

# La Gaceta TAXI

La primera revista del sector

del  
AÑO XXIII  
NÚMERO 256  
DICIEMBRE 2017

## Decepción en el taxi tras un encendido 2017

- Entrevista Manu Andoni Ruiz, pte. FCT
- Unidad entre mujeres taxistas
- El usuario le pone un notable al taxi

SECRET  
CONFIDENTIAL

SECRET

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL



CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL



CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

## Adiós agrídulce a 2017

Son muchos los profesionales que, llegados a la recta final del año, hacen balance de todo lo que ha sucedido en estos últimos 12 meses. Y se preguntan, nos preguntamos, si todo el esfuerzo -las manifestaciones, los paros, los gritos, los petardos- ha merecido la pena. Si bien es cierto que a nivel global se puede decir que no se ha conseguido lo que se quería, es decir, una mayor clarificación normativa con la intención de que se cumpla el 1/30, a nivel local, al taxi sí le han escuchado.

En Barcelona, por ejemplo, el Área Metropolitana ha decidido que, en 2018, las VTCs tengan una autorización específica, que ellos mismos concederán, para poder operar en sus calles. Madrid quiere que el gobierno autonómico haga algo parecido, y desde otras comunidades autónomas empiezan a darse tímidos pasos para controlar más y mejor estas autorizaciones. Buenas noticias que deberían tener un peso importante en la balanza del año que despedimos.

Somos conscientes de que el sector esperaba un gesto directo del Gobierno, a través de su ministro de Fomento, que no se ha sentado ni una sola vez a escuchar al sector. Esta decepción ha empezado a hacer mella entre los profesionales, que se muestran cada vez más cansados y hartos. Además, son muchos los que temen que el usuario también se canse y decida abandonar definitivamente al taxi. Y esto es algo que el taxi no puede permitirse.

Por eso, el cambio de año es buen momento para que las asociaciones echen el freno, tomen aire y decidan qué estrategia seguir. Porque parece evidente que el Gobierno mira hacia otro lado cuando ellos salen a la calle a reivindicar derechos y, con pesar y tristeza, nada presagia que esa dinámica vaya a cambiar.

Desde La Gaceta del Taxi queremos aprovechar estas fechas mágicas para pedirle a 2018 entendimiento, comprensión y unidad. Ingredientes básicos para que, tanto desde el Gobierno como desde el sector, puedan sentarse las bases del futuro del taxi. Nuestros mejores deseos para todos, Felices Fiestas.

## 4. Taxómetro

- *Con opinión propia*

## 6. Primera carrera

- *Entrevista al presidente de la Federación Cantabra del Taxi, Manu Andoni Ruiz*



## 10. Monográfico

- *Medidas contra VTCs*
- *Sentencia del Tribunal Supremo*
- *Protestas sin respuesta*



## 22. Entrevista

- *Mujeres y taxistas sin miedo*



## 26. Noticias

- *Imputados directivos de Solidaridad Hispalense*



- *Constituida la Mesa de Transportes de Canarias*
- *Manresa y Vic recuperan el transporte sanitario*
- *Tesla se hace hueco en el taxi*



## 32. Informe

- *Notable para el taxi madrileño*



## 38. gacetadeltaxi.com

- *Tablón online*



Año XXIII - Número 256 - Diciembre 2017

Edita: GUSPIADA, S.L.

Redacción: C/ Teniente Coronel Noreña, 18  
1º B - Madrid 28045

Tels.: 91 466 90 02 - 91 506 24 09 • Fax: 91 506 08 34

Página web: [www.gacetadeltaxi.com](http://www.gacetadeltaxi.com)

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

Redactora Jefe: Olga Lobo,

Redacción: Javier Izquierdo,

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

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

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

Imprenta: GRÁFICAS BERLÍN

Depósito Legal: M-17.622-1995



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

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

También puedes escribirnos a [redaccion@gacetadeltaxi.com](mailto:redaccion@gacetadeltaxi.com)



La Gaceta del Taxi

@gacetadeltaxi

## El taxi, un sector olvidado (II)

Manu Sánchez

Responsable del GETT

**C**uatro siglos y medio desde que se otorgó la primera licencia municipal a partir del año 1600 con una Pragmática de FELIPE III, quien estableció la obligatoriedad de obtener una licencia para poder prestar el servicio, sancionándose en caso de su incumplimiento con 20 maravedíes, hasta los actuales 108 años del nacimiento del autotaxi en su versión motorizada, aquel 28 de Marzo de 1909, nos ha dado suficiente fuerzas para seguir luchando por una profesión que lo ha entregado todo en las ciudades, pueblos y comarcas de nuestro Estado en beneficio de los ciudadanos.

Entonces qué es lo que hemos hecho mal para que tengamos tanta animadversión y problemas en este nuevo siglo XXI?

Son muchos los factores encontrados. En primer lugar se ubica en el laboratorio de la Ciencia jurídico doctrinal y las enfrentadas en el Seno Político legislativo a través de sus controvertidas e indecisas decisiones para situar la actividad Profesional dentro del verdadero ámbito prestacional como un servicio público de transporte. Situación que siempre han dejado a medio gas entre lo público y lo privado, y cuya relevancia se establece a partir del año 1950 como aquella materia híbrida denominada noción de Servicio Público impropio de transporte de viajeros en autotaxi. De esta manera se la dotaba a la administración competente con las herramientas necesarias para poder solucionar la deficiente prestación que se ofrecía a los ciudadanos, por parte del servicio público de transporte colectivo. Y en segundo lugar los nuevos escenarios de irrupción que entran en el mercado europeo provocado por el nuevo orden económico, y que hablaremos mucho de ello.

Durante todo el siglo anterior, la actividad profesional, ha vagado dentro de ese confuso carácter de servicio público sin oficializarse por la Publicatio, que mediante norma de rango de Ley, expresa la determinación de quién o quiénes, pueden realizar la noción de Servicio Público. Determinación

que se debe al resultado de la convergencia de fuerzas de signos ideológicos, económicos, tecnológicos y por supuesto jurídicos, sin olvidarnos del principal protagonista, como son los ciudadanos quienes nos otorgan ser esenciales e imprescindibles del servicio que se debemos de prestar al municipio en aras del interés general. (art 25 LRBR derogado y derivándose al art 86 de la misma Ley Local)

Un sector, que en pleno siglo XXI, sigue con esa carencia de identidad, donde según la Doctrina, es producto de la dificultad que conlleva analizar por separado la naturaleza jurídica de la licencia, y el ejercicio de nuestra Actividad Profesional. Cierta parte de la Ciencia Jurídico Doctrinal adopta una postura muy cómoda al situarnos en la normativa sectorial dentro del campo de la autorización, pues al parecer es la forma más fácil y menos complicada que tienen para poder examinar y enjuiciar al profesional de actos contrarios a la disciplina que conlleva la prestación del servicio público como materia exclusiva de los entes locales.

Con la entrada de la era de la automoción, finales del siglo XIX en Europa y principios del siglo XX en España, el sector del taxi queda sujeto por los diferentes Códigos de Circulación desarrollados y por las Ordenanzas de Policía y Buen Gobierno reguladas en tres categorías en Policía, Carretera-Seguridad, Circulación y Tráfico.

