2776

2777

2778

2779

2780

2781

2782

2783

2784

2785

2786

2787

2788

2789

2790

2791

2792

2793

2794

2795

2796

2797

2798

2799

2800

2801

2802

2803

2804

2805

2806

2807

2808

2809

2810

2811

2812

2813

2814

2815

2816

2817

2818

2819

2820

2821

2822

2823

2824

2825

2826

2827

2828

2829

2830

2831

2832

2833

2834

2835

2836

2837

2838

2839

2840

2841

2842

2843

2844

2845

2846

2847

2848

2849

2850

2851

2852

2853

2854

2855

2856

2857

2858

2859

2860

2861

2862

2863

2864

2865

2866

2867

2868

2869

2870

2871

2872

2873

2874

2875

2876

2877

2878

2879

2880

2881

2882

2883

2884

2885

2886

2887

2888

2889

2890

2891

2892

2893

2894

2895

2896

2897

2898

2899

2900

2901

2902

2903

2904

2905

2906

2907

2908

2909

2910

2911

2912

2913

2914

2915

2916

2917

2918

2919

2920

2921

2922

2923

2924

2925

2926

2927

2928

2929

2930

2931

2932

2933

2934

2935

2936

2937

2938

2939

2940

2941

2942

2943

2944

2945

2946

2947

2948

2949

2950

2951

2952

2953

2954

2955

2956

2957

2958

2959

2960

2961

2962

2963

2964

2965

2966

2967

2968

2969

2970

2971

2972

2973

2974

2975

2976

2977

2978

2979

2980

2981

2982

2983

2984

2985

2986

2987

2988

2989

2990

2991

2992

2993

2994

2995

2996

2997

2998

2999

3000

3001

3002

3003

3004

3005

3006

3007

3008

3009

3010

3011

3012

3013

3014

3015

3016

3017

3018

3019

3020

3021

3022

3023

3024

3025

3026

3027

3028

3029

3030

3031

3032

3033

3034

3035

3036

3037

3038

3039

3040

3041

3042

3043

3044

3045

3046

3047

3048

3049

3050

3051

3052

3053

3054

3055

3056

3057

3058

3059

3060

3061

3062

3063

3064

3065

3066

3067

3068

3069

3070

3071

3072

3073

3074

3075

3076

3077

3078

3079

3080

3081

3082

3083

3084

3085

3086

3087

3088

3089

3090

3091

3092

3093

3094

3095

3096

3097

3098

3099

3100

3101

3102

3103

3104

3105

3106

3107

3108

3109

3110

3111

3112

3113

3114

3115

3116

3117

3118

3119

3120

3121

3122

3123

3124

3125

3126

3127

3128

3129

3130

3131

3132

3133

3134

3135

3136

3137

3138

3139

3140

3141

3142

3143

3144

3145

3146

3147

3148

3149

3150

3151

3152

3153

3154

3155

3156

3157

3158

3159

3160

3161

3162

3163

3164

3165

3166

3167

3168

3169

3170

3171

3172

3173

3174

3175

3176

3177

3178

3179

3180

3181

3182

3183

3184

3185

3186

3187

3188

3189

3190

3191

3192

3193

3194

3195

3196

3197

3198

3199

3200

3201

3202

3203

3204

3205

3206

3207

3208

3209

3210

3211

3212

3213

3214

3215

3216

3217

3218

3219

3220

3221

3222

3223

3224

3225

3226

3227

3228

3229

3230

3231

3232

3233

3234

3235

3236

3237

3238

3239

3240

3241

3242

3243

3244

3245

3

El coste 'justo' por sobrevivir

Los políticos, debido en gran parte a la cadena de protestas que en los últimos meses ha llevado a cabo el taxi, son conscientes en mayor o menor medida de las demandas de los taxistas y, dependiendo de su afinidad a este servicio público, actúan con más o menos determinación y contundencia. Sin embargo, el devenir del taxi parece haber llegado a un punto en el que no depende tanto del quehacer legislativo sino del poder judicial, y no son pocas las batallas que se encuentran en calma tensa esperando la decisión de un juez o magistrado.

La contienda más importante es el juicio de la CNMC que el pasado 11 de julio recurrió el ROTT ante el Tribunal Supremo. Pero ahí no queda la cosa, ya que en Cataluña la misma entidad ha presentado un recurso contra el conocido reglamento de emisoras. Y en Madrid, el TSJM ha anulado el régimen de libranzas vigente, quedando en manos del Ayuntamiento emitir un recurso de casación o establecer un régimen más equilibrado. Todo esto sin olvidarnos de ordenanzas como la de Málaga y Córdoba que aún se encuentran en el limbo de la justicia.

Dada esta situación, el taxista debe tener el ojo puesto en lo que sucede en las salas donde se imparte jurisprudencia. De eso se han dado cuenta todas las asociaciones, si bien es cierto que cada una a su manera, pues las hay que lo recuerdan a bombo y platillo en cada comunicado o asamblea, y otras que intentan recaudar fondos mediante la creación de secciones jurídicas específicas para estar presentes en cada uno de los conflictos judiciales donde aparezca la palabra taxi.

En definitiva, el taxista debe tener claro que para que exista justicia hay que pelearla, y para pelearla no queda más remedio que pagarla, que rascarse el bolsillo. Es un hecho irremediable, y aunque cueste asumirlo, porque nunca se dieron estas circunstancias, así deben entenderlo todos y cada uno de los taxistas, ya que puede estar en juego el futuro del sector.

5. Primera carrera

- *Andrés Veiga, presidente de ARTE y RTT, habla sobre los retos, incluidos los tecnológicos, a los que tiene que hacer frente el taxi para luchar por su futuro*



10. En marcha

- *El STAC planta cara en los juzgados a la CNMC y Ares Capital*



14. Reportaje

- *Las mujeres taxistas reivindican su lugar en la historia*



18. Noticias

- *Nueva jornada de protestas el 27J*
- *El TSJM tumba el actual sistema de libranzas*
- *Refuerzo nocturno en Málaga*
- *Clases para formar en intrusismo a la policía*



26. Actualidad

- *Luces y sombras en la última asamblea de AGATM*



30. A fondo

- *Nuevo verano en guerra contra los piratas*



38. gacetadeltaxi.com

- *Tablón online*



Año XXIII - Número 252 - Agosto 2017

Edita: GUSPIADA, S.L.

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

Página web: www.gacetadeltaxi.com

Directora: Pilar Glez. Matorra
pgmatorra@gacetadeltaxi.com

Redactora Jefe: Olga Lobo,
olga@gacetadeltaxi.com

Redacción: Javier Izquierdo,
jizquierdo@gacetadeltaxi.com

Colaboradores: Germán Ubillos,
redaccion@gacetadeltaxi.com

Dpto Comercial: GGM
comercial@gacetadeltaxi.com

Administración: info@gacetadeltaxi.com

Imprenta: GRÁFICAS BERLÍN

Déposito Legal: M-17.622-1995



LA GACETA DEL TAXI no se hace responsable del contenido de los artículos ni de las opiniones de sus autores y tampoco necesariamente se identifica con los mismos. Queda prohibida la reproducción total o parcial del material gráfico y periodístico de esta publicación sin la autorización escrita de la editorial.

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

También puedes escribirnos a redaccion@gacetadeltaxi.com



La Gaceta del Taxi

@gacetadeltaxi

Mirando al futuro

J.L. Sacristán, Taxista de Madrid

El taxi y sus profesionales nos preguntamos en estos días cuál debería ser nuestra carrera a corto plazo. Todos los compañeros deseamos y queremos que el gremio tenga viabilidad de futuro y para eso tenemos que analizar los aspectos que cualquier empresa tendría en cuenta. Me refiero al FODA: las Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas.

Es probable que, teniendo en cuenta estas cuestiones, podamos encontrar una solución o medida que nos ayude a encarar estos complicados momentos.

▣ Fortalezas: tenemos el mayor número de vehículos de diferentes tipos para poder transportar a nuestros clientes, así como una infraestructura ya desarrollada a nuestro favor. Me refiero a las paradas, al carril taxi... Además de contar con unas tarifas reguladas por organismos oficiales.

▣ Oportunidades: A través de las nuevas tecnologías, debemos crear una plataforma para el taxi, ya sea por comunidades o nacional. No podemos quedarnos estancados en este área ni dejar que la competencia diga que tienen algo mejor que lo que nosotros podemos ofrecerles a los usuarios.

▣ Debilidades: La falta de unidad en el sector es una de nuestras principales debilidades que hay que corregir. Pero también tenemos la obligación de dar una buena imagen corporativa, tanto del vehículo como del profesional. Es decir, tener el taxi limpio, por fuera y por dentro (no fumar, evitar olores de comida...) y por su-



puesto, darle a un cliente un servicio digno (tener siempre el aire acondicionado en verano, calefacción en invierno) y evitar que el cliente opte por una alternativa por estos motivos.

▣ Amenazas: Actualmente sabemos cuales son nuestros principales problemas, las VTCs, las leyes que no se cumplen o que no se interpretan de forma uniforme por los jueces, situación que aprovechan estas empresas para salir a la calle a trabajar de forma ilegal.

Entre las posibles soluciones, si finalmente nuestras asociaciones no consiguen que las administraciones frenen el incremento de VTCs y su fórmula ilegal de trabajo, deberíamos luchar con sus mismas armas. Es decir, bajar las tarifas y ampliar los horarios. De esta manera evitaríamos dejar a las VTCs el campo libre. Esta es solo una opinión.

Gracias por el buen servicio

Aintzane Mendia, Usuaría de taxi

Me gustaría dar las gracias desde aquí a todos esos taxistas que cuando llevan a una chica joven, como es el caso, a su domicilio de noche, esperan a que entre en el portal.

Anoche al asomarme a la ventana justo vi a mi hija que salía del taxi y lo que me sorprendió es que no se iba el taxi hasta que ella entró al portal. Al llegar a casa se lo comenté y me dijo que muchos si lo hacen y el del día anterior esperó hasta que mi hija se montó en el ascensor. Desde aquí muchísimas gracias, es un minuto de su trabajo pero que puede evitar más de un disgusto muy gordo. Eskerrik asko.



“Con el nuevo servicio de factura hemos digitalizado al taxista”

Radioteléfono Taxi Madrid ha presentado la factura inmediata que podrá ser solicitada por el usuario incluso a pie de calle. Un servicio único a nivel mundial tal y como explica en esta entrevista su presidente, Andrés Veiga, que apuesta también por un cambio de mentalidad. Además pide fijar un calendario de atención al público, “no de libranza”, que les permita estar ahí para sus clientes.



El presidente Veiga en el acto de presentación de la factura inmediata

Digitalizar al taxista ha sido el último avance tecnológico de Pidetaxi, la app de la Asociación de Radio Taxis de España (ARTE) y también una de las operaciones “más complejas” que han llevado a cabo en los últimos años, tal y como explica en esta entrevista Andrés Veiga, presidente de ARTE y también de Radioteléfono Taxi Madrid. Con esta nueva herramienta, los usuarios de la app Pidetaxi, propiedad de ARTE, podrán recibir la factura inmediata en su email de forma rápida y sencilla. Pero avanzar en el terreno digital no es el único camino que debe seguir el taxi para competir con otras alternativas de transporte. Competir “sin miedo” es otra de las claves que debe tener muy presente el taxista para afrontar el futuro, en opinión de Veiga. Tampoco tiene duda de que el servicio que da el taxi es “excelente” gracias a su inmediatez y seguridad tarifaria. Cualidades, señala, que no ofrecen otras compañías “que no vienen a regalar nada, sino a hacer negocio y obtener un beneficio”.

Eso sí, para seguir mejorando, Veiga cree que el Ayuntamiento debería cambiar la mentalidad y primar las necesida-

des del usuario, modificando el actual calendario de libranzas por uno de “atención al público”. También considera necesario que el Consistorio permita a los profesionales adquirir los vehículos que crean más oportunos para dar un mejor servicio a los clientes y lamenta que no puedan adquirir vehículos de gama media alta por no estar homologados.

Gaceta del Taxi.- El pasado 11 de julio se presentó la nueva factura inmediata, ¿qué ventajas ofrece este servicio?

Andrés Veiga.- Con esta nueva herramienta cualquier cliente que esté dado de alta en nuestro sistema con sus datos fiscales podrá solicitar su factura, que le llegará de manera inmediata a su correo electrónico. La principal novedad, y esto es algo único en el mundo, porque que sepamos nadie lo ofrece todavía, es la posibilidad de solicitar esta factura también en los servicios de calle.

La factura inmediata, novedad mundial



Para Veiga es importante avanzar en tecnología y calidad

Es decir, hasta ahora nosotros teníamos informatizado el taxi y con este nuevo servicio de factura inmediata hemos digitalizado al taxista.

El taxista, como empresario que es, al estar incorporado a nuestra flota puede emitir una factura a cualquier usuario que suba al taxi y que esté dado de alta. Para ello solo tiene que solicitar su factura una vez finaliza la carrera, dar su CIF o multi CIF, introducir un email y ya está. Lo mismo que si lo pide a través de la web, del teléfono o de la app de Pidetaxi. De momento este solo está disponible en Madrid, pero estamos trabajando ya en ponerlo en marcha en el resto de ciudades Pidetaxi.

G.T.- ¿A qué se refiere con digitalizar al taxista?

A.V.- Cuando un cliente nos pide un taxi por teléfono, la web o la app, nosotros ya tenemos todos sus datos y se genera automáticamente una factura legal, con todos los datos pertinentes. Pero cuando en un servicio de calle, un profesional está a la espera, ya sea en parada o circulando y sube un usuario que también necesita una factura que nuestros taxis pueden darle, ¿cómo accede el taxista a esos datos?. La dificultad estaba en vincular su terminal con nuestra plataforma y hemos trabajado en el desarrollo de una pasarela informática hasta nuestra ella, que es donde están todos los datos fiscales de ese cliente. Eso nos ha permitido que solo

“En RTT siempre hemos sido pioneros tecnológicos”

con introducir dos datos en el terminal del taxi, CIF y correo electrónico, se acceda a la base de datos donde figuran todos sus datos y se genere una factura que llega al usuario incluso antes de bajar del taxi. Sin duda digitalizar al taxista ha sido una de las operaciones más complejas que hemos hecho desde Pidetaxi, pero cubierta esta posibilidad, cualquier cliente de Pidetaxi podrá solicitar su factura independientemente de la fórmula que elija para solicitar un taxi.

No hay que olvidar que es el taxista el que cobra, que no es un servicio de abonado en el que quien realiza la factura es RTT. Aquí es el taxista el que tiene que emitir la factura como cobrador.

G.T.- Como ha mencionado, ya trabajan en expandir esta novedad. ¿Para cuándo en el resto de ciudades Pidetaxi?

A.V.- Los compañeros de otras ciudades son conscientes de que tienen que incorporar todas estas innovaciones también, porque son necesarias y como empresarios que somos todos estamos obligados a dar la factura a cualquier consumidor. Queremos que cualquier usuario pueda obtener la factura de forma inmediata en todas nuestras ciu-

dades. La Asociación de Radio Taxis de España, ARTE, que a su vez es propietaria de Pidetaxi, ha asumido todos los costes para el desarrollo y la implementación de este nuevo servicio al usuario, por lo que no se les aumentará la cuota. Desde ARTE no buscamos lucro económico, sino poder ofrecer cuantos más servicios y más innovaciones al taxi para todos los radiotaxis asociados.

G.T.- Esta última innovación tecnológica choca con lo que la competencia dice del taxi, a quien acusa de estar obsoleto. ¿Qué tiene que decir a esta afirmación?

A.V.- En Radioteléfono siempre hemos sido pioneros y no puede decirse que no hayamos avanzado tecnológicamente desde nuestros inicios, porque no es cierto. Cuando a los taxistas de Madrid les obligaron en diciembre de 2016 a cobrar con tarjeta, en nuestra radioemisora era obligatorio desde 2003. Los hitos de innovación de nuestra compañía son muchos, por ejemplo en 2004 incorporamos el pago por móviles, en 2011 comenzamos a trabajar con la factura electrónica y en 2013 lanzamos nuestra propia aplicación, Pidetaxi.

Sin miedo a competir

G.T.- Además de mejorar tecnológicamente, ¿qué cosas tiene que hacer el taxista para dar ser la primera opción del usuario?

A.V.- El taxista no tiene que tener miedo a competir con otro tipos de transporte. El servicio que da el taxi es excelente, porque no tiene competencia. La inmediatez, la seguridad tarifaria, que no olvidemos que los precios están regulados, no las ofrecen otras compañías que no vienen a regalar nada sino a hacer negocio y obtener un beneficio.

G.T.- Usted ha incidido en varias ocasiones en la necesidad de que el taxi siempre esté disponible para el cliente. ¿Pide cambios en la actual regulación horaria y de descansos?

A.V.- Hay que dar servicio y atender a los clientes y si hay días y horas en las que es insuficiente la flota pues habrá que cambiarlo, bien ampliando la regulación horaria o bien modificando los descansos establecidos obligatorios, sobre todo en días y fechas señaladas que hay en la ciudad y en la que todos sabemos que va a ser necesaria la presencia de más taxis. Las asociaciones y el ayunta-

miento tienen que establecer un calendario de atención al público más que un calendario de libranzas para garantizar el servicio. No puede ser que un domingo haya un concierto de Alejandro Sanz y haya gente esperando 3 horas un taxi cuando está la mitad de la flota parada. No hay necesidad de prestar un mal servicio.

Tenemos que cambiar la mentalidad y primar las necesidades de servicio, teniendo en cuenta cuando es necesario que haya más taxis, porque si está la mitad de la flota parada lo que hacemos es potenciar transportes alternativos.

G.T.- También ha mencionado en varias ocasiones la necesidad de cambiar la política de homologación de los vehículos. ¿Sabe algo del cambio de ordenanza que modificará las condiciones de compra de vehículos?

A.V.- A nosotros no se nos ha informado de nada y es urgente tener la posibilidad de acceder a otros tipos de modelos y vehículos que no esté restringido a lo que los fabricantes nos quieran vender. Este es un tema por todos conocido, que dentro del ayuntamiento sigue existiendo una política de homologación que nos impide comprar el vehículo que consideramos más oportuno y solo acceder al que el ayuntamiento quiere. Es lamentable que pue-

da comprarme un Mercedes para uso particular, pero no puedo utilizarlo como taxi porque no está homologado.

Mejorar la imagen

G.T.- Una de las últimas novedades que ha introducido Radioteléfono es la figura del taxista colaborador. ¿Por qué decidieron crear esta nueva figura?

A.V.- Es una herramienta más de ayuda transitoria a los nuevos taxistas para que después se incorporen como

socios de pleno derecho en Radioteléfono. Y con la senda creciente de socios que tenemos éramos conscientes de que no iba a haber una avalancha de solicitudes. Además, lo que nosotros queremos es que los socios que entran en RTT tengan voz y voto y una relación plena con la entidad, que comprendan que los clientes son de toda la masa social. No queremos potenciar el concepto de pertenecer a Radioteléfono como una necesidad puntual.

G.T.- ¿Cómo ha sido la acogida entre los taxistas?

A.V.- Como decía antes, ya advertíamos de que no iba a ser algo atractivo, si bien es verdad que alguno ha venido a preguntar. Pero cuando les explicamos las condiciones de acceso a Radioteléfono deciden hacerse cooperativistas de pleno derecho. Actualmente con 418 euros ya pueden acceder, ya que les financiamos a 12 meses, a 50 euros, el título.

G.T.- Desde RTT han apostado por mejorar la imagen corporativa con camisas y polos uniformados. A diferencia de otros intentos, en esta ocasión la recepción ha sido mejor. ¿Cómo lo valora?

A.V.- Se observa un cambio de mentalidad muy positivo, porque la uniformidad no tiene por qué dar miedo, es de lo más cómodo que puede haber al no

En otras ciudades son “conscientes de que tienen que incorporar estas innovaciones”



El presidente en la central



“Tiene que haber un calendario de atención al público, no de libranza”

tener que pensar en qué ponerse. Es un paso necesario para el sector, dar además de un transporte excelente una imagen excelente, un plus al usuario. Desde el Consejo Rector, además de apostar por la innovación tecnológica, también queremos mejorar en imagen, porque entendemos que es un beneficio para todos y los socios han respondido muy bien. Es una forma de diferenciar también nuestro servicio del resto.

G.T.- Tenemos entendido que han agotado todas las prendas previstas...

A.V.- Así es. Aunque el uso de estas prendas, una camisa y un poco, son voluntarios, ha sido tan grande la aceptación que se nos han agotado las prendas previstas y ahora mismo estamos a la espera de que la fábrica nos pueda entregar una nueva remesa. Es la primera vez que hacemos esto a este nivel, son más 3.500 taxis, más los conductores asalariados. A dos prendas por personas, es una cantidad enorme y esperamos que en los próximos meses podamos tener para todos los socios, que pagan a precio de fábrica porque nosotros, obviamente, no ganamos dinero con ellas. Y aunque nos encantaría darlas gratis es algo imposible dada la cantidad.

G.T.- Recientemente la Comunidad de Madrid abrió el plazo para renovar el Comité de Transportes. ¿Estará la Asociación de Radiotaxis de la Comunidad de Madrid, ARTAMA, en dicho comité?

A.V.- No sabemos el tiempo que lleva el proceso de registro de una nueva asociación, pero sí está siendo muy, muy lento. Cualquier comunicación está siendo fatigosa y lamentamos no llegar a tiempo a la renovación del comité de transportes de la comunidad de Madrid

G.T.- ¿Ha llegado a pensar que puede haber otros intereses para impedir que esté en el Comité la asociación?

A.V.- Lo desconocemos y preferimos pensar que es la propia burocracia la que está alargando los tiempos de respuesta.

Los avances tecnológicos de RTT

Creada en 1974, Radioteléfono Taxi de Madrid siempre se ha caracterizado por ser “pioneros” en el ámbito tecnológico, tal y como ha señalado su actual presidente, Andrés Veiga.

1985 Se instala el primer ordenador en el mes de julio

2001 Cobro electrónico con tarjetas en colaboración con AIRTEL (actual Vodafone)

2003 Gestión de flotas con localización por GPS.

Cobro con tarjeta obligatorio en toda la flota

Conexión de emergencia con el 112

2004 Pago por móvil a través de Mobipay.

2009 Se crea la Asociación de Radio Taxi de España (ARTE) junto a otras compañías de Radio Taxi españolas

2011 Incorporación Factura-e a través de SERES y Devulva para envío de facturas a sus clientes

2012 Incorporación de GooTaxi, app de reservas

2013 Lanzamiento de la app Pidetaxi para iOS y Android

2014 Nueva versión Pidetaxi para BlackBerry

2015 Migración de comunicaciones con los taxis de GPRS a 4G, e integramos Navision como proveedor ERP

2016 Migración de la plataforma de reservas al Cloud Data Center

Envío del recibo por email a usuarios de Pidetaxi y se incluye pago a través de Paypal.

2017 Finaliza la integración para Envío Inmediato de Información a Hacienda (SII)

Recepción automática de factura a las peticiones por web, app Pidetaxi y peticiones de taxis vía telefónica

Transformación de recibo a factura online en servicios en la calle

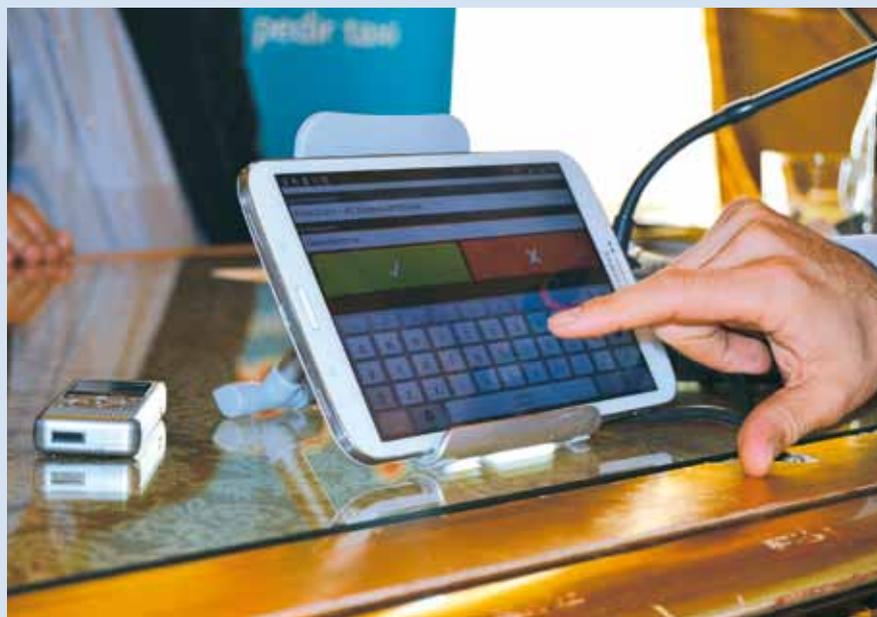
Facturación nacional a través del portal Pidetaxi

Atención directa en los stands informativos de la T1 y T4

Integración de Pidetaxi en la app Devoluiva

Integración 60 Días en la plataforma para envíos de facturas

Integración de Pidetaxi con turoperadores a través de API.





“La batalla en los juzgados es la más importante para el sector”

El STAC defenderá el Reglamento de emisoras frente a la CNMC en lo que el presidente del Sindicat, Luis Berbel, ha calificado de nuevo intento de “desregular” el sector. Para Berbel es importante que entre en vigor este decreto que pone orden a un caótico sistema de radiotaxis y confía en que finalmente la justicia atienda las razones de los profesionales. Además, cree que este es el momento de pelear en los juzgados “porque son las leyes las que rigen nuestro camino y los jueces van a ser determinantes”.



Luis Berbel, presidente del STAC

El Decreto 314/2016 fue aprobado por la Generalitat en noviembre del pasado año. No llegó a entrar en vigor. Apenas seis meses después, la Comisión Nacional del Mercado y la Competencia, CNMC, presentó un contencioso administrativo ante la Audiencia Nacional por considerar que este Reglamento, conocido en el sector como “de emisoras”, impedía la libre competencia y el acceso a nuevos operadores.

Se frenaba así la entrada en vigor de una de las normas más esperadas por los representantes del sector, tal y como ha explicado a nuestro medio el presidente del Sindicat del Taxi de Catalunya, Luis Berbel, una de las asociaciones que se han personado como parte implicada en esta cuestión. Para el STAC, señala Berbel, esta norma es una herramienta eficaz para hacer mejorar al sector y critica duramente a la CNMC, que, en su opinión, pretende

desregular el sector del taxi a través de diferentes vías.