La gran evolución del automóvil de cuyo crecimiento estuvo en el sector de transporte estableció un modelo normativo autónomo. La primera Reglamentación de Transporte se desarrolla en el año 1924, separándose del primer Código de Circulación, que fue llamado Reglamento para el servicio de coches automóviles por carretera,, donde se abandona el "Criterio Demanial" como título legislativo, de la intervención administrativa, y que fue sustituido por la Noción de Servicio Público.

La germinada reglamentación de 1924, crea su confusión en torno al concepto dado al Servicio Público, término que incluía de igual manera a todos aquellos transportes que se realizaban por cuenta propia. El legislador de la época provocó con su falta de precisión, esta confusión y que fue subsanada posteriormente por la Doctrina en los diferentes desarrollos normativos al denominar con mejor



acierto Transporte Público de todo aquello que no era un Servicio Público de Transporte.

El futuro del sector del taxi debe de analizarse en función de los antecedentes, causas y consecuencias, y en la acción

mutua de unos sobre otros, con el propósito de comprender correctamente el presente y de preparar el futuro. El pasado está escrito en la memoria y el futuro está presente en el deseo....Continuará

## Visto en redes

@sferreiom Si no se puede hacer nada con las concedidas, reguladas YA y no permitáis la especulación con ellas. Si tú,"adquieres" una licencia te obligan a explotarla y no puedes transferirla en 5 años.

@E1847104690 Que las regulen!! Y que no estén circulando de vacío buscando clientes.

@Verika20361560 Todo mi apoyo a los taxista sde Madrid y de toda España, tenéis derecho a manifestaros y a ser escuchados muchas familias viven de este sector legal y decente.

@FidelisSemper Esperemos que alguien tenga sentido común y defienda a más de 70.000 familias que dependen del taxi y no se vendan a las multinacionales como hacen otros. Y las ordenanzas son para cumplirlas todos, no solamente el sector del taxi

@1976\_david Me parece un buen comienzo y muy lógico porque los profesionales del taxi deben tenerlo para trabajar en las calles de su ciudad (carnet municipal de taxista) para el que hay que superar unas pruebas. Si los conductores de VTC van a trabajar con el transporte público de personas también.

@TAXIenVALENCIA ¡PERO SOIS TONTOS O QUE OS PASA! | ¿Que os esperabais? ¡A que salieran los políticos a la puerta y os hicieran "El pasillo"?¡Seguid perdiendo el tiempo!...¡Y unidos\_ podemos!¡Buena bolsa para las próximas elecciones, los taxistas!¿Eh?

@Prot3ctOurWorld El día que descubráis que la mejor solución es luchar en positivo para darle lo mejor a nuestros clientes será cuando de verdad se lo pondremos complicado al enemigo.

@JGIRIBETS1 La economía se basa en la circulación del dinero. Con los sueldos de miseria se rompe el flujo. Negocios sin futuro.

@David38379905 Yo no soy del sector, pero mucha gente estamos a tope con vosotros. Porque nos tocará a todos los sectores. Las multinacionales están atacando el transporte, comercio nacional, etc, y todo bajo el abrigo de estos gobiernos, administraciones de gallinas.

@JgaMedios La opinión pública no es tonta caballero, sabemos que los conductores VTC pagan todo, pero las multinacionales no, entonces engañan a conductores, taxistas por competencia desleal y estado [todos] por impuestos.

# “La desaparición del taxi es la

**Hablar del taxi rural es hablar de un servicio con una clara orientación social. Sin embargo, la entrada de transportes alternativos, como los vehículos de alquiler con conductor, está provocando la desaparición de estos taxis en regiones como Cantabria. Con el objetivo de frenar esta sangría, la Federación Cántabra del Taxi y su presidente, Manu Andoni Ruiz, trabajan en la creación de un servicio de taxis a demanda. También apuesta por áreas de prestación conjunta que ayuden al sector y a sus profesionales a seguir viviendo de su trabajo**



*Manu Andoni Ruiz, presidente de la Federación Cántabra del taxi*

Con unos 529 taxis, según los últimos datos, Cantabria cuenta con 231 licencias de taxi adscritas a diferentes municipios de la región, en muchos casos, núcleos rurales pequeños en los que únicamente hay un taxi. Un servicio que, tal y como explica en esta entrevista Manu Andoni Ruiz, presidente de la Federación Cántabra del Taxi(FCT), se está comenzando a perder. La falta de acceso a las rutas escolares frente a otros tipos de transporte, la ausencia de acuerdos para el transporte sanitario no urgente y la irrupción de los vehículos de alquiler con conductor en ciertos concursos, han provocado una caída en los ingresos de los taxistas cántabros.

“En poblaciones envejecidas, los taxistas no pueden sobrevivir con cuatro carreras al mes. Necesitamos una alternativa que suponga ingresos habituales para que los taxistas sigan formando parte de transporte público de estos municipios”, señala Ruiz. Para él es importante hacer ver la repercusión que tanto las nuevas tecnologías como las nuevas autorizaciones de VTC están teniendo también en las áreas rurales. “No todo

el taxi se ve afectado por grandes plataformas, pero su impacto es también importante”, asegura. Por ello trabajan en la creación de servicios de taxi a demanda que ayuden a los profesionales a mantener su forma de vida y en diferentes áreas de prestación conjunta que faciliten la movilidad entre municipios, buscando no dejar nunca desatendidos a sus usuarios.

**Gaceta del Taxi.-** Cuando hablamos de la gran crisis del sector tendemos a olvidar a los pequeños municipios. Aquellos en los que, aunque no haya plataformas que compitan de forma desleal contra los taxistas, también han visto mermado su mercado con la irrupción de VTCs. ¿Qué situación se da en Cantabria?

**“Hay taxistas rurales que se han visto obligados a dejar la profesión”**

# desaparición de un bien social”

## La FCT quiere crear servicios de taxi a demanda

**Manu Andoni Ruiz.-** Parece que solo existe el taxi de Madrid y Barcelona y que las únicas VTCs que hacen daño son las que trabajan para las plataformas, pero aquí también hacen daño. Y aunque sobre el papel se supone que tenemos el mayor número de VTCs concedidas con respecto al taxi, 175, es cierto que no todas trabajan aquí. No obstante, esta desproporción entre taxis y VTCs sí nos afecta, tanto a nivel urbano como rural, por ejemplo, en las rutas de transporte escolar, donde se las han arrebatado a taxistas de zonas rurales que se han visto además obligados a dejar la profesión porque vivían casi en exclusiva de este tipo de servicios. Y cuando hablamos de esto no estamos hablando solo de la desaparición de un transporte público, hablamos también de la desaparición de un bien social. El taxi no es solo un medio de transporte, a veces es la única persona a la que se puede recurrir en ciertos momentos.

Pero en las zonas urbanas también. Por ejemplo en Santander, en los últimos meses, se han hecho con el transporte de trabajadores de TVE y de Renfe,

arrebatando un montante económico bastante importante al sector. Es decir, no tenemos el problema de las plataformas, pero sí que su presencia masiva nos afecta de otras maneras igual de importantes.