Además de personarse en este recurso, el Sindicat también pelea en los juzgados contra Ares Capital en el contencioso que esta empresa tiene abierto contra la Generalitat por haberle denegado 800 autorizaciones de VTC. Y es que, como señala Berbel, “la batalla en los juzgados es la más importante para el sector”.

Gaceta del Taxi.- La CNMC ha recurrido el conocido como Reglamento de emisoras y el STAC se ha personado junto con la Generalitat para defenderlo. ¿Por qué es importante que entre en vigor esta normativa?

“Una forma de enfrentar la competencia es con las emisoras”

Luis Berbel.- Esta es una de las normativas por las que más hemos peleado en los últimos años. La Generalitat tenía como principal objetivo con este decreto regular la actividad de mediación en la contratación y la comercialización de los servicios de taxi, incluyendo tanto las radioemisoras, los sistemas de telefonía, como las nuevas aplicaciones para dispositivos fijos o móviles.

Es, en resumen, una herramienta que armoniza la actual situación y que nos dice cómo tienen que trabajar las emisoras, además de poner orden. Lo que se regula es que las emisoras cumplan de verdad con los servicios ofertados.

G.T.- Ha mencionado que es importante que los radiotaxis cumplan con lo ofertado, ¿en qué sentido?

L.B.- El escenario de radioemisoras en Catalunya, y en Barcelona en particular, es amplísimo y hay emisoras con flotas más grandes y otras más pequeñas. Esta realidad provoca que estemos mal organizados de cara a competir. Porque una forma de hacer frente a la competencia es a través de las emisoras, porque de forma individual no vamos a conseguirlo. Y por supuesto sin olvidarnos de que de esta manera daremos un mejor servicio al usuario, que al final es nuestra razón de ser.



En Barcelona existen más de 40 radiotaxis, según la relación del Institut Metropolità del Taxi

“El objetivo de la CNMC es desregular el taxi”

Por eso queremos que se concentren emisoras o bien a través de la fusión o a través de centros de llamadas, porque de esta manera se daría una mejor cobertura a los usuarios. Da igual que sea de una compañía u otra, lo que queremos es que el usuario siempre tenga disponible un taxi y si yo mañana no puedo cubrir el servicio que me lo cubra la compañía de al lado.

G.T.- Esta no es ni la primera ni la segunda vez que la CNMC interpone un recurso contra una normativa que afecta directamente al taxi, ¿cuál cree que es el objetivo de competencia con respecto al sector?

L.B.- El objetivo de la CNMC es desregular el sector del taxi a través de diferentes vías, ya sea de forma directa o indirecta. Además de este recurso, tienen abiertos otros dos procesos judiciales también contra las ordenanzas de Málaga y Córdoba, además del contencioso contra el ROTT que se dirimirá en el Supremo. Lo que quieren es que el mercado sea libre y como consecuencia de liberalizar el transporte, se liberali-

El Ayuntamiento también defenderá el Reglamento

Además del STAC, el Institut Metropolità del Taxi (IMET) también defenderá ante la justicia el Reglamento de emisoras. Para el organismo barcelonés, esta norma “pone en orden el sector de intermediación del servicio de taxi en un momento en que se necesita la clarificación de la legalidad de las empresas que operan en él”. Según ha explicado el IMET en un comunicado, este Decreto también garantiza la legalidad de las empresas mediadoras, radioemisoras o aplicaciones, y avala la legalidad de las licencias de taxi con las cuales trabajan. Además evita un sector sobredimensionado y ofrece garantías de seguridad a los ciudadanos de que se trata un servicio de taxi legal y profesional.

zará también el taxi. Y buscarán otras vías si así llegan a su objetivo.

G.T.- ¿Y qué argumento esgrimen desde el sector para defenderse?

L.B.- Desregular el sector del transporte es perjudicial para el usuario, y por eso nosotros apostamos por un sector regulado, de calidad. La CNMC nos acusa de querer mantener el monopolio y rechazar la competencia, pero nosotros ya tenemos competencia, somos 60.000 licencias compitiendo cada día en la calle por dar el mejor servicio. No podemos olvidar que siempre han existido VTCs y otros operadores que ya existen y hemos competido sin problema.

El problema de desregular nuestro servicio es que ya sabemos claro lo que ha sucedido en otros países donde se ha desregulado el sector y, a diferencia de lo que ellos venden no ha habido bajada de precios, sino que estas aplicaciones bajan los precios al principio para conseguir cuota de mercado y después, una vez lo tienen, y han conseguido eliminar o casi eliminar el sector del taxi, ponen en práctica lo que denominan tarifas dinámicas en función de la oferta y la demanda existente.

Todo esto ofrece muy pocas garantías de cara al usuario. Por el contrario nuestras tarifas son aprobadas cada año por los ayuntamientos, pero también por las propias asociaciones de consumidores, y pasamos un trámite para renovar nuestras tarifas y las mantenemos pase lo que pase en la calle. El taxista no puede negarse a dar ningún servicio ni a modificar el precio del viaje independientemente de que llueva o nieve, salvo contadas excepciones que afectan a la propia integridad física.

“Un servicio liberalizado es perjudicial para el usuario”

La clave, el servicio regulado

G.T.- Este conflicto no es el único que mantiene en los tribunales el STAC, ya que recientemente se aceptó su personación en el conflicto contra Ares Capital. ¿Cree que es el momento del que taxi luche en los juzgados?

L.B.- Al final la batalla en los juzgados es la más importante para el sector, porque son las leyes las que rigen nuestro camino. Podemos salir a la calle, protestar, pero al final los jueces van a ser los que determinen si las leyes que existen están bien o mal puestas o si se cumple con el reglamento o no. Es ahí donde está buena parte del futuro del sector. El sector del taxi debe velar por el cumplimiento y respeto de la normativa, y trabajar en ella. Es la batalla más importante y vamos a estar ahí en todas aquellas que se han planteado y que se puedan plantear. Porque la clave es ofrecer un servicio regulado y de calidad.

Creemos que personarnos en el conflicto abierto contra Ares Capital es una vía de intentar paralizar el proceso, para que se nos tenga en cuenta a la hora de resolver judicialmente, porque somos los primeros afectados en las posibles nue-



El STAC también está en juicios contra Ares Capital

vas autorizaciones que se puedan dar. Ese es el primer argumento que hemos dado.

Y el juzgado nos ha dado la razón, porque ha valorado que nosotros tenemos mucho que decir en este caso porque nos va a perjudicar si sigue así.

G.T.- ¿Cree que el taxi ha empezado tarde esta batalla judicial?

L.B.- No creo que se haya presentado tarde, lo que nosotros pretendemos es conseguir mínimo una resolución judicial a nuestro favor, algo que sería importantísimo, pero es necesario que haya más dándonos la razón, porque en el caso de Ares Capital la empresa está apostando por hacer una burbuja de VTCs a nivel estatal, ya ha pedido autorizaciones en todo el estado. En Catalunya ha solicitado 800 y no para trabajar, sino para comprarlas y venderlas. Tenemos posibilidades de paralizar el proceso, y queremos llegar al final, y hay muchas posibilidades porque hay muchos contenciosos abiertos donde no descartamos presentarnos también, sobre todo teniendo éxito.

G.T.- Si finalmente la justicia le da la razón al Sindicat, ¿qué significaría para el sector?

L.B.- Se va a evitar que se pueda especular con las autorizaciones de VTC. Actualmente lo que está ocurriendo es que se pagan los 40 euros, que es lo que valen las tasas de autorización, y si estaban apalabradas se vendían. Por lo que creo que va a ser una buena medida para parar o intentar parar esta práctica. Ya sabíamos lo que estaba ocurriendo, así lo hemos manifestado en todas las administraciones a las que hemos acudido, a nivel judicial también se ha presentado fiscalía, nosotros a nivel autonómico ante el Sindic de Greuges (defensor del pueblo) que esto es una burbuja especulativa y que el objetivo no es dar más servicio sino ganar dinero con estas autorizaciones.



Las taxistas de Gijón luchan contra el olvido



Taxistas de Gijón en la entrega del libro al concejal

Con el objetivo de hacer más visible el papel de la mujer en el sector, un grupo de mujeres taxistas de Gijón ha trabajado en un libro dedicado a la primera taxista del municipio. Este libro, que contiene fotografías de las taxistas en lugares emblemáticos de la ciudad, fue donado al Ayuntamiento y a la fototeca de Asturias el pasado 10 de julio con motivo de la celebración de San Cristóbal

Aunque cada día es más habitual subir a un taxi y encontrarse al volante una mujer, hace no muchos años era algo impensable. Es por este motivo por el cual un grupo de 27 mujeres taxistas de Gijón, con la intención de remarcar papel de la mujer en el sector del taxi, quisieron rendir un homenaje a la primera taxista de la ciudad, María Herminia Agüeria Blanco.

Este grupo de mujeres decidió elaborar un libro que incluía fotografías de ellas mismas en los lugares más emblemáticos de la ciudad de Gijón, para que así en un futuro quede constancia de su trabajo y no les pase como a María Herminia, la pionera en el sector en la ciudad asturiana y de la que no quedan documentos gráficos.

El pasado 10 de julio, aprovechando la celebración del día de San Cristóbal -patrón de los conductores- estas mujeres hicieron entrega de ese libro al concejal Esteban Aparicio en el Salón de Recepciones del Ayuntamiento de Gijón, con la idea de que fuera recibido en la fototeca de Asturias en la casa de los Valdés del Pueblo de Asturias.

“La idea surgió de forma esporádica entre unas cuantas de nosotras que empezamos a preguntarnos quién fue la primera taxista de Gijón”, explica Sonia Clambor, una de las impulsoras del libro.

“Vimos una publicación en La Gaceta del Taxi sobre la primera mujer taxista de España que era de León y pensamos que nosotras no podíamos estar muy lejos”, comenta Sonia que reconoce que pronto empezaron a investigar y los más antiguos de la profesión les fueron dando pistas, pero no encontraron ninguna foto de la primera taxista gijonesa.

Cuando supieron que la mujer taxista más antigua de Gijón era la “la señora María” –así es como se le conocía-, una sensación les entró por el cuerpo. “En un momento determinado pensamos, ¿y si el día de mañana pasa esto con nosotras y nadie sabe que hubo mujeres taxistas en Gijón y no queda constancia gráfica en ningún lado?”. Entonces, rápidamente se pusieron manos a la obra y aprovechando que la fototeca de Asturias tiene una sección dedicada a las profesiones, pensaron que podían encajar. “Nos pusimos en contacto con ellos y empezamos a mirar cómo se podía hacer, y en menos de una semana lo montamos todo”, explica Sonia.

El concejal, al conocer la idea de las mujeres taxistas, consideró que era buena idea aprovechar el día de San Cristóbal para hacer entrega del libro en el Ayuntamiento. A Esteban Aparicio se le hizo entrega del libro y a la fototeca fue enviada la versión digital con las fir-

mas de las mujeres para la utilización de los derechos de imagen. “La fototeca la consultan muchos medios de comunicación que utilizan fotografías, y nosotras queremos que solo las utilicen en pro del sector, no para aspectos negativos del taxi”, explica Sonia.

En el libro también ocupa un lugar importante Teresa, una mujer taxista que ejerció la profesión cuando ya era bisabuela. “Me acordé de ella porque pensé, no creo que haya muchas bisabuelas en España trabajando con el coche”, apunta en tono de humor.

Cuando este grupo de taxistas habla de reivindicar el papel de la mujer, lo hace con una idea clara y es que la mujer no debe entrar solo en el taxi para limitarse a conducir, sino que debe hacerlo con todas las consecuencias, al igual que los hombres. En ese aspecto destaca Begoña, quién fue vicepresidenta del Radio Taxi y que tampoco dudó en sumarse a la iniciativa del libro en homenaje a la primera mujer taxista de

Sonia Clambor, impulsora del libro homenaje.



“No cambiaría el taxi por nada del mundo”

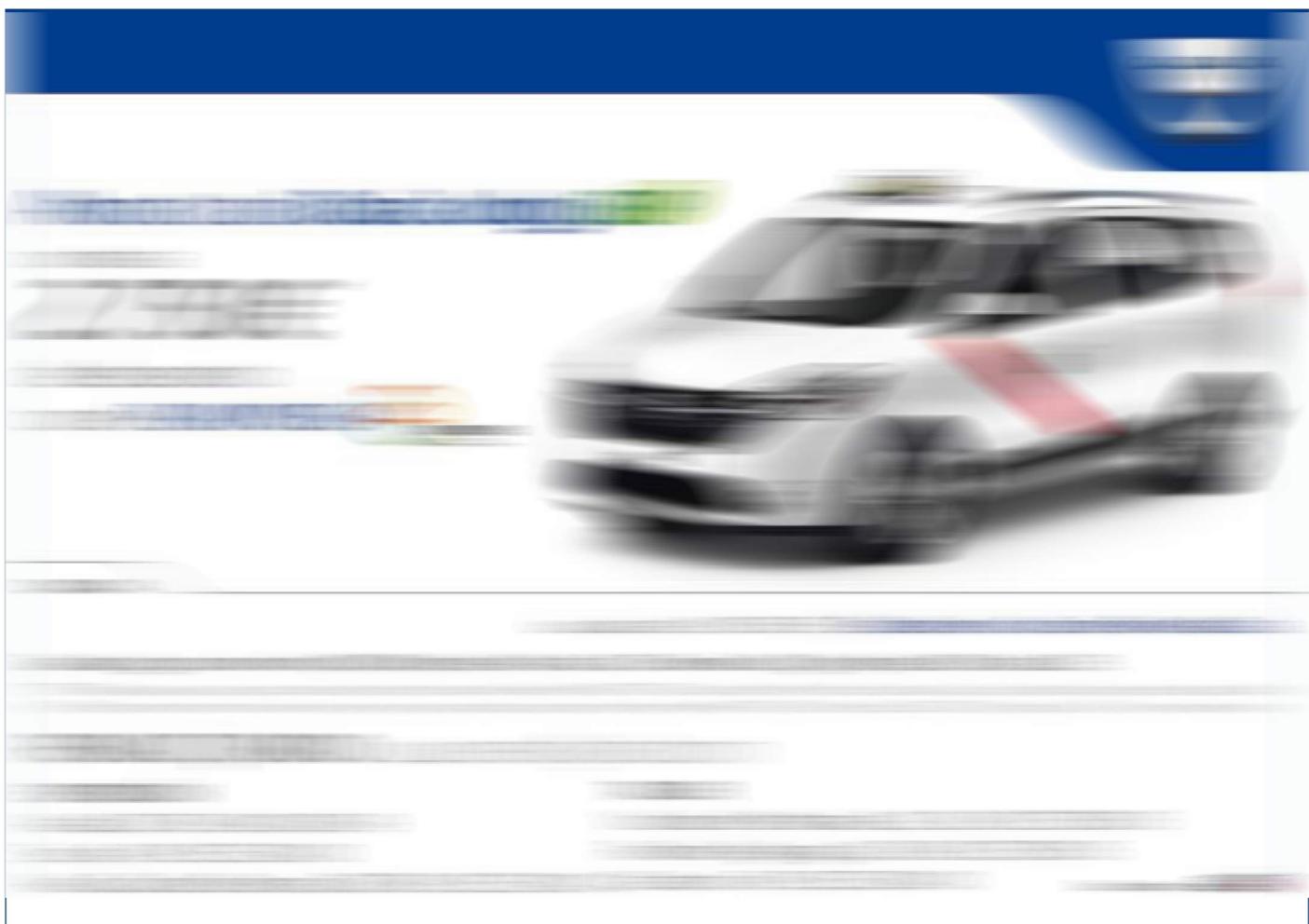
la ciudad. “Creo que tuvo que ser muy fuerte en aquella época para aguantar este trabajo”.

Begoña, con más de 18 años en el sector, reconoce que nunca tuvo ningún problema con ningún titular, aunque no duda en afirmar que estar al frente de una junta directiva es muy costoso anímicamente.

Tampoco dudó en sumarse a la idea de realizar el libro Alejandra, una mujer taxista que apenas lleva un año y pocos meses trabajando el taxi gijonés. “Una compañera mía me contó la iniciativa, y en seguida me anime y fue todo sobre la marcha”, explica.

Gijón, la ciudad de las mujeres taxistas

El hecho de que haya surgido en Gijón esta idea para reivindicar y poner en valor el papel de la mujer en el taxi no es casualidad. Se calcula que hay unas ochenta mujeres trabajando en el taxi



de Gijón dentro del medio millar de taxistas que conforman la flota en la actualidad. Eso supone un porcentaje cercano al 20%, una proporción mucho mayor en comparación con ciudades como Madrid y Barcelona, donde ronda el 5%.

“Creo que es uno de los lugares donde más mujeres hay en el taxi y eso nos lo dicen muchísimo los turistas que vienen de otros lugares”, indica Sonia. “Se extrañan que, por ejemplo, por la mañana les recoja una mujer para ir a un sitio y por la tarde les recoja otra”.

Alejandra, por su parte, explica que en ocasiones “hay turistas que llevan un par de días de visita y nos comentan que todos los taxis que han pedido han sido conducidos por mujeres”.

A las taxistas de Gijón, sin embargo, no deja de llamarles la atención que en ciudades más grandes no haya tantas mujeres y, sobre todo, les llama la atención que en ciudades donde el volumen de flota de taxi es más o menos similar, haya un número de mujeres taxistas al volante muy inferior.

Sonia considera que quizás esa barrera entre mujeres y hombres esté más diluida en todos los oficios por ejemplos del pasado como lo fueron las tabacaleras de la fábrica de tabaco. “Allí eran todo mujeres y sentaron un precedente de que podrían ocupar perfectamente un puesto hasta entonces masculinizado”.

El taxi, más que un trabajo, una pasión

Cuando a estas tres taxistas les preguntas sobre su profesión, no dudan en



Imagen de las taxistas haciendo entrega del libro

responder con buenas palabras sobre todo lo que supone este trabajo en sus vidas. “En el taxi he llorado, pero también me he reído mucho”, explica Begoña.

“El taxi en Gijón es muy agradecido”

“En mi caso personal, tengo claro esa impresión que da el taxi donde la gente en cinco minutos se desahoga, porque es cierto, y hay personas que verdaderamente se sienten muy solas”, indica la ex vicepresidenta de la emisora, que afirma que “no cambiaría mi trabajo en el taxi

por nada”. “Sí que es cierto que tiene sus cosas buenas y malas, pero como cualquier otro trabajo, pero el taxi te permite una libertad que no se te permite en otro lado”, afirma.

Esa pasión por el taxi la comparte también Sonia, que reconoce que “en general, el taxi en Gijón es muy agradecido”. “Las mujeres que llevas siempre dicen ¡qué bien, una mujer taxista!, y con los hombres nunca he tenido ningún problema”, afirma. “Cuando empecé me ayudaron muchísimo los compañeros, y eso que no había los mismos medios que tenemos ahora y las comunicaciones eran más complicadas, pero en los 15 años que llevo en el sector nunca he tenido problemas y siempre he sido una compañera más”, reconoce Sonia.

Por su parte, Alejandra, la más joven de las taxistas que se unieron a este homenaje, también está encantada con su profesión. “El trabajo del taxi en Gijón es muy cómodo, a mi me gusta mucho pero sí que es verdad que hay poco trabajo por desgracia”.

Con respecto a la relación con los hombres en el asfalto, Alejandra explica que algún percance ha habido pero defiende que conducir mejor o peor no es cosa del sexo. “Saber conducir no es cuestión de ser mujer u hombre, ya que por desgracia golpes tenemos todos y siempre que pasas 15 o 16 horas conduciendo llega un momento en el que cualquier percance puede ser normal”, afirma Alejandra.

Este trabajo que estas mujeres adoran también tiene que hacer frente en la actualidad a problemas que están a la orden del día como el intrusismo. “No se nota tanto como en Madrid pero sí que hay porque es fácil ganar un dinero”, explica Alejandra. Más contundente se muestra Begoña, que reconoce que “la crisis se sigue notando a pesar de que nos digan lo contrario”, y explica que el taxi en Gijón está sintiendo ya los primeros síntomas de la competencia que viene. “Esto de las plataformas primero nace en las grandes ciudades y luego se traslada a ciudades más pequeñas como la nuestra”.

La primera en España

Esa mujer pionera en el sector del taxi a nivel nacional a la que se refiere la taxista asturiana y que sirvió de inspiración para llevar a cabo esta iniciativa es Piedad Álvarez, quién comenzó a trabajar el taxi durante la II República en León. Durante cuatro décadas el taxi fue su profesión en una época en la que pocas mujeres conducían. Ella lo hizo a pesar de ser maestra, pues estudió la carrera de Magisterio pero nunca ejerció, dado que necesitaban dinero en casa.

Real Estate Solutions

Circle K



Circle K
Mobile App
Features
- Search for locations
- View hours of operation
- Get directions
- Add items to cart
- Place orders online

Circle K
Mobile App
Benefits
- Convenient shopping
- Save time
- Earn rewards
- Access exclusive offers

Circle K

Circle K is a leading convenience store chain in the United States, offering a wide variety of products and services. Our mobile app makes it easy to find the nearest location, view hours of operation, and place orders online. Download the Circle K app today to enjoy all the benefits of our mobile platform.

Manifestación 27J

El taxi cumple con su hoja de ruta hasta septiembre



Cuarta manifestación a 40°C



El sector exige que se cumpla el 1/30

Coincidiendo con el quinto aniversario de una de las primeras manifestaciones celebradas contra la LOTT en 2012, el taxi volvió a las calles el 27 de julio para evitar una desregulación del sector de las VTCs que parece imparable. Taxistas de toda España se concentraron, tras dos horas de manifestación, frente al Ministerio de Fomento en Madrid para exigir a la administración que haga cumplir la normativa y se respete el 1/30. En ese mismo lugar, una semana antes, representantes de las entidades convocantes de las protestas – CTAE, METAXI y FETE- se reunieron con el director general de transportes, Joaquín del Moral, que rechazaron sus principales demandas, si bien desde Fomento se ha asegurado en repetidas ocasiones que no hay intención de liberalizar el sector.

La del 27 de julio ha sido la cuarta jornada de reivindicaciones a nivel nacional que el taxi ha llevado a cabo desde el Congreso Nacional que se celebró el pasado mes de abril, y con ella se cierra el calendario de protestas fijado en dicho encuentro.

“Hasta que no haya una solución no podremos parar las manifestaciones”, aseguró Fernando del Molino, presidente de Confederación del Taxi de Valencia y directivo de CTAE, en una protesta que fue mucho menos numerosa que la gran manifestación nacional del pasado 30 de mayo, y donde el asfixiante calor pasó malas facturas a alguno de los asisten-

tes. “Con esta protesta finaliza el calendario fijado en el Congreso Nacional y a partir de ahora valoraremos futuras acciones apoyados con informes, aumentando la presión en los despachos”, explicó Jesús Fernández vicepresidente de Federación Profesional del Taxi de Madrid. Algo en lo que coincidió Sergio Vega, que se estrenaba como presidente de Élite Madrid en un acto público y que explicó que agosto es “un mes inerte” y que en septiembre analizarán “que se ha conseguido con estas protestas” para volver a reivindicarse “con más fuerza ante la administración”.

La movilización transcurrió sin incidentes graves aunque sí que hubo momentos de tensión cuando fueron arrojados algunos huevos y se rompió la luna de un cristal de un VTC. La Policía requisó huevos y petardos a algunos manifestantes e incluso cargó para disuadir a ciertos manifestantes que se encontraban en el

lateral de subida del Paseo de la Castellana interrumpiendo el paso.

En Barcelona, por su parte, la asociación Élite convocó una marcha lenta nombrada “operación de la Serna” en honor al ministro de Fomento. Los taxistas bloquearon el puerto y el aeropuerto de la Ciudad Condal durante horas. Al cierre de esta edición, la entidad convocante calificó de “muy exitosa” su movilización puesto que había cumplido con los objetivos propuestos.

Las manifestaciones de Madrid y Barcelona, que no fueron apoyadas ni por Fedetaxi ni por Unalt, estuvieron acompañadas de una huelga de 24 horas del servicio del taxi que comenzó a las 06:00 horas de la mañana y secundada prácticamente al 100%. En otras ciudades también se produjeron paros, aunque en la mayoría de los municipios su duración se limitó a las horas de manifestación de la capital.