**G.T.-** ¿Qué medidas, a nivel autonómico o local, se están llevando a cabo para controlar estas autorizaciones?

**M.A.R.-** Está a punto de aprobarse la identificación de los vehículos de alquiler con conductor. Según tengo entendido tras la exposición pública, ahora se en-

cuentra en el periodo de aprobación por parte del Consejo de Estado, paso que no sé si otras comunidades se vieron obligadas a realizar ese trámite pero que nosotros sí. Una vez sea aprobado, las VTCs llevarán un distintivo adhesivo con la matrícula del vehículo y el mes del visado.

A nivel local, el Ayuntamiento de Santander y la Consejería de Transportes firmaron un convenio de colaboración hace 3 años para delegar en la policía local la materia de transporte.



En Cantabria, con la mayor desproporción de VTCs y taxi, reclaman que se cumpla el 1/30



Presentación de la última APC cántabra en septiembre

**G.T.-** Una de las medidas que han propuesto para tratar de revertir esta situación, es la creación del servicio de taxi a demanda. ¿En qué consiste esta propuesta?

**M.A.R.-** Cuando se habla de taxi a demanda nos referimos a la implantación de un tipo de servicio, por ejemplo socio-sanitario, que tenga un precio diferente al de la tarifa. En el caso de las zonas rurales, donde la población está muy envejecida, con muy baja densidad de población y sin líneas regulares, el taxi es el único medio transporte que queda. Pero claro, un taxi en una zona rural, por ejemplo en alta montaña, no puede sobrevivir de la demanda que tenga. Tiene que tener algún servicio fijo, transporte escolar o transporte socio-sanitario, que incluso en muchos lugares son los propios ayuntamientos los que contratan. Es decir, los ayuntamientos contratan desde las propias pedanías llevar a los ciudadanos, aunque solo sea una vez a la semana, a un centro de salud en la cabecera de la comarca. No tiene por qué ser un servicio regular, ni sometido a unos horarios.

Nuestra idea es que a través del Gobierno de Cantabria o se creen subvenciones para que el usuario pague solo una ínfima parte del total de la carrera. Hemos presentado una propuesta para que se destine una partida de los presupuestos a esa finalidad y, aunque hay

buena voluntad por parte de todos los partidos políticos, lo cierto es que no hemos visto esta partida presupuestaria reflejada en ningún sitio.

## Transporte sanitario no urgente, objetivo del sector

### Recurrido el concurso de transporte sanitario

**G.T.-** Poder participar en los concursos de transporte sanitario es otra de las vías abiertas por la Federación. Tienen, incluso, paralizado un concurso tras presentar un recurso. ¿Qué reclaman desde el sector?

**M.A.R.-** Después de 6 años salió por fin a concurso la licitación de servicios de transporte sanitario que, hasta ahora, se hacían en exclusiva por ambulancias. Presentamos un recurso porque entendemos que dentro del transporte sanitario hay un apartado, que es el transporte no urgente y que podemos optar a ello, como sucede en otras comunidades autónomas. Sin ir más lejos, Madrid tiene un convenio con el SUMA para realizar ese tipo de transporte que puede de-

nominarsse asistencial, porque no es un transporte que requiere de un vehículo medicalizado. Son esas personas que van a rehabilitación, quimioterapia...

Sin embargo, el concurso no discriminaba el transporte en urgente y no urgente y nosotros, a través del recurso, lo que pretendemos es que se saque por lotes. De esta forma nosotros los taxistas podríamos optar a estos servicios que, según diferentes estudios, supondría además un ahorro a la administración.

**G.T.-** ¿En qué situación se encuentra este proceso?

**M.A.R.-** Ahora mismo está pendiente de juicio, tras el rechazo inicial de un primer recurso por el tribunal. No lo desestimó diciendo como argumento que no podemos realizar ese servicio, simplemente que la administración tiene el derecho de sacar como quiera el concurso y que no tiene que justificarlo de ninguna manera. Nos agarramos a eso, a que no ha dicho que no podemos realizarlo, porque de hecho sí podemos hacerlo y no hay nada que lo impida.

**G.T.-** Otra de las batallas que mantienen abiertas es recuperar las rutas escolares que antes se hacían. ¿Qué ha cambiado en estos años para que tantos profesionales hayan perdido estas licitaciones?

**M.A.R.-** En las rutas escolares nos hemos encontrado con mucha picaresca de grandes empresas como ALSA, que aquí opera bajo la denominación de Transportes Terrestres Cántabros a través de VTCs.

La mayoría de empresas de autobuses tienen en sus manos licencias de taxis y lo que hacen es presentar a las rutas escolares vehículos autobuses con la única finalidad de excluir de esas rutas a los taxis, porque en el momento que un taxi de un municipio se presenta a una ruta que no es de su municipio se le excluye. Sin embargo, hemos detectado que una vez adjudicada la ruta a esa empresa de autobuses, las rutas se están haciendo a través de sus taxis, que tampoco son de ese municipio. Es algo que está documentado y denunciado ante Educación a la espera de una resolución.

**G.T.-** También han optado por la creación de áreas de prestación conjunta para facilitar la movilidad entre municipios. ¿cuántas hay creadas actualmente?

## “Con las APCs derribamos fronteras municipales”

**M.A.R.-** Creadas hay 3 APC, una que ya era preexistente hace dos años en el área de Santander, que se llama Arco Bahía y otras dos de momento. Nosotros tenemos promovidas otras seis más, de las cuales, las dos más grandes, que corresponden a las zonas oriental y occidental de Cantabria, están a punto de ver la luz. Luego tenemos zonas más concretas, como Reinosa, Campoo, el entorno de Torrelavega y los municipios adyacentes.

**G.T.-** ¿Qué objetivo persiguen desde la Federación con la creación de estas áreas?

**M.A.R.-** La idea es derribar fronteras municipales que nos impiden acceder a las rutas escolares. El hecho de ser de otro municipio es motivo de exclusión que beneficia a las empresas de autobuses. De esta manera podrán presentarse en otros municipios donde incluso no hay taxis. Además, con la creación de estas áreas también cubrimos el déficit de vehículos adaptados, ya que hay municipios en los que el único taxi que hay es accesible y otros donde no hay ninguno.

## “La vía negociadora está en punto muerto”

Esta entrevista con el presidente cántabro se realiza tras el 29N. Manu Andoni Ruiz es, además, vicepresidente de Antaxi, la asociación nacional que ha resultado de la integración de CTAE y META y con él hablamos de la repercusión de la última protesta y de los siguientes pasos a dar por el sector. “Creo que el sector está cansado de parar, y en la última manifestación hubo menos gente que en mayo. Cada vez son más los que no ven que sea una solución”. En su opinión, el taxi tiene que ir “un poco más lejos”.

Ante la posibilidad de una huelga indefinida, Ruiz se mantenía cauto. “Va en contra del sector, no queremos que nuestros usuarios, aquellos que siguen confiando en nosotros, se cansen y se vayan a la competencia. No nos lo podemos permitir”.