Operación de la Serna en Barcelona

Sabotaje y amenazas en el stand de Barajas

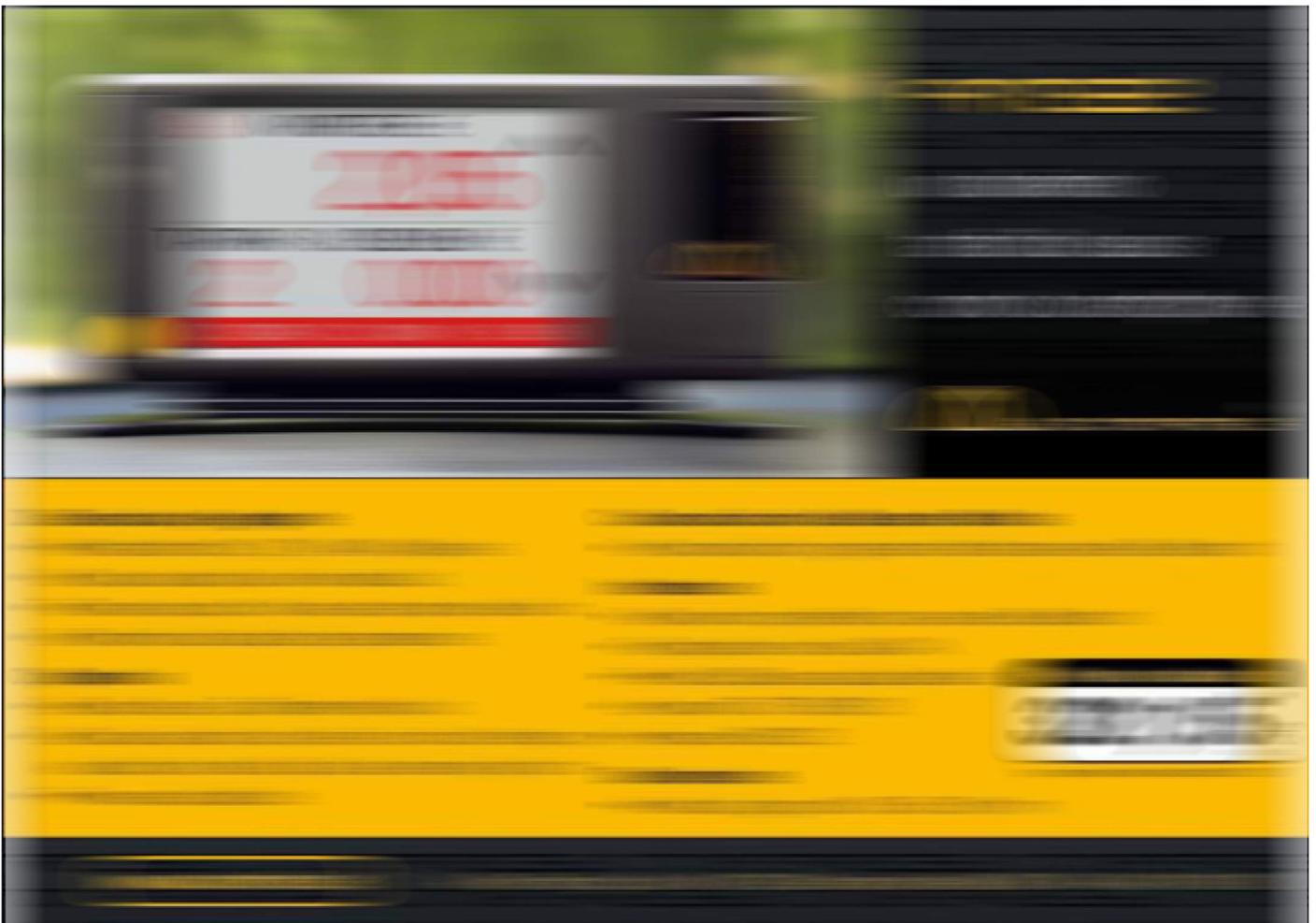
Tras varios años sin personal, la reapertura del stand informativo del taxi en el aeropuerto Adolfo Suárez- Madrid Barajas no ha gustado a todo el mundo. Tal y como ha podido saber este medio, un grupo de taxistas sería el autor de varios sabotajes al stand de la terminal 1. También las azafatas habrían sido víctimas de amenazas e intimidaciones que han acabado en varias denuncias ante la policía. Una acciones coercitivas que, desde el propio sector se atribuyen a una parte mínima de taxistas que desde hace años operan "con malas prácticas" en la terminal 1 del aeropuerto madrileño. La presencia de personal informativo en estos stands ha generado la reacción airada de este grupo porque entienden, "perjudica sus intereses". Según nuestras fuentes, algunos de estos taxistas no atenderían correctamente a los usuarios que las azafatas envían a la fila de espera del taxi. En ocasiones incluso los pasajeros tienen que ser reubicados ante la negativa de estos taxistas codiciosos a realizar el servicio. Señalan estas fuentes que estos mismos profesionales cobran de forma abusiva, incumpliendo las tarifas oficiales.

Precisamente uno de los principales objetivos de los stands, que recordemos fueron inaugurados en 2013, es informar al usuario del precio del taxi. Una labor que resulta difícil si es boi-

coteada desde dentro, tal y como denuncian desde el sector, que pide además más control policial para que se cumpla con la normativa y evitar que esta minoría empañe la labor del resto de profesionales.



Imagen de archivo de los stands en 2013



EL TSJM anula el actual sistema de libranzas

El Tribunal Superior de Justicia de Madrid ha anulado el artículo 37 de la Ordenanza Municipal del Taxi referente al régimen general de descanso actual. Contra esta sentencia cabe recurso de casación que puede ser presentado en los próximos 30 días. El fallo, conocido el pasado 21 de julio, estima parte del recurso contencioso-administrativo interpuesto por la AMT en marzo de 2013 contra la ordenanza municipal de 2012. En la sentencia el juez reconoce que el Ayuntamiento tiene competencia para establecer un régimen obligatorio de descansos si bien en el caso enjuiciado no resulta "ni motivado ni justificado que los titulares de las licencias deban dejar de prestar el servicio un día determinado de la semana, en atención al número en que termina la licencia". El juez considera que la carga de trabajo es "notoriamente diferente un martes, de un jueves o un viernes", razones por las que le llevan a anular dicho artículo al afectar a la prestación del servicio en condiciones de igualdad.

El juez también ha dejado sin validez el artículo 4.1.c) referido a estar domiciliado en el territorio de la Comunidad de Madrid y el artículo 28.3.c) que obliga a los profesionales a carecer de antecedentes penales. Asimismo, el juez estima la supresión del artículo 47 respecto de las obligaciones de las emisoras de radio con la Comunidad de Madrid que ya no tendrán que informar sobre la prestación del servicio de taxi.

Primeras reacciones

Desde AMT han anunciado que pedirán la ejecución provisional de la sentencia en caso de que ésta sea recurrida y para "proteger los intereses de sus asociados respecto de la no aplicación de los artículos anulados con la sentencia".

Por su parte, Gremial Madrid cree que esta sentencia refuerza el régimen jurídico del taxi. Con respecto a las libranzas, insiste en que se trata de un problema de discriminación y confía en que un nuevo sistema "rotatorio" sería perfectamente legal.

Tensión en aumento entre VTCs y taxistas en Barcelona

Nuevo enfrentamiento entre un conductor de VTC y un taxista, esta vez en Barcelona donde el primero roció con un spray de pimienta a un taxista en Barcelona tras intercambiar insultos y amenazas. Los hechos sucedieron en la zona de Vila Olímpica. Tal y como puede verse en un video al que ha tenido acceso este medio, el conductor de VTC afirma haber empleado el spray "en defensa propia". "Me has pegado un puñetazo" le ha dicho al taxista, que ha negado los hechos. "Mira los Cabify lo que hacen" se escucha al taxista. De fondo, otro dice "os vamos a reventar". Este suceso es uno más en la larga lista de enfrentamientos, insultos y agresiones que vive el sector del taxi y el de los vehículos de alquiler con conductor en los últimos meses.

Élite Madrid estrena directiva



La nueva Junta Directiva

Sergio Vega es el nuevo presidente de la Asociación Élite Taxi Madrid tras las elecciones celebradas el pasado de 17 de julio. Junto a Vega le acompañarán Adrián Martínez en la vicepresidencia, Javier Fernández en la secretaría y José Luis Martínez en la tesorería. El resto de la directiva lo conforman los vocales Javier Largo, José Agustín Úbeda, Cecilio González, Montserrat Monroy y Álvaro Gómez

Cáceres tendrá nueva Ordenanza

26 años después, el Ayuntamiento de Cáceres ha aprobado el borrador de la nueva ordenanza del taxi, que actualizará la actual normativa. De momento, según medios locales, el texto cuenta con el visto bueno de Radio Taxi y Cáceres Taxis, y de la Asociación de Trabajadores del Taxi. El nuevo texto regulará, entre otras cuestiones, las licencias, tarifas, vehículos, permisos municipales

de conductores, paradas o la prestación del servicio. La ordenanza también contemplará otros temas como la publicidad en los taxi y la indumentaria de los taxistas que no podrían vestir ropa deportiva o llevar chanclas mientras conducen. Ahora comenzará un periodo de alegaciones que puedan presentar los grupos de la oposición municipal.

Málaga refuerza los fines de semana

El Ayuntamiento de Málaga ha decidido incrementar hasta un 20% se la flota de taxis durante los fines de semana de verano. Con este aumento habrá unas 728 unidades de autotaxi prestando servicio durante esas 48 horas. La medida, de carácter temporal, ha sido acordada por el Área de Movilidad del Ayuntamiento y las asociaciones mayoritarias del taxi y estará en vigor hasta el mes de octubre. El número actual de taxis en Málaga es

de unos 1.430, de los cuales más de 200 trabajan a diario en el aeropuerto. Debido a la masiva afluencia de usuarios durante estos meses, el Consistorio está valorando también modificar el régimen de turnos del taxi en el aeródromo malagueño.

Al igual que se ha hecho con el fin de semana, el propósito es adecuar la oferta a la demanda para poder ofrecer más servicios a los miles de personas que transitan a diario por el aeropuerto.



Con la medida habrá unos 728 taxis por las noches

PREMIADOS METAL LUBE



Francisco Javier García

Licencia 09480

12 años al volante



Fernando Romero

Licencia 03726

4 años en el sector



Santiago García

Licencia 04448

7 años como taxista

150.000 euros para modernizar el taxi de Murcia

El Boletín Oficial de la Región de Murcia (BORM) recoge una partida de ayudas de 150.000 euros para mejorar tecnológicamente el sector del taxi. La inversión estará destinada a mejorar la señalización de los taxis con un módulo luminoso exterior, incorporar nuevos distintivos homologados e instalar los taxímetros e impresoras para ticket y facturas. Entre otras obligaciones los vehículos deben instalar antes de final de año un taxímetro debidamente precintado, homologado y verificado. El Gobierno regional establece esta línea de ayudas para mejorar el servicio a los usuarios y favorecer el cumplimiento de la normativa del taxi", ha asegurado el director Diez Revenga. Se subvencionará hasta el 40 % del coste de adquisición e instalación de los dos dispositivos (taxímetro y luminoso), con un máximo de 200 euros a cada beneficiario. Las personas que pueden optar a las subvenciones son los titulares en activo de una licencia de taxi otorgada por el municipio correspondiente y los propietarios de una autorización de transporte público interurbano de turismo (con tarjeta clase VT)



Se subvencionará hasta el coste taxímetro y luminoso

Formación policial para luchar contra el intrusismo

La Academia de la Jefatura de Marbella, la Policía Local de la ciudad malagueña y la Asociación Internacional de Policías (IPA) ha comenzado un curso sobre el intrusismo que se da en los vehículos de alquiler con conductor (VTC). El principal objetivo del curso es actualizar los conocimientos en esta materia a todos los policías que lo deseen y así mejorar sus actuaciones ante las demandas por parte de los profesionales del sector del taxi, así como por las empresas de VTC y los responsables de establecimientos y eventos. Javier Porcuna, concejal de Seguridad Ciudadana, explicó que desde la Policía Local se llevan a cabo “numerosas inspecciones a este tipo de vehículos para controlar cuestiones como la forma de contratación o los seguros”. Además de ampliar los conocimientos de los policías para garantizar la seguridad de los ciudadanos, indudablemente, con este curso también se pretende, según explicó Porcuna, “proteger al sector del taxi”.



El curso actualiza los conocimientos sobre intrusismo



Homenaje a ex directivos de RTT en su Cena de Hermandad



De izquierda a derecha: Manuel Benito, Julio Hernández, Carlos Herrera, Andrés Veiga, Enrique Gutiérrez y José Manuel Fernández



Carlos Herrera, a la izquierda, con Andrés Veiga

A pesar de que el tiempo no acompañó y en esta ocasión, a diferencia de los años anteriores, la cena tuvo que celebrarse en el interior de los salones, fueron muchos los socios que no dudaron en acudir a la cena de hermandad que Radioteléfono Taxi de Madrid celebró el 7 de julio.

Y si en 2016 Julio Hernández, ex presidente de RTT, recibía un sentido homenaje tras decidir no presentarse a la reelección y dejar el cargo, en esta ocasión tanto él como Enrique Gutiérrez, ex vicepresidente y Manuel Benito, ex vocal, recibían de manos del presidente, Andrés Veiga, y del vicepresidente, José Manuel Fernández, sus placas homenaje tras haberse jubilado. A los tres, Veiga les dedicó palabras de agradecimiento por el esfuerzo y dedicación que, durante más de dos décadas, han dedicado a la entidad.

No fueron los únicos homenajeados de la noche ya que, como es habitual, todos los socios que han cumplido más de 25 y 35 años como cooperativistas en la emisora, así como los jubilados, recibieron su recuerdo de manos de la directiva de Radioteléfono. Para todos ellos el presidente Veiga también tuvo palabras de gratitud, especialmente para Carlos Herrera, actual presidente de la Sociedad Cooperativa del Taxi, SCAT, y que también recibió su placa de agradecimiento por cumplir más de 35 años como socio.

Multitudinaria cena

Unos 400 socios acudieron a una velada festiva a la que acudieron además, otras caras conocidas dentro del sector del taxi. Miembros de las directivas de la Asociación Madri-

leña del Taxi, Federación Profesional y Gremial Madrid no se perdieron la cita, como tampoco lo hicieron los representantes de otras cooperativas, como SCAT o Radio Taxi Independiente. También estuvieron presentes dirigentes de MMT Seguros y UECA, ambas mutuas estrechamente vinculadas con el sector. Y, como en ocasiones anteriores, zamoranos, alcarreños, segovianos y abulenses estuvieron representados por miembros de sus respectivas peñas.

Una vez concluida la cena, Veiga aprovechó la rifa de regalos para agradecer a todas las empresas colaboradoras haber contribuido en el sorteo un año más que se celebró de forma rápida para, posteriormente, poder disfrutar de un animado espectáculo en el que la música y el baile mantuvo a muchos despiertos hasta altas horas.



Varios momentos de la cena

IL NUOVO CANTIERO DI PRODUZIONE

LA NUOVA LINEA DI PRODOTTI

LA NUOVA LINEA DI PRODOTTI

IL NUOVO CANTIERO DI PRODUZIONE

-
-
-
-



IL NUOVO CANTIERO DI PRODUZIONE

-
-
-
-
-



IL NUOVO CANTIERO DI PRODUZIONE

-
-
-



IL NUOVO CANTIERO DI PRODUZIONE

IL NUOVO CANTIERO DI PRODUZIONE

IL NUOVO CANTIERO DI PRODUZIONE

Más sombras que luces en la última asamblea de AGATM

Los socios, por mayoría, dijeron finalmente no a la venta de la sede social de la Asociación Gremial Madrid. Se negaron a pesar de la petición explícita hecha por su presidente, Miguel Ángel Leal, de tener una entidad “fuerte y viable” para mantener la lucha contra la liberalización del sector que pretende la CNMC. Los socios tampoco aprobaron las cuentas, con unas pérdidas de más de 645.000 euros, ni la doble afiliación, aunque sí dieron un voto de confianza a la directiva aprobando unos presupuestos “más realistas” para 2017.