Anuncia, aunque sin dar demasiadas pistas, que se van a mantener encuentros para tomar una decisión y ver qué otras medidas de presión ejercer sobre las administraciones. “La vía negociadora se ha quedado en punto muerto”, se lamenta, y explica cómo, en la última reunión mantenida con el Director General de Transportes Julio Gómez Pomar, se les aseguró que el Real Decreto que prepara Fomento “no se va a modificar ni un ápice”. Y eso, asegura, a pesar de la batería de propuestas realizadas por las organizaciones del sector.



# Las VTCs tendrán más difícil

**El Área Metropolitana de Barcelona da un paso al frente y anuncia su intención de limitar el número de VTCs operando en su área metropolitana en 2018. Para ello desarrollará un Reglamento, previsto para marzo, que además obligará a estos vehículos a contar con una autorización específica para poder dar servicio en los 36 municipios del área. Otros consistorios, como el madrileño, también piden licencias específicas, mientras los gobiernos autonómicos trabajan en nuevas medidas anti especulación.**



*Reunión entre el taxi de Barcelona y Ada Colau*

“**E**l Ayuntamiento no puede ni dar ni quitar VTCs, pero sí puede acotar los servicios que estas realizan y exigir una autorización metropolitana”. Así justificó la alcaldesa de Barcelona, Ada Colau, la decisión de su equipo de desarrollar un Reglamento que regule la prestación del servicio de los vehículos de alquiler con conductor dentro del Área Metropolitana de Barcelona (AMB). Además de limitar el número, la nueva normativa exigirá una autorización específica a nivel local para operar en los 36 municipios que conforman el AMB con el objetivo de respetar el 1/30.

Colau ha resaltado que nunca han cuestionado que existan este transporte alternativo para servicios específicos, pero “lo que no puede ser es que, bajo el amparo de estas licencias, se acabe produciendo una intromisión en el sector” del taxi.

La decisión de elaborar una normativa municipal en forma de Reglamento llega tras la última manifestación del sector, el 29 de noviembre y después

de la última sentencia del Tribunal Supremo, que ha concedido 80 VTCs en Madrid, y que supone abrir la puerta a 3.000 nuevas autorizaciones solo en Catalunya. Una cifra que supone casi cuatro veces más el número actual de VTCs que hay en Barcelona, unas 800 y que ha hecho saltar todas las alarmas, no solo del sector, sino también del Área Metropolitana y del Institut Metropolità del Taxi, precursores junto con las asociaciones de un Reglamento que esperan entre en vigor en marzo como muy tarde y en el que han estado trabajando “discretamente”, durante meses. La norma todavía no se ha redactado y se abrirá a las aportaciones del resto de grupos políticos y del sector del taxi.

“Nosotros podemos acotar los servicios, determinar el número de vehículos que consideramos que pueden operar en el AMB en función de la congestión del tráfico, la regulación de la movilidad y la contaminación”, ha manifestado la alcaldesa para aclarar el ámbito competencial del nuevo Reglamento.

# trabajar en Barcelona

Precisamente sobre el último aspecto, el ambiental, la presidenta del IMET, Mercedes Vidal, ha señalado que la concesión de miles de VTCs en Catalunya supone un grave impacto en el medio ambiente de Barcelona. “En un momento en el que estamos intentando reducir el número de vehículos el Ayuntamiento no puede permitir que haya más vehículos contaminando”, expuso Vidal ante los medios de comunicación. “Lo último que necesitamos es que se sumen 3.000 vehículos más, sería muy negativo tanto para la gestión del tráfico como para la calidad del aire”, añadió.

Sobre la posibilidad de que alguna organización de VTCs pueda impugnar el Reglamento, Vidal ha manifestado que, aunque obviamente puede ser recurrido, llevan meses trabajando con su equipo jurídico para que pueda ser aplicado de forma inmediata y que, en caso de ser finalmente recurrida, pueda ganarse el recurso. “Se trata de una normativa que entra dentro de nuestras competencias y que no invade las de otras administraciones”.

Desde el sector del taxi se han mostrado satisfechos con la firma de este acuerdo, si bien son conscientes de que se trata de una solución no definitiva y parcial, ya que solo afecta a Barcelona y su área metropolitana, y animan a otros ayuntamientos a tomar iniciativas similares. “Han sido meses de trabajo discreto entre el Ayuntamiento y el sector”, manifestaban los representantes del taxi tras hacerse público el decreto por el que se desarrollará dicho Reglamento.

“Esperamos que sea un punto de inflexión”, ha asegurado Luis López, de ATC, que ha intervenido tras la comparecencia de Colau. También Alberto Álvarez, de Élite Barcelona ha calificado la creación de este Reglamento como “un gran paso contra el neoliberalismo”, mientras que para Luis Berbel, del STAC, la medida es “muy positiva”, si bien ha hecho especial hincapié en que la única forma de convivir con las VTCs es que estas vuelvan a su nicho de mercado.

## El caso madrileño

Mientras Barcelona tomaba la delantera, el Pleno del Ayuntamiento de Madrid aprobaba, de forma unánime, instar a la Comunidad de Madrid y a Fomento a que exijan a las VTCs contar

con una autorización de funcionamiento específica para la prestación del servicio de transporte público en sus calles. Además, pretende que se valore la incidencia de nuevas autorizaciones de VTCs sobre el taxi, la movilidad urbana, el medioambiente o sobre cualquier otro aspecto que se estime relevante. La medida, menos contundente que la barcelonesa, también incluye solicitar a Fomento a que promueva un nuevo texto que desarrolle las condiciones que se deben aplicar a las VTCs en relación con el origen o destino de los servicios. Entiende el Pleno que este texto se podría incluir en una posible modificación del ROTT. Para el Ayuntamiento, el conflicto que existe entre el taxi y las VTCs se debe a la mala regulación entre ambos sectores.

Desde Zaragoza se ha remitido un informe a la Subdirección de Transportes de la provincia donde se avala no conceder nuevas autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor (VTC). La razón que esgrime el Gobierno municipal es que no se está respetando el ratio de 1/30 entre VTCs y taxis que marca la ley. El documento, elaborado por los servicios jurídicos y técnicos de la administración local, indica que existe un desequilibrio y por lo tanto, “procede la denegación de las licencias de arrendamiento de vehículos con conductor solicitadas cuando la relación entre las existentes en el territorio de Aragón y las de taxis sea superior a una por

**Barcelona limitará el número de VTCs**

**La especulación, en el punto de mira**



Más control es lo que piden los taxistas



Felipe López, consejero de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía

cada treinta de éstas". Además, el Ayuntamiento zaragozano ha recordado que estos vehículos no pueden en ningún caso, circular por las vías públicas en busca de clientes ni propiciar la captación sin la previa contratación.