Las asambleas, ordinaria y extraordinaria, se celebraron el 15 de julio

“**Q**uiero agradecerles que seáis socios de esta casa, porque es la única organización que de verdad está defendiendo los intereses de todos los taxistas, no solo de Madrid, sino de toda España”. Así comenzaba el presidente de Gremial Madrid, Miguel Ángel Leal, su informe de presidencia, cuya lectura se alargó más de una hora mientras desgranaba las últimas actuaciones realizadas por la asociación. Lo hizo durante la asamblea general ordinaria celebrada el pasado 15 de julio a la que solo acudieron 233 socios. Una cifra inferior a la esperada dada la importancia de los temas que iban a tratarse tanto en la sesión ordinaria como en la extraordinaria. En esta última, además, se planteó la venta de la actual sede de la asociación que, finalmente y por mayoría, fue rechazada.

Pero antes de pasar a la sesión extraordinaria, Leal quiso explicar en el informe de presidencia todo lo que la asociación ha hecho durante este último año, y el por qué, en su opinión, era necesario contar con una entidad “fuerte y viable” desde el punto económico, centrándose

principalmente en la lucha judicial contra la CNMC, a quien señaló como el principal enemigo del taxi “mucho más peligroso que Uber y Cabify”.

A lo largo de su discurso, Leal insistió en que solo Gremial “está en todos los lugares en los que tiene que estar defendiendo al sector” y recalcó que son sus socios los que han conseguido “en hasta dos ocasiones” frenar la liberalización del sector. Recordó Leal que la asociación Gremial convocó a sus socios a manifestarse contra la CNMC en febrero de 2016. Una protesta que, rememora, solo contó con el apoyo de la asociación Élite y que, sin embargo, calificó como una de las más productivas. “Dentro del Gobierno son muchos los que están en contra de este organismo creado por De Guindos”, subrayó Leal a la asamblea, para incidir en que “desde entonces, el taxi ha tenido una presencia

“La CNMC es el principal enemigo del taxi”

en todos los ámbitos de la administración que nunca antes había tenido". "El ROTT sigue vigente y fue vuestro logro", insistió, para aclarar que "también lo fue -logro de los socios- cuando se protestó contra la Ley de Garantía de Unidad de Mercado, que excluye al taxi en el preámbulo de la ley".

Pero la CNMC no es el único frente abierto para el sector, tal y como señaló Leal durante su exposición. También lo es recuperar el 1/30 y frenar la concesión de autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor, manifestó. "Ahora hay 2.319 autorizaciones legales circulando y 3.000 pendientes de entregarse. Algunas de ellas de ilustres traidores", aseguró.

Para tratar de revertir esta situación, Gremial se personó en el recurso que mantiene la Comunidad Madrid contra la concesión de autorizaciones para, además, pedir la nulidad de todas las concesiones. Algo que finalmente no se podrá llevar a cabo. No obstante, desde



Miguel Ángel Leal, presidente de Gremial Madrid

“El negocio se está secando y tenemos que recuperarlo”

Gremial esperan que el Ayuntamiento de Madrid, que no ha sido informado de todo el proceso, se termine personando, igual que ha hecho en el recurso contra el ROTT, y pida la nulidad de las autorizaciones. "Hemos dado un voto de confianza al Ayuntamiento y confiamos en que se persone y pida la nulidad, porque así volveríamos al punto inicial y se debería empezar de cero".

"Otra posibilidad para volver al 1/30", señaló, "es que el Supremo diga que las peticiones de autorizaciones VTC que las CCAA han tenido razón al denegar las autorizaciones". De no ser así, habría que plantear otras opciones, aunque desde Gremial insistieron en que pelearían cada autorización.





233 socios acudieron a la asamblea



La sede de Gremial se ha librado de la venta, de momento.

Muchos frentes, pocos recursos

Con tantos frentes abiertos, la asociación requiere de una buena salud financiera que, a la vista de sus cuentas, no tiene. La entidad presentó un ejercicio en negativo, que los socios rechazaron, con pérdidas de 645.919 euros. Una desviación presupuestaria "monumental" y unas cifras contables "malas" tal y como reconoció el propio presidente. Entre los porqués de esta situación, Leal insistió en que el socio "no solo tiene que pagar la cuota de su asociación, también hay que hacer uso de todos los servicios de gestoría y eso es algo", lamentó, "que no se hace, a pesar de haber aumentado la cartera de servicios". Tras el turno de intervención, en el que participaron, entre otros Alberto de la Fuente, ex directivo de la asociación y Miguel Ángel García, ex candidato a la presidencia, que criticaron duramente la gestión y solicitaron el voto en contra, los socios decidieron no respaldar estas cuentas. No obstante, la Directiva sí consiguió sacar adelante la aprobación de los presupuestos. Un "voto de confianza" que agradeció a los socios y que contemplaba un beneficio de 2.857 euros a pesar de una bajada en la cifra de negocio de más de 600.000 euros. "Queremos ser realistas para evitar lo que ha sucedido este año", insistió Leal.

Ya en Asamblea Extraordinaria y con la idea de recuperar socios y parte del negocio perdido, la directiva también propuso derogar el punto 12 del artículo 13, por el cual está prohibida la doble afiliación. Como recalcó el presidente, la entidad "empezó a morir cuando se echó de Gremial a los socios con doble afiliación".

Por ello, la actual Junta entendía que era un paso importante dar marcha atrás y recuperar a buena parte de esos socios. "El negocio se está secando, cada vez son menos los socios que usan nuestros servicios y tenemos que recuperarlo", insistió. Los socios, no obstante, votaron que no a este punto.

"Gremial necesita un cambio en el modelo de negocio"

Gremial se queda en Santa Engracia

Pero si había un punto esperado ese fue el sexto en el que se proponía la transmisión del inmueble de Santa Engracia, actual sede social de la entidad. Valorado en 4,4 millones de euros, se informó a los socios de que ya se habían recibido ofertas de más de 6 millones. A pesar de la amplia explicación dada por el presidente sobre la necesidad de "solar la stre" y recuperar solvencia económica, los socios se mostraron rotundos al no acceder a la venta de un inmueble emblemático. Para algunos de los socios que subieron al estrado a informar sobre su voto en contra, algunos apuntaron a que había alternativas antes de vender el edificio. Además, tampoco se mostraron a favor de trasladar la sede social a la Calle Cidro número 2, en la zona sur de la ciudad, donde la directiva había visto un edificio valorado en 2,3 millones de euros en el que instalar la nueva sede, así como un solar de 5.000 m² en Fuenlabrada (700.000 euros). En ese espacio

se habría proyectado la construcción de una ITV, gasolinera, electrolinera, lavado automático y otros servicios para socios. "Un cambio en el modelo de negocio" propuesto por la directiva que solo convenció a 27 socios que votaron que sí. 131 de los asistentes a la asamblea dijeron que no a la venta, mientras que 11 decidieron abstenerse.

En este mismo punto, el presidente de Leal también anunció su intención de crear una comisión independiente con miembros de MMT, SCAT y UECA, además de otros socios anónimos. De esta manera pretendía garantizar la transparencia en la venta del edificio. Sin embargo, los presidentes de estas tres entidades, Román Rodríguez Casas, Carlos Herrera y Javier Fermín Albendea respectivamente, tomaron la palabra por alusiones para anunciar su voto en contra de la venta. Junto a ellos salieron, también a mostrar su rechazo al punto, otros socios de Gremial, si bien hubo socios que dieron su opinión sobre el porqué de su voto a favor al considerar que la actual sede es un "lastre" y que es el momento de romper con la "política rancia y obsoleta".

Además de los presupuestos, los socios sí aprobaron diferentes modificaciones estatutarias que, tal y como informó el presidente, eran subsanaciones requeridas por la propia Comunidad de Madrid que debían actualizarse.

De momento Gremial seguirá en su sede de Santa Engracia, con unos presupuestos muy ajustados ofreciendo a sus socios nuevos servicios que, confían, utilicen más a menudo para mantener, tal y como explicó el presidente, la actividad judicial y de representación del sector tanto en España como en Europa.



1. **Introduction**
 This document provides a comprehensive overview of the project's objectives, scope, and the methodology employed for data analysis.



2. **Methodology**
 The research methodology is grounded in a combination of qualitative and quantitative approaches, ensuring a holistic understanding of the subject matter.



3. **Data Collection**
 Data was collected through a series of structured interviews and surveys, designed to capture a wide range of perspectives and experiences.



4. **Data Analysis**
 The collected data was analyzed using advanced statistical techniques and thematic analysis to identify key trends and insights.

5. **Results**
 The analysis reveals several significant findings, including a strong correlation between the variables studied and the outcomes observed.

6. **Conclusion**
 The study concludes that the findings have important implications for the field, providing a clear path for future research and practical applications.

7. **References**
 The following references provide the theoretical and empirical foundation for the research presented in this document.

8. **Appendix A**
 This appendix contains the detailed survey instrument used to collect data from the study participants.

9. **Appendix B**
 This appendix provides a detailed description of the interview protocol and the questions used during the data collection phase.

10. **Appendix C**
 This appendix includes the raw data collected during the study, presented in a structured format for transparency and reproducibility.

11. **Appendix D**
 This appendix contains the statistical analysis results, including the calculation of correlation coefficients and regression models.

12. **Appendix E**
 This appendix provides a detailed account of the ethical considerations and the steps taken to ensure the integrity and confidentiality of the research.

13. **Appendix F**
 This appendix includes the consent forms and other documentation related to the ethical approval of the study.

14. **Appendix G**
 This appendix contains the contact information for the researchers and the institutions involved in the study.

15. **Appendix H**
 This appendix provides a glossary of key terms and definitions used throughout the document to ensure clarity and consistency.

16. **Appendix I**
 This appendix includes a list of abbreviations and acronyms used in the text to simplify the language and improve readability.



1. **Introduction**
 This section introduces the research topic and outlines the primary objectives and the scope of the study.

2. **Methodology**
 The methodology section describes the research design, data collection methods, and the analytical techniques used.

3. **Data Collection**
 This section details the process of gathering data, including the selection of participants and the instruments used.

4. **Data Analysis**
 The data analysis section explains how the collected data was processed and analyzed to derive meaningful results.

5. **Results**
 This section presents the findings of the study, highlighting the key observations and statistical outcomes.

6. **Discussion**
 The discussion section interprets the results, relates them to existing literature, and discusses the implications of the findings.

7. **Conclusion**
 The conclusion summarizes the main points of the study and provides a final perspective on the research.

8. **References**
 This section lists the academic sources and literature that informed the research and are cited throughout the document.

9. **Appendix A**
 This appendix contains the survey questionnaire used to collect data from the study participants.

10. **Appendix B**
 This appendix provides the interview schedule and the list of questions used during the data collection phase.

11. **Appendix C**
 This appendix includes the raw data collected during the study, presented in a structured format.

12. **Appendix D**
 This appendix contains the statistical analysis results, including the calculation of correlation coefficients and regression models.

13. **Appendix E**
 This appendix provides a detailed account of the ethical considerations and the steps taken to ensure the integrity and confidentiality of the research.

14. **Appendix F**
 This appendix includes the consent forms and other documentation related to the ethical approval of the study.

15. **Appendix G**
 This appendix contains the contact information for the researchers and the institutions involved in the study.

16. **Appendix H**
 This appendix provides a glossary of key terms and definitions used throughout the document to ensure clarity and consistency.

17. **Appendix I**
 This appendix includes a list of abbreviations and acronyms used in the text to simplify the language and improve readability.

18. **Appendix J**
 This appendix contains the raw data collected during the study, presented in a structured format.

19. **Appendix K**
 This appendix contains the statistical analysis results, including the calculation of correlation coefficients and regression models.

20. **Appendix L**
 This appendix provides a detailed account of the ethical considerations and the steps taken to ensure the integrity and confidentiality of the research.



Ibiza, barra libre para los piratas

Los taxistas de Ibiza llevan años presenciando como el número de “piratas” se ha incrementado de manera considerable y no dudan en reconocer que actualmente podría haber incluso más conductores ilegales que verdaderos profesionales del sector del taxi. Esta situación está provocando mucha tensión ya que, además de los piratas con coches particulares, el intrusismo sobre el taxi está adoptando muchas variables que dañan cada vez más su actividad en el mercado.



Parada de taxis de Ibiza

Es difícil identificar en un solo frente el intrusismo que sufren los trabajadores del sector del taxi en la isla de Ibiza. Si en las grandes capitales de la península como pudieran ser Madrid o Barcelona, la competencia más feroz proviene de los vehículos de alquiler con conductor, en Ibiza es mucho más difícil calificarlo puesto que, como los propios taxistas explican, “aquí cualquiera coge el coche y se dedica a trasladar personas”.

Ese intrusismo se vive de una manera mucho más intensa durante los meses de verano. Con la apertura de las grandes discotecas de la isla y la llegada de las altas temperaturas, la gente aterriza en Ibiza de manera incesante y la demanda dentro del transporte se incrementa en unos porcentajes altísimos.