### Control telemático

Mientras los ayuntamientos plantean sus medidas, también las comunidades autónomas han recogido el guante lanzado por el ministerio de Fomento y quieren poner en marcha cuanto antes sus sistemas de registro de autorizaciones de VTCs. Recordamos que el Real Decreto de Fomento dejará en manos de las Comunidades Autónomas la creación de una base de datos nacional donde informará del número de empresas en el sector y el detalle de los servicios llevados a cabo. Serán las administraciones autonómicas con compe-

## Las CC.AA crearán registros online

## La norma catalana, recurrida por inconstitucional

Con Fomento trabajando en su Real Decreto, el Govern de Catalunya, aprobó una nueva normativa para VTCs en septiembre, incluyendo una serie de medidas urgentes para este tipo de transportes, como el freno a la transmisión de las autorizaciones VTC domiciliadas en Catalunya o la creación de ese registro electrónico previsto por Fomento. Sin embargo, apenas un mes después, el Gobierno central decidía recurrir por inconstitucional este decreto al considerar que su artículo 1, en el que se establece una medida anti especulativa, vulnera competencias atribuidas al Estado. Una cuestión que "excede el ámbito de las competencias delegadas" y, por lo tanto, "está invadiendo una competencia que solo corresponde al Estado". La normativa también ha recibido críticas por parte de la CNMC que, recordemos, mantiene un litigio contra el ROTT y contra Fomento en el Tribunal Supremo pendiente de resolución.

tencias de transporte las que "podrán hacer que los titulares de esas autorizaciones les comuniquen, antes de su inicio, la prestación de cualquier servicio que haya de desarrollarse íntegramente en su territorio".

En Castilla y León se trabaja ya en la elaboración de un decreto para controlar los servicios de VTC, que establecerá el uso obligatorio de distintivos identificativos y desarrollará también en un Plan Específico de Inspección de vehículos y empresas VTC.

En Galicia, por su parte, la Xunta quiere elaborar también un registro público en el que serán incluidos todos los taxis y VTCs. Una medida que se contemplará en la nueva Lei del taxi, cuya redacción está finalizándose actualmente tras años de demandas por parte del sector.

Por su parte en Aragón, el consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda, José Luis Soro, anunciaba también la intención de tener listo un nuevo decreto-ley regulatorio. Entre las medidas que incluiría destaca la prohibición de transmitir autorizaciones VTC en los dos años posteriores a la entrega por parte de la administración y la creación de un registro electrónico que evite que los usuarios puedan ser captados por estos vehículos en la vía pública.

En Andalucía, otra de las comunidades más afectadas por la proliferación de VTCs, concentradas en la Costa del Sol y en Sevilla principalmente, la Junta tiene intención de denegar nuevas VTCs "si los ayuntamientos estiman que no son necesarias". Para ello será necesario un informe municipal ya que, según su opinión, "son las administraciones locales quienes están más cercanas a la realidad del municipio y quienes deben expresar su parecer al respecto". En caso de que tal informe resultara negativo, ha explicado, la Consejería denegará las autorizaciones de VTC. Cádiz ya ha dado ese paso, aprobando en sesión plenaria rechazar la concesión de licencias para vehículos de alquiler con conductor.

Asimismo, la Consejería se ha comprometido a reforzar la labor de control de esta actividad a través del Plan Coordinado de Inspección del Transporte de Andalucía con medidas que permitan mejorar la eficacia con los ayuntamientos y la Policía Local para intensificar la labor inspectora en los núcleos urbanos.

Eso sí, como en otras comunidades, la Junta insiste a Fomento en que adopte cambios, como la exigencia de desarrollo efectivo de la actividad en un plazo de tres meses y la recuperación del requisito del número mínimo de conductores, "de tal manera que se garantice la existencia de una verdadera actividad de transporte".



THESE ARE THE BEST  
WAYS TO GET THE MOST  
OUT OF YOUR BUSINESS



# Mazazo del Supremo al taxi

**La decisión del Tribunal Supremo, a través de dos sentencias del 13 de noviembre, de obligar a la Comunidad de Madrid a conceder 80 autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor que en su día fueron denegadas, supone un antes y un después en el sector del transporte. A partir de ahora, al crear jurisprudencia, con casi total seguridad se producirá un goteo constante de VTC que podrían llegar a las 10.000 en todo el territorio nacional.**



*El Tribunal Supremo decidirá en los próximos meses también la causa contra el ROTT. Imagen Concepción Amat Orta*

Los peores presagios para el taxi se cumplieron. El Tribunal Supremo se pronunció por fin y, con dos sentencias publicadas el pasado 13 de noviembre, se posicionó a favor de conceder aquellas autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor (VTC) solicitadas entre 2013 y 2015. Es decir, ese periodo de tiempo que transcurrió desde la publicación de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres (LOTT) y la aprobación de su posterior reglamento (ROTT).

Concretamente, la Sala Tercera del Tribunal Supremo resolvió dos recursos de casación presentados por la Comunidad de Madrid, que no aceptaba la resolución del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM) de obligarla a conceder las VTCs solicitadas por dos empresas en 2014.

Ese año, las empresas Jojucar, S.L y Gran Vía Rent a Car, S.L solicitaron sesenta y veinte autorizaciones VTC respectivamente a la Dirección de Transportes de la Comunidad de Madrid. La administración madrileña decidió denegar esa solicitud por entender que, con la Ley de Ordenación de Transportes

Terrestres de julio de 2013, quedaba restablecida la limitación para conceder VTC que la Ley Omnibus había anulado a finales de 2009.

Estas empresas recurrieron esta decisión ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid, y la Sala Octava de lo Contencioso-Administrativo del TSJM dio la razón a estas dos compañías, estimando los recursos que presentaron y no aceptando la decisión de la Comunidad de Madrid de denegar la concesión de las VTC.

Ante esta decisión del tribunal madrileño, la propia Comunidad de Madrid presentó un recurso de casación ante el Supremo contra esa sentencia. Sin embargo, ahora el Alto Tribunal le quita la razón y entiende que las autorizaciones que en su día la administración madrileña denegó, tienen que ser concedidas a las empresas que las solicitaron.

## Dos años sin reglamentación

En este mar de recursos de unos y otros y en diferentes instancias judiciales, lo que verdaderamente se necesi-

taba aclarar era si con la publicación de la LOTT en el verano de 2013 se volvía a establecer una limitación a la hora de conceder VTCs.

El Supremo entiende que no. Y entre otras cosas, fundamenta su decisión explicando que la limitación al acceso a la actividad de las VTCs se basaba en un combinado entre el artículo 49 y el 181.2 de la LOTT. Sin embargo, el 49 fue suprimido por la Ley Omnibus en 2009 y no ha habido una restitución con rango de ley del mismo hasta ahora, por lo que entiende que no es posible denegar la solicitud de estas autorizaciones.

Entienden los dos jueces que firman las sentencias que, a pesar de aprobarse una modificación de la LOTT en 2013, no se había cerrado a través de un reglamento que desarrolle esa ley, limitando a una VTC por cada 30 taxis, y por lo tanto, la Comunidad de Madrid debía haberlas concedido en 2014 cuando fueron solicitadas por estas empresas.

Ese reglamento que desarrollaría la ley aprobada en 2013 se publicó prácticamente dos años y medio después. Y es ese período

de tiempo el que aprovecharon muchas empresas para solicitar VTCs que ahora el Supremo entiende que deben ser concedidas. En el mencionado Reglamento de Ordenación del Transporte Terrestres (ROTT), de noviembre de 2015, se venía a clarificar aún más esta limitación que debe existir entre el número de taxis y el de VTCs.

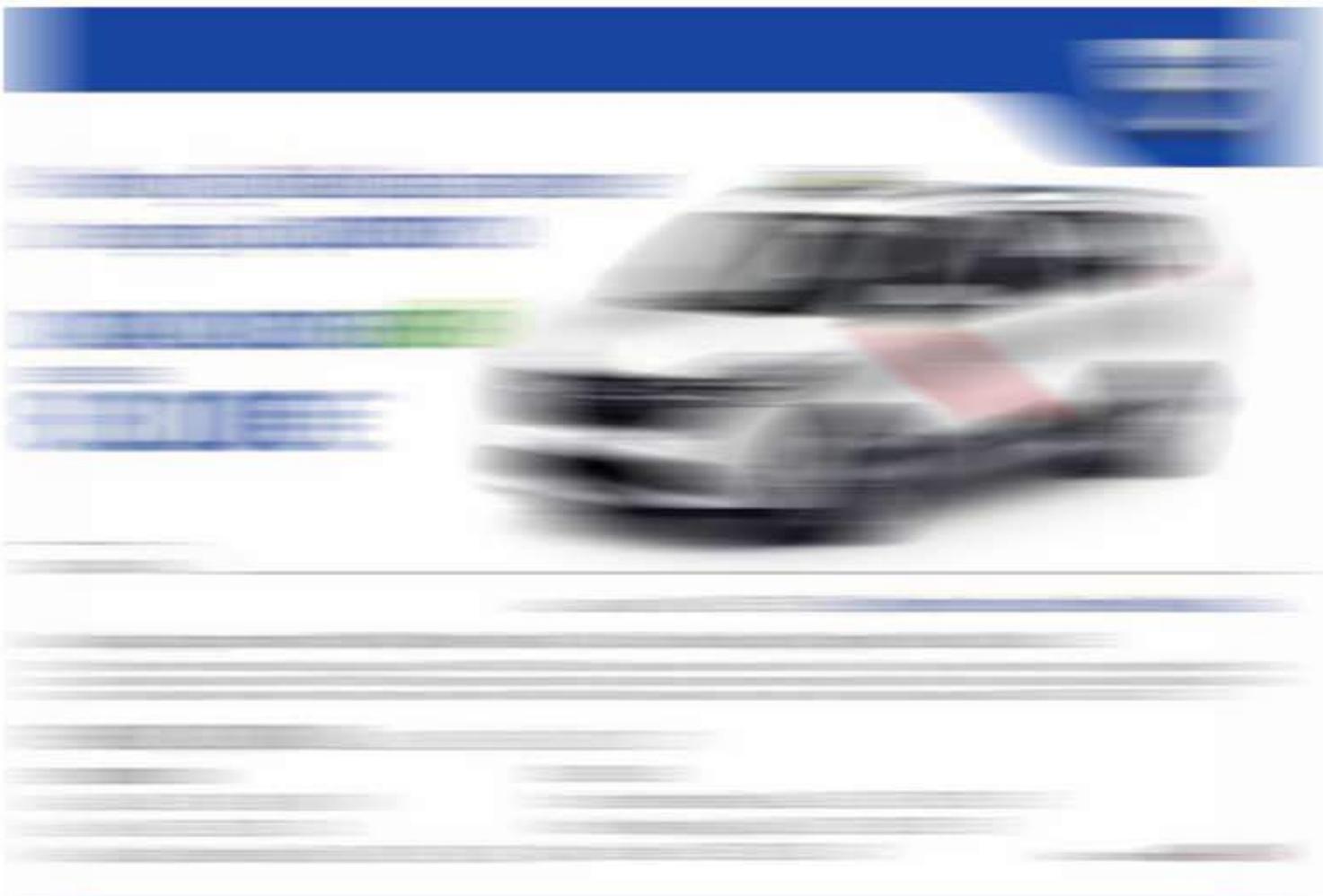
El texto, que fue aprobado a través de un Real Decreto por el Gobierno de Mariano Rajoy, ahora está pendiente de juicio, dado que la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) lo recurrió ante la Audiencia Nacional, aunque será el Supremo quién resuelva el conflicto. Según las últimas informaciones a las que ha podido acceder La Gaceta del Taxi, en cuestión de meses se podría conocer la decisión del Supremo ante este recurso.

### **Goteo constante de VTCs**

Las asociaciones del sector del taxi están personadas en el proceso ante la posibilidad de que

**Para el Supremo, la LOTT no restablece el 1/30**

**El ROTT, pendiente de decisión judicial**





Se prevé la concesión de 10.000 VTCs en toda España

**España  
podría  
tener  
10.000  
VTCs**

si se anulara total o parcialmente la modificación del ROTT, se liberalizasen completamente las VTCs. Entienden los taxistas que ahora hay un freno tras la aprobación del Real Decreto que modificó el ROTT, pero de salirse con la suya la CNMC, nadie puede asegurar que no se puedan conceder VTCs solicitadas con posterioridad a noviembre de 2015.

Con la situación actual, lo realmente preocupante para los taxistas es que estas dos sen-

## Otra estrategia de defensa

En Baleares también se han visto afectados por sentencias del Tribunal Supremo en relación con la concesión de vehículos de alquiler con conductor (VTC). El Alto Tribunal, además de las sentencias que afectan a Madrid, también se ha pronunciado sobre las mil VTC que solicitó la Federación del Taxi Balear, a través de la sociedad Balear Servicios Discrecionales S.L.U.

En este caso, la sentencia da vía libre a la compañía creada por los taxistas para gestionar 700 VTC solicitadas en Mallorca, pero rechaza las 300 que solicitaron para operar en Ibiza.

Con esta decisión del Supremo, se confirma así la sentencia del Tribunal Superior de Justicia Balear de 2016, y solo queda que la asociación de taxistas presidida por Gabriel Moragues solicite la ejecución de la sentencia.

Los taxistas de Mallorca, según explica su presidente, "se niegan a poner la otra mejilla", y en una asamblea que se celebrará el próximo 20 de diciembre se decidirá qué hacer con las autorizaciones que ahora el Supremo ha concedido. El taxi quiere competir con las 200 VTCs de fuera del sector que podrían entrar a operar en 2018.

Moragues ha descartado que vayan a vender las licencias y ha asegurado que no operarán con plataformas como Uber o Cabify. En cualquier caso, el presidente de la Federación Balear ha asegurado que "no se dejará fuera a ningún taxista" y se busca que la empresa que se haga cargo de las VTCs beneficie a todos los miembros de la asociación.

Se trata, sin duda, de una estrategia distinta a las que se han desarrollado en otras partes de España. Gabriel Moragues ha confirmado a La Gaceta del Taxi que se trata de una "estrategia de defensa y que los socios le apoyan".

tencias del Supremo sientan jurisprudencia. Esto quiere decir que, con casi toda seguridad, el resto de solicitudes de autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor que fueron denegadas por las Comunidades Autónomas entre 2013 y 2015 pueden ser concedidas por mandato judicial en cuestión de meses.

Según los cálculos más extremos elaborados por los propios taxistas, serían unas 10.000 VTCs las que podrían ser concedidas en todo el territorio nacional. Antes de que finalice 2017 se podrían conocer veinte nuevas sentencias que obliguen a las administraciones autonómicas a conceder más VTC.