“Este comienzo de verano está siendo, por llamarlo de alguna manera, apoteósicamente explosivo”. Son palabras de Nicolás, taxista de Ibiza y representante de la organización Élite Corsaris

d`Eivissa, precisamente una asociación que nació hace ahora casi dos años con la idea de luchar contra los piratas que tanto daño producen a los taxistas. “Se están poniendo las botas en todos los sitios donde van”, sentencia el portavoz de la asociación con una consistencia en sus palabras que no deja lugar a dudas.

Preocupante falta de medios

El principal problema que reconocen los taxistas es que con la buena voluntad no se puede acabar con esta crítica situación. Hace falta que la administración tome cartas en el asunto de verdad, y que no se limiten a anunciar buenas actuaciones. “Hemos mantenido reunio-

“Están cobrando a los clientes el doble o el triple”

“Pronto habrá más piratas que taxistas”

nes con el Consell Insular y tienen muy buena voluntad, nos cuentan las medidas que van tomando, pero están muy limitados”, explica Nicolás, que apunta en una primera lista de responsables a Montoro y su famosa ley de limitación del personal funcionario. “Esta limitación afecta a los inspectores de transportes, de trabajo, de la Seguridad Social, Policía, etc.”, explica. Esta escasez en el número, ha provocado que el personal que está trabajando para luchar contra el intrusismo “está cansadísimo porque no tienen recursos ni herramientas para poder hacer frente a esta tromba salvaje de intrusismo”. “Si fueran 50 o 60 piratas, bueno, pero es que pronto, sino los hay ya, va a haber más piratas que taxistas”, advierte Nicolás.

Uno de los puntos donde el intrusismo se manifiesta en su máximo esplendor es el aeropuerto de Ibiza, que recibe cada día a miles de turistas dispuestos a pasar unas vacaciones en la atractiva isla balear. “Un día normal en el aeropuerto puede haber entre 40 o 50 piratas que están captando gente y luego también están fuera”, indica el taxista que advierte de los continuos momentos de tensión que se suceden cuando los piratas abordan a los turistas en la terminal. “Los vigilantes los conocen a todos, saben cómo negocian y cómo tratan a la gente”, manifiesta el portavoz de Élite Corsaris, quien teme de la existencia de una “mano negra” que está impidiendo que las fuerzas de seguridad no actúen como se debe sabiendo lo que sucede. “No es normal que la Policía que está en el aeropuerto no haga nada”.

Reuniones en el aeropuerto

En ese listado de supuestos responsables, los taxistas también apuntan al director del aeropuerto, del que manifiestan que “nunca se sabe nada de él”. “No es normal que en un mismo año un director tenga tantos problemas y parece que le de igual”, explica Nicolás que recuerda que han sido varios los colectivos que trabajan en el aeropuerto y que se han manifestado en 2017 contra su

gestión. “No nos explicamos lo que está pasando con este buen hombre que permite que esté sucediendo todo esto”, indica Nicolás.

Al hilo de lo que sucede en el aeropuerto, las reuniones se han ido sucediendo en los últimos meses. El último encuentro entre las administraciones para intentar poner un poco de orden y coordinar la lucha contra los piratas se produjo el pasado 7 de julio. En esa reunión acudieron representantes del Ayuntamiento de Sant Josep, la Guardia Civil y los propios taxistas. En la misma se acordó que habrá una mayor presencia de la Guardia Civil y de la Policía Local de Sant Josep de manera

formación. Hay algunos cursos donde hay personal especializado contra el intrusismo y según tengo entendido, son los propios policías los que quieren introducirse en el tema especializándose en el intrusismo, pero se debe de actuar con rapidez”, explica el portavoz de Élite Corsaris.

Pero la falta de personal no es algo que coja de sorpresa ni a los taxistas ni al personal de Ibiza que ya el año pasado recibió refuerzo de inspectores que se trasladaron desde Palma de Mallorca hasta la isla ibicenca. “Este año han venido menos, sí que están viniendo pero es ridículo lo que están haciendo porque los controles los hacen a la entrada del



El propio sector informa sobre el uso del taxi legal

permanente, que será complementada con la asistencia de informadores puestos por las asociaciones de taxistas y transportistas, para avisar a los clientes de que deben hacer uso del taxi legal. De esta manera quieren que los clientes no sean abordados dentro de la terminal por los piratas.

Y es que precisamente la inoperancia vivida hasta ahora es la que ha permitido el crecimiento tanto en el número como en las actuaciones de los piratas. “Actúan así porque nadie les dice nada. Puede que se estén tomando medidas, no lo podemos negar, pero no son suficientes”, denuncia el taxista, que también observa una falta de conocimientos en la materia en los propios inspectores y policías. “Los cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado deberían tener una

aeropuerto, por lo que los piratas los esquivan fácilmente y no están haciendo los controles como corresponde”, critica Nicolás.

Nuevas formas de intrusismo

Con respecto a los piratas, los taxistas no tienen dudas de que se trata de “organizaciones mafiosas”. “No tienen nada que perder, son gente de fuera, sobre todo del este de Europa y Marruecos, aunque también hay muchos argentinos e italianos”, afirma el representante de la organización de los taxistas. “Es cierto que actúan así porque nadie les dice nada. Están haciendo lo que les da la gana y nadie hace absolutamente nada y las autoridades y ayuntamientos se limitan a cubrir el expediente”.



Ibiza recibe en verano a cientos de miles de turistas

Pero es que además de hacer frente a los piratas que trabajan con vehículos particulares sin licencia alguna y organizados en clanes, los taxistas de Ibiza también tienen que hacer frente a otras formas de competencia ilegal. Este es el caso de los vehículos de alquiler con conductor (VTC) procedentes de otros lugares de la península, especialmente de Madrid, Barcelona y Asturias. “Estos también están trabajando como les da la gana porque no hay ningún tipo de control. Se calcula que pueden trabajar en 3 meses, 18 días fuera de su comunidad”, explica Nicolás. “Sin embargo, nos consta que están trabajando como si fuera un taxi en la calle, trasladándose lo que sucede en la península a la isla”.

El problema no descansa en los piratas y en estos vehículos de alquiler que están recogiendo clientes “con total impunidad y de manera totalmente ilegal”. Los taxistas también denuncian la existencia de empresas que dan servicios con lo que se denomina vehículos de cortesía, que en teoría forman parte de una determinada empresa. Sin embargo, es en la forma de cobro donde “engordan la factura cobrándola a través de un hotel y no podemos cerciorarnos de lo que están cobrando, pero sí que lo podemos imaginar”. Los conductores de estas empresas no deberían cobrar un precio extra por estos viajes ni mucho menos captar viajeros.

Por último, la última forma de intrusismo en el transporte de personas que se ha puesto de moda es la llevada a cabo por empresas que en teoría se dedican al mantenimiento de casas. “Además de alquilar la casa y ocuparse del mantenimiento, estas empresas van a reco-

ger a la gente al aeropuerto. El problema es que esa misma gente puede estar compenetrada con otros que entren y roben todo, porque no hay que olvidar que son organizaciones mafiosas”, explica Nicolás, que continúa afirmando que este tipo de empresas se sirven de una tarjeta de transporte mixta, lo que quiere decir que pueden llevar material para hacer ese mantenimiento y también personal de la empresa. “Lo que sucede es que con esa tarjeta no pueden recoger gente en el aeropuerto, porque van a recoger a clientes, no a personal de la empresa, y sin embargo estos conductores van al aeropuerto con la tarjeta de la sociedad y se dedican a captar clientes y a llevarlos a sus casas”.

Cuando los propios taxistas, una vez descubren a estas personas, preguntan

cuánto están cobrando a esos clientes, los conductores responden que no cobran por esos servicios, pero los profesionales del taxi aseguran que en alguna ocasión algún cliente ha asegurado que estas empresas le han cobrado hasta 200 euros por un trayecto. “El problema está en cómo demuestras que esta gente ha cobrado, porque estas empresas ya se encargan a los clientes de decirles que se callen y nieguen que hayan pagado algo”.

El principal escollo, apuntan los taxistas, es que no se trata de una sola compañía de este tipo, sino que son varias las que han optado por esta forma de trasladar personas de forma ilegal. “Se están creando muchas empresas que básicamente se dedican a esto. Pero lo grave no es ya solo que lo que están ha-

Taxistas de Élite España lucharán en Ibiza contra los piratas

En las últimas semanas, la situación crítica que sufren los taxistas de la isla de Ibiza con el intrusismo se ha extendido también por medios de comunicación generalistas, incluyendo un reportaje en el programa de Cuatro, En el punto de mira. Tras el mismo, esa semana, profesionales del sector de la Federación Élite Taxi España, anunciaron que a lo largo del verano se desplazarán a la isla para “limpiar de piratas el aeropuerto de Ibiza”.

En un mensaje enviado a Roberto Llamas, responsable del aeropuerto de la isla ibicenca, Alberto Álvarez, portavoz de Élite Taxi Barcelona, informó que en breve llenarán “un ferry de taxis de Barcelona dirección Ibiza”. El representante de la asociación catalana indicó que se dirigirán al aeropuerto de la isla porque consideran que lo que sucede allí con el intrusismo sobre el taxi legal es “la vergüenza más grande de la historia de todos los aeropuertos de España”.

Álvarez finalizó el mensaje sobre Llamas advirtiéndole que los taxistas de Élite se quedarán en Ibiza “limpiando la isla de piratas que ponen en peligro la vida y la seguridad de los visitantes de Ibiza”.

“Los piratas hacen lo que les da la gana y nadie dice nada”

ciendo es totalmente ilegal, lo grave es que están cobrando el doble o el triple de lo que vale un servicio a los clientes”, explica el portavoz de Corsaris.

“En Ibiza, el más tonto coge un coche, empieza a trabajar y nadie le dice nada”, sentencia Nicolás, que tiene muy claro que la principal herramienta para acabar con esta crítica situación es reforzar el control policial en zonas como el aeropuerto las 24 horas al día. “Si no puede ser así, pedimos que por lo menos haya algún tipo de acuerdo con la seguridad privada del aeropuerto para que controle”. Los profesionales del taxi consideran que esta medida tendría un efecto disuasorio sobre los piratas. “Nosotros el año pasado hacíamos algunas patrullas y en cuanto nos veían se iban. Pero no podemos hacer patrullas de vigilancia cada vez que salgamos a trabajar”, explica el taxista, quién argumenta que ahora la estrategia pasa por hacer ver a la gente el verdadero problema existente con el intrusismo en Ibiza, que puede acabar con un trabajo público, legal e histórico como el taxi.



Puntos informativos del taxi





Germán Ubillos.
Premio Nacional de Teatro

El fracaso de un sistema

Queridos lectores, “Mi querida España” iba a ser el título de mi artículo de hoy, que he titulado sin embargo “El fracaso de un país”, dados los calores reinantes que, como solía decir Albert Camús, suelen ser el origen de todos los crímenes, asesinatos y violencias. He preferido suavizarlo y titularlo el fracaso de un sistema, y lo he hecho por varias razones que ya conocemos, no solo porque se estén perdiendo las conquistas sociales, que hayan desaparecido los viajes del “Imsero”, o que miles de jubilados y pensionistas se queden sin vacaciones porque el señor Rajoy les haga devolver en la declaración de la renta sumas desproporcionadas con las que pensaban veranear después de haber trabajado duro durante toda la vida, detrayéndoseles un tercio de sus ingresos en concepto de reserva para que pudieran gozar de una merecida vejez.

Bien, pero esto es “peccata minuta” si lo comparamos con la situación de la juventud. Los jóvenes españoles se declaran pesimistas sobre su futuro, así lo manifiesta el barómetro del Centro Reina Sofía sobre adolescencia y juventud. Los jóvenes se sienten muy desanimados sobre su capacidad para transformar la realidad social. Chicos y chicas entre los 15 y los 29 años, sienten como si se hubiese echado el freno al progreso.

Siete de cada diez ven probable tener que trabajar “en lo que sea” - el (68%) -, lo que significaría aceptar empleos por debajo de su cualificación. La juventud percibe que sus posibilidades laborables serán peores que las de sus padres (46%). Cuatro de cada diez (el

39%) consideran que existe una alta probabilidad de tenerse que ir al extranjero para poder trabajar.

Para la mitad de los jóvenes españoles tener que salir de España a buscar trabajo es “una desgracia”.

Jofree López, (sociólogo), deduce en sus estudios que la juventud española tiene bastante asumido que van a soportar durante bastante tiempo la precariedad. Y apenas un tercio de la gente joven logra pagar todos sus gastos con sus propios ingresos.

Para Julia Chica Linares, presidenta del Consejo de la Juventud de España, piensa que cunde el desánimo ente los jóvenes. Tienen una desafección absoluta sobre los políticos y les atraen, sin embargo, las fuerzas armadas y las ONGS. Están encerrados en su supervivencia y ven el poco compromiso de los partidos con sus anhelos y sus necesidades.