## Preocupación en el sector

El sector del taxi encajó con mucha preocupación estas dos sentencias del Supremo, días antes de echarse a la calle frente al Congreso de los Diputados. Sin embargo, incluso entre los propios representantes del taxi hubo diferentes reacciones.

Miguel Ángel Leal, presidente de la Federación Española del Taxi (Fedetaxi), reconoció que las sentencias suponían "un mazazo". Sin embargo, Leal aseguró que era lo esperado y se mostró convencido de que el taxi "saldrá adelante si la administración les hace cumplir la ley".

Fedetaxi pidió una reunión urgente con el Ministro de Fomento, Iñigo de la Serna, para alcanzar una reordenación eficaz de estas modalidades de transporte. Al cierre de esta edición, el ministro no se ha reunido con los taxistas para analizar la situación generada tras las sentencias del Supremo.

Julio Sanz, presidente de la Asociación Nacional del Taxi (Antaxi) fue más allá y explicó que las sentencias del Supremo confirmaban que "el Ministerio de Fomento engañó al colectivo y no garantizó la proporcionalidad vigente de una VTC por cada 30 taxis tal y como establece la legislación actual".

Desde Antaxi quisieron hacer hincapié en la especulación que hacen estas empresas solicitantes de VTCs, dado que obtuvieron estos permisos por 36 euros y habrían podido conseguir hasta 40.000 por la transmisión de las mismas.

Por último, en Élite Taxi, Alberto Álvarez calificó la situación de "muy alarmante" y no dudó en repetir que el sector está "harto". El representante de los taxistas en Barcelona reconoció que el 95% de las sentencias de resolución "lamentablemente van a ser concedidas". Por último, el portavoz de Élite mostró mucha preocupación por el problema social que se puede generar con esta nueva realidad.



# Decepción en el taxi tras un

**Al cierre de esta edición, la del pasado 29 de noviembre era la última manifestación del taxi en 2017. Era la séptima vez que los taxistas salían a las calles para exigir al Gobierno que se cumpla la ley. Siete protestas en las que solo se ha conseguido un compromiso de Fomento, calificado de “insuficiente” para el sector. Solo el Ayuntamiento de Barcelona ha tenido en cuenta las consideraciones del sector, limitando el número de VTCs en 2018, mientras que otras administraciones dan tímidos pasos hacia un mayor control de estos vehículos.**

**M**arzo, abril, mayo, junio, julio, octubre y noviembre. Estos han sido los meses en los que el taxi ha salido a protestar a las calles durante 2017. Un año reivindicativo que ha dejado sin embargo un sabor agridulce en los profesionales, que comienzan a mostrar cierto hartazgo cada vez que se convoca una nueva jornada de movilizaciones.

Desde Fomento, principal objetivo de las manifestaciones de este año, y a quien el sector reclama que haga cumplir la ley y la proporcionalidad 1/30, solo se han comprometido a poner en marcha un Real Decreto que, entre otras cuestiones, quiere frenar la especulación con autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor. Una medida insuficiente para los representantes del sector, especialmente tras las sentencias del Tribunal Supremo que han concedido 80 VTCs en la Comunidad de Madrid, sentando un precedente para las más de 10.000 autorizaciones que se calcula hay recurridas judicialmente a nivel nacional.

La respuesta más inmediata, además de mantener encuentros con diferentes representantes políticos, la celebración de una gran manifesta-

ción el pasado 29 de noviembre, con un paro de 24 horas incluido en Madrid, Catalunya, Comunidad Valenciana y Andalucía, que, aunque contó con un gran número de profesionales venidos de todos los rincones de España, no obtuvo los resultados políticos esperados. Porque eso era lo que el taxi y sus dirigentes, buscaban. Una reacción del Gobierno del Partido Popular, un compromiso de que se iba a aplicar la ley, a controlar a quienes comenten infracciones y a garantizar una competencia en igualdad de condiciones, respetándose el 1/30.

Sin embargo, tras el único encuentro mantenido con el grupo parlamentario de Unidos Podemos y su secretario general, Pablo Iglesias, que ha mostrado su apoyo a la lucha del sector, los representantes de Antaxi, FETE y Fedetaxi abandonaban decepcionados y cabreados el Congreso. Con semblante serio por no haber sido atendidos por ningún miembro del Gobierno, los portavoces aseguraban a los manifestantes que la protesta “no había cambiado nada”.

Precisamente fue esa la chispa que encendió a quienes, a pesar del aumento del frío, se mantenían en la



*La manifestación del pasado 29N terminó con una sentada que duró unas 3 horas*

# año de protestas

plaza de Neptuno haciendo una sentada que no pensaban levantar hasta conseguir una respuesta. Fueron tres horas más de lo que estaba autorizado, la manifestación quedó desconvocada a las 15 horas de forma oficial, pero ni la Policía Nacional ni los manifestantes hicieron amago de moverse de allí. Solo al final, cuando únicamente quedaban un centenar de taxistas, se disolvió de manera pacífica una protesta que muchos han considerado como la última, debido al hartazgo que inunda poco a poco a los profesionales.

## Paro y retenciones

Además de la manifestación, el pasado 29 de noviembre Madrid, Barcelona, Comunidad Valenciana y Andalucía secundaron una huelga de 24 horas que dejó sin taxis sus ciudades. En otras capitales, como Santander, Bilbao o Zaragoza, el paro fue únicamente de 3 horas, coincidiendo con la manifestación en la capital. Durante estas horas sin taxi, no obstante, el sector quiso minimizar el impacto ofreciendo servicios gratuitos a determinados colectivos, como enfermos, personas mayores, mujeres embarazadas o viajeros con niños pequeños. Un gesto que muchos usuarios agradecieron y que ayudaron a rebajar el trastorno que supone en una gran ciudad que un servicio tan importante como el del taxi no dé servicio durante tantas horas.

Más molestas fueron las retenciones que, desde primeras horas de la mañana, sufrieron varias vías de acceso a Madrid. La A42, la A2, la A3 o la A6 han amanecido más saturadas



Miles de taxistas de toda España acudieron a Madrid para protestar

de lo normal por cientos de taxis circulando a una velocidad "anormalmente reducida". También la EMT informaba a través de su perfil de Twitter del "colapso circulatorio" en todo el área metropolitana por "masiva afluencia de taxis" y recomendaba el uso de transportes públicos colectivos como alternativa para moverse por la ciudad.

## Siete meses en las calles

2017 ha sido tal vez el año con más protestas del taxi a nivel nacional. El 16 de marzo, los taxistas se manifestaban, en Madrid y Barcelona principalmente, para pedir más control, que se cumpliera la ley y que se respetara el ratio de 1 vehículo de alquiler con conductor por cada 30 taxis. Una cifra ampliamente superada en ciudades como Madrid, donde la cifra se encuentra en 1/6.

Habría que esperar solo un mes para que se convocara otra nueva manifestación. Era el 26

**7 horas  
duró la  
última gran  
protesta de  
2017**

**Ningún  
representante del  
Gobierno se  
reunió con  
el taxi**



de abril y miles de taxistas protestaban en Madrid, pero también en sus respectivas ciudades, con paros parciales. A pesar de la satisfacción mostrada por las organizaciones convocantes, el Gobierno seguía sin pronunciarse.