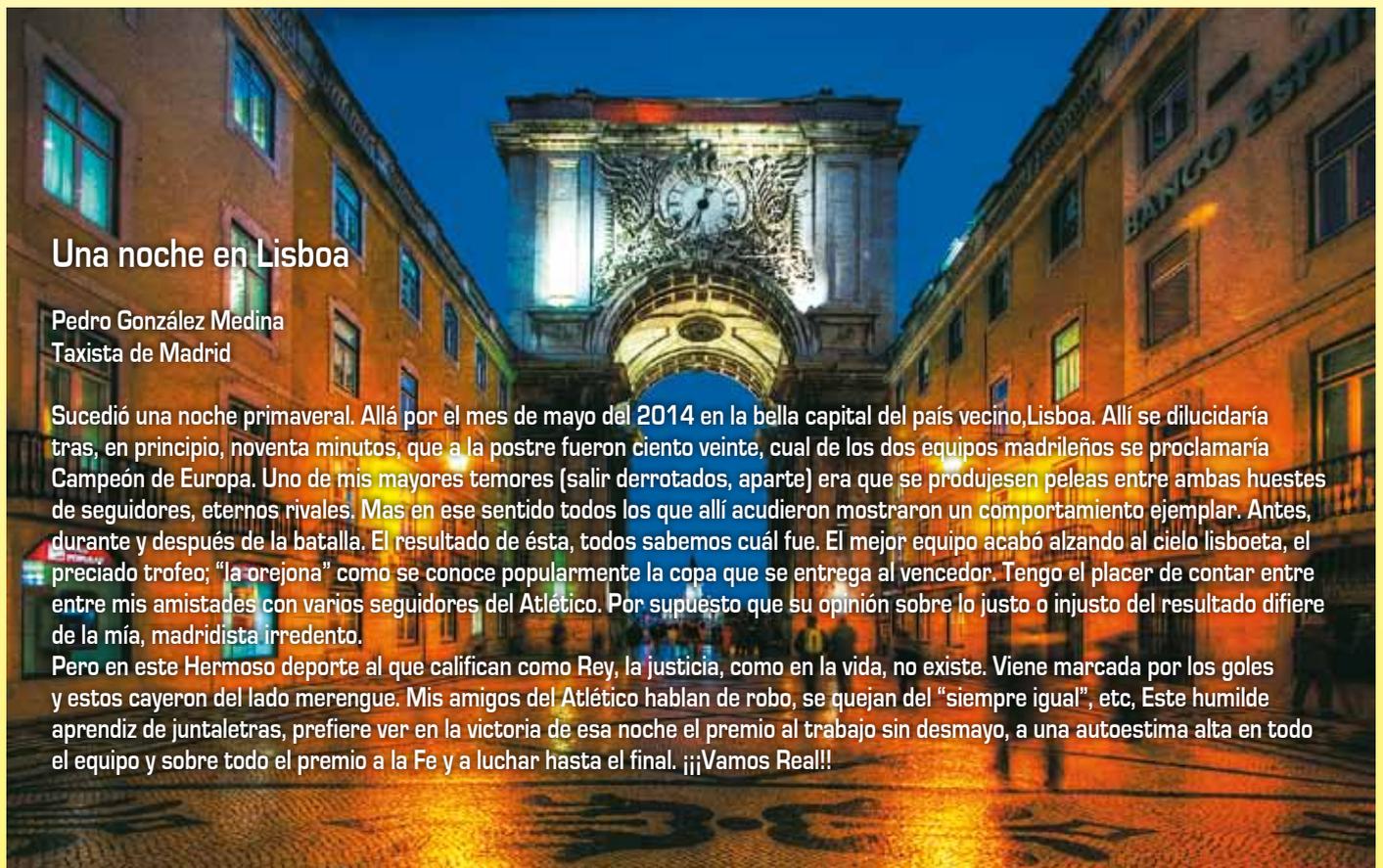
El mal trato a la tercera edad exigiéndoles devolver fuertes cantidades de sus pensiones a la hora de hacer la declaración sobre la renta y el creciente abandono de la juventud a su propia suerte, hace que el sistema económico – político sea un fracaso, a pesar de la parafernalia propagandística que hace el gobierno, de forma permanente y machacona, pues hay que legislar y hay que gobernar para todos los españoles y son precisamente los jóvenes y los ancianos los más vulnerables, no digamos la cultura y sobre todo el teatro que está en manos del Partido Socialista y de Podemos, una especie de monopolio. Pero de esto hablaré otro día pues por hoy ya está bien.

Una noche en Lisboa

Pedro González Medina
Taxista de Madrid

Sucedió una noche primaveral. Allá por el mes de mayo del 2014 en la bella capital del país vecino, Lisboa. Allí se dilucidaría tras, en principio, noventa minutos, que a la postre fueron ciento veinte, cual de los dos equipos madrileños se proclamaría Campeón de Europa. Uno de mis mayores temores (salir derrotados, aparte) era que se produjesen peleas entre ambas huestes de seguidores, eternos rivales. Mas en ese sentido todos los que allí acudieron mostraron un comportamiento ejemplar. Antes, durante y después de la batalla. El resultado de ésta, todos sabemos cuál fue. El mejor equipo acabó alzando al cielo lisboeta, el preciado trofeo; “la orejona” como se conoce popularmente la copa que se entrega al vencedor. Tengo el placer de contar entre mis amistades con varios seguidores del Atlético. Por supuesto que su opinión sobre lo justo o injusto del resultado difiere de la mía, madridista irredento.

Pero en este Hermoso deporte al que califican como Rey, la justicia, como en la vida, no existe. Viene marcada por los goles y estos cayeron del lado merengue. Mis amigos del Atlético hablan de robo, se quejan del “siempre igual”, etc, Este humilde aprendiz de juntaletras, prefiere ver en la victoria de esa noche el premio al trabajo sin desmayo, a una autoestima alta en todo el equipo y sobre todo el premio a la Fe y a luchar hasta el final. ¡¡¡Vamos Real!!!



STYLING: [unreadable]

STYLING: [unreadable]



STYLING: [unreadable]

STYLING: [unreadable]

STYLING: [unreadable]

STYLING: [unreadable]

STYLING: [unreadable]

Los precios especiales para taxi que se ofrecen son orientativos y pueden estar supeditados a variaciones de última hora por fabricantes y concesionarios. La **Gaceta del Taxi** recomienda una serie de concesionarios que ofrecen condiciones especiales para los profesionales del sector.

MADRID

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



CITROËN

C-Elysee Exclusive GLP	1.587	115	11.500
C-Elysee Exclusive HDI Blue	1.560	100	11.990
C-Elysee Shine HDI Blue	1.560	100	11.440
C4 Picasso HDI Blue	1.560	100	16.150
C4 Picasso HDI Blue	1.560	120	16.820
C4 Picasso HDI Blue Aut./Eat6	1.560	120	17.725
GC4 Picasso HDI Blue	1.560	100	16.925

*PRECIOS DESDE

TALLERES CASTILLO. Telfs. 91 358 02 03 - 91 323 49 89

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



DACIA

Lodgy laureate Dci 5P	1.461	110	11.450
Lodgy laureate GLP	1.600	100	10.650*

*No incluido gastos de preparación taxi.

RENAULT JURADO. Tel. 91 401 05 49

C/ Alcalá, 187 Madrid



FIAT

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



FORD

Tourneo Customs trend / Eurotaxi	1.997	130	29.940
Tourneo Connect trend /Eurotaxi	1.556	120	29.330

*No incluido gastos de preparación taxi.

CONDE TAXI. Tel. 91 525 15 00

Ctra. de la Fortuna, km. 0,5. Madrid



MERCEDES

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

*El precio no incluye equipamiento para taxi.



NISSAN

Leaf (eléctrico)	109/80kw	-	30.025*
e-NV200 (eléctrico)	109/80kw	-	30.060*

No incluido en el precio plan MOVEA ni otras ayudas institucionales.

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



PEUGEOT

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

*Preparación de taxi e IVA incluidos.

HERMANOS VIÑARÁS. Tel. 91 69 044 20

c) Luis Sauquillo, 88. Fuenlabrada



RENAULT

Kangoo TPMPR dCi 5P / Eurotaxi	1.461	110	16.090*
--------------------------------	-------	-----	---------

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



SEAT

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
Leon ST GNC	1.968	110	17.980
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.



SKODA

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

Los precios incluyen IVA y NO incluyen preparación Taxi

MOTOR TOMÉ, S.A. Telf. 91 329 13 83

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



TOYOTA

Prius + Eco	1.800	136	24.130
-------------	-------	-----	--------

COMAUTO SUR. Telf. 91 498 71 70

Avda. Carlos Sainz, 11 - Leganés



VOLKSWAGEN

Caddy Maxi tdi /manual	1.968	102	19.778
Caddy Maxi tdi DSG	1.968	102	21.370
Caddy Maxi tdi /manual	1.968	150	22.286
Caddy Maxi tdi DSG	1.968	150	24.047

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

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
-----------------	------	------	-------



CITROËN

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.



DACIA

Lodgy DCi laureate	1.461	110	11.890
Lodgy DCi GLP	1.461	110	11.024



FIAT

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



FORD

Tourneo Custom/ man	1.300	100	25.200
Tourneo Custom/ man	1.600	125	25.900



NISSAN

Leaf 24 (eléctrico)	109/80kw	-	32.120*
e-NV200 (eléctrico)	109/80kw	-	32.600*

*No incluido plan Movea ni otras ayudas oficiales.



PEUGEOT

508 SW Active Blue HDI	1.600	120	17.785
5008 Active Blue Hdi	1.600	120	19.925

Iva y matriculación incluidos.

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



RENAULT

Megane Scenic	1.461	105	—
Megane Scenic	1.461	110	—
Megane Scenic	1.461	130	—



SEAT

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	1.968	110	18.299
Toledo TDI CR Style	1.968	110	17.990
Toledo TDI CR Reference	1.968	115	15.950



SKODA

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/ Aragón, 602. Barcelona.



SSANGYONG

Rodiis D22T Premium/man	2.200	178	20.900
Rodiis D22T Premium/automat	2.200	178	21.900

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



TOYOTA

Prius + Eco	1.800	136	24.300
-------------	-------	-----	--------



VOLKSWAGEN

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

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

Vendo taxi con licencia par y libranza en viernes, con Seat Toledo matrícula HWM, tres años y 187.000 km. 142.000 euros. Guadalupe del Casar. Tel. 646783577-916124879 Email. lupe2605@yahoo.es

Vendo martes par, superb con 6 años, mampara y perfecto estado. 140.000euros Contacto: Ruth Cáceres. Email. Ruthpi@hotmail.com

Se necesita conductor de eurotaxi para viernes tardes y fines de semana días completos. Seriedad y responsabilidad Lucio Serrano de la Fuente. Tel. 667521867 - 625522392 Email. Lucioserrano2@gmail.com

Se necesita conductor taxi miércoles con emisora amarilla, para turno solo Zona Aluche carabachel, máxima seriedad. Ricardo Herrero. tel. 609744084

- 609744084. Email. rrr7359@gmail.com

BARCELONA Busco trabajo como asalariado en turno indiferente. Tengo 10 años de experiencia. Marc Asensio. Tel. 617185128. Email. Fasakeronte@gmail.com

Busco taxi para trabajarlo solo a fijo, persona seria, español, 49 años, posibilidad de parking a medias. Jose María Monzón Merencio. Tel. 619171154. Email. pepemonzon@gmail.com

Busco trabajo como conductor. Vivo en Boadilla. No fumo. No tengo experiencia pero me ayudarían amigos 1os.d. Solo pido librar 24 h, de puesta sol del V a S. Esteban Hernández Gavin. Tel. 644444975 - 916336204. Email. estebanras@gmail.com

Vendo licencia. Libra miércoles par, con o sin coche (Prius de diciembre de 2014 con 207.000km) Con coche, 140.000 euros, sin coche, 130.000 euros. Daniel Rodríguez López. Tel. 669533448 Email. danirolo@hotmail.com

BARCELONA Busco conductor para turno de mañana. Mariano Domenech Suárez. Tel. 646 538 027. Email. autolavadonavas@gmail.com

Se vende licencia de Taxi Viernes Par por jubilación con coche Seat Toledo recién estrenado. Emisora amarilla. 155000 euros. Miriam Granado García. Tel. 628126337 - 916136899. Email: miriamgranado@yahoo.es

Vendo taxi y licencia por jubilación. Libro viernes par. Skoda Superb con 8 años. Benito Munoz Sanz. Tel. 620409817 - 918804998. Email. raqmuvi@gmail.com

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

BARCELONA Compro licencia sin coche. 110.000 euros. José Antonio García. Tel. 691 743 871. Email. garcia.joseant@gmail.com

Busco taxi a fijo con cartilla municipal. Tengo 50 años, responsable, seriedad en el trabajo, cuidadoso con el coche con experiencia, casado con hijos. Óscar Lóez Mellado. Tel. 634992855. Email: oscarlopezmelladot@gmail.com

Se necesita conductora de taxi Zona Arturo Soria licencia par. Libra miércoles, condiciones a negociar. Jose Sánchez Díaz. Tel. 619291852. Email. josanchezd49@gmail.com

BARCELONA Se vende licencia con coche Skoda del año 2010. Libra viernes par. 147.000 euros. Tel. 646 215 513

Busco taxi par, 8 horas en turno de mañana. Soy español, con experiencia y cartilla en vigor. David Gamero Gallardo. Email. gamero2910@yahoo.es

Busco conductor taxi a tiempo completo. Libra martes par. Coche Toyoya Prius con mytaxi. Julian ferrero Rodríguez. Tel. 666352813. Email. Juliantaxidriver@gmail.com

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

Si quieres que tus anuncios FUNCIONEN

contrátalos también en el Tablón TAXI



Más de 510.000 páginas vistas en el último año

Gaceta TAXI .com

Líderes absolutos desde siempre