Ante el silencio administrativo y gubernamental, las asociaciones volvían a plantearse salir a las calles. La fecha, el 30 de mayo, que se ha convertido en la gran manifestación del taxi de este año. Con un paro nacional de 24 horas, 20.000 taxistas acudieron a la capital para protestar frente al Congreso. En esta ocasión, las tres asociaciones nacionales, CTAE (que después pasaría a denominarse Antaxi), FETE y Fedetaxi se mostraron unánimes a la hora de pedir a la administración más control.

**Garantizar el 1/30 sigue siendo clave para el sector**



*El taxi sigue reclamando que se respete la proporcionalidad con las VTCs*

Una semana después, el 6 de junio, obtenían una primera respuesta, que a la larga se ha convertido en la única, por parte de Fomento. El ministro mantenía un encuentro con presidentes regionales y alcaldes de diferentes ciudades, entre ellas Madrid, Barcelona o Zaragoza, a los que anunciaba su intención de elaborar un Real Decreto que modificara el ROTT. Controlar la especulación era uno de sus principales objetivos.

## No habrá huelga indefinida

Finalmente no habrá huelga indefinida en el sector, ni a nivel nacional ni local. En Madrid, tras una tensa asamblea que finalmente fue suspendida, ni siquiera se llegó a votar la posibilidad de convocar un paro indefinido. Entre otras cuestiones porque, tal y como informaron fuentes de Federación Profesional del Taxi, a la asamblea celebrada el pasado 4 de diciembre no acudieron algunas asociaciones del sector y no se podía tomar una decisión tan importante sin contar con todos los representantes. Aún así, Federación no descarta una huelga indefinida como una forma de protesta futura, pero en ningún caso se llevará a cabo este "último cartucho" en lo que queda de año.

Por su parte, en Barcelona se convocaba a los taxistas a una consulta con urnas y voto secreto el 11 de diciembre que, al cierre de este número, todavía no se había celebrado. Entre las medidas a debatir, se planteará la huelga indefinida, las protestas ante infraestructuras de Fomento (estaciones de tren, aeropuertos y puertos) o no protestar.

Sin embargo, a pesar de las buenas intenciones de Fomento, el sector volvió a salir a las calles el 29 de junio con manifestaciones, paros y huelgas en las principales capitales del país. Mientras, en los despachos, una frenética actividad de los responsables políticos del sector. Solo 48 horas antes de la jornada de paros, el Ministerio de Fomento movía la primera ficha, tal y como se había comprometido a hacer. Entre las iniciativas, Fomento anunciaba que tramitaría de forma inmediata - cinco meses después todavía se está trabajando en ello - una norma anti especulación para controlar el mercado de los vehículos de alquiler con conductor. Para ello elaborará un Real Decreto que impedirá que quien adquiriera una VTC pueda transmitirla o arrendarla en un plazo de dos años desde que le sea concedida. Por otro lado, el Gobierno insistió una vez más en que modificará el régimen jurídico de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor aprobado a finales de 2015, es decir, el ROTT.

Palabras que, no obstante, no terminaron de convencer al sector, que no dudó en protestar una vez más el 27 de julio. En Madrid, los manifestantes finalizaban su movilización frente al Ministerio de Fomento, mientras que en Barcelona se convocó una marcha lenta, nombrada "operación de la Serna" en honor al ministro de Fomento, que supuso el bloqueo del puerto y el aeropuerto de la Ciudad Condal durante horas. Era esta la última protesta antes del parón veraniego.

Las asociaciones, conscientes de lo que implica para los taxistas parar su herramienta de trabajo 3, 4 ó 24 horas, decidieron hacer un descanso aprovechando el verano, para, a la vuelta en septiembre, reflexionar y analizar si estas protestas, recordamos, una al mes desde marzo, habían servido para algo. Conscientes de que "quemar" al manifestante, y por qué no, también al usuario, puede terminar siendo más perjudicial para todos, septiembre se estrena sin ninguna protesta convocada. Habría que esperar a octubre para que, a modo de recordatorio, los taxistas volvieran a salir a reivindicarse, esta vez frente a la CNMC. Fue el 17 de octubre y el resultado, bastante decepcionante.

A pesar de ello, las sentencias del Supremo volvieron a encender la mecha del sector y animaron a miles de taxistas a dejar sus vehículos, algunos durante 24 horas, otros durante 3 ó 4 a modo de protesta.

Ahora toca esperar hasta 2018 para saber qué hoja de ruta tiene previsto asumir el taxi. De momento, las decisiones autonómicas y municipales de algunas ciudades, como Barcelona o Madrid, parecen ir por el buen camino.



# Amigas taxistas sin miedo a nada

**Una vez al año, un grupo de mujeres taxistas organiza una concentración para fortalecer el compañerismo y reivindicar su papel en el sector. Alejadas del ámbito político, estas taxistas, venidas de toda España, se juntan para crear unos fuertes lazos de amistad que les ayuden a compartir el día a día de un trabajo como el taxi. Para 2018 la VI Concentración de Mujeres Taxistas se celebrará el 13 de enero en Moraleda de Zafayona (Granada).**

Más que un grupo de reivindicación de la mujer, que también, el grupo de Mujeres Taxistas nació hace ahora seis años con una idea muy clara: fortalecer la sororidad entre compañeras, el apoyo mutuo entre mujeres y la creación de unos fuertes lazos de amistad entre taxistas de toda la geografía española. Tras una cena organizada en Oviedo, este grupo de mujeres taxistas ha ido creciendo poco a poco -gracias en gran parte a las redes sociales- y hoy en día convoca anualmente a taxistas de toda España.

Bajo el lema: "Soy mujer taxista, no le temo a nada", estas profesionales del volante recuerdan que no son un grupo de índole político y no se cansan en repetir que para llevar a cabo este trabajo de taxista hay que echarle valor, aunque en ocasiones eso se traduzca en educar a los pocos clientes cuya mentalidad aún está asentada en siglos pasados.

Sonia Rubio, una de las primeras mujeres taxistas que formó parte de este grupo y única conductora de una licencia de taxi en la localidad de Fuente de Ebro (Zaragoza), junto con Miriam Martínez y Victoria García -estas últimas taxistas de Barcelona-, explican en esta entrevista en qué consisten sus actividades y cómo han ido evolucionando desde su espontánea creación.

**Gaceta del Taxi.-** ¿Podrían explicar qué es o en qué consiste el grupo Mujeres Taxistas?

tas?

**Sonia Rubio.-** Somos un grupo de taxistas a nivel nacional que nació hace ahora seis años cuando, a través de un grupo de Whatsapp, surgió la posibilidad de organizar una cena entre algunas mujeres que trabajaban en el taxi. Vinimos de varios sitios de España, y de manera espontánea decidimos llamarlo primera concentración de mujeres taxistas. La primera cena se organizó en Oviedo y como el resultado fue tan bueno, al siguiente año decidimos continuar con esta reunión anual. Llevamos cinco concentraciones y vamos a hacer la sexta en 2018.

**G.T.-** ¿Cómo surgió la idea?

**Sonia Rubio.-** Surgió porque había varias taxistas que llevaban tiempo queriéndose reunir. Había gente de Málaga, Zaragoza, etc. Entonces nos reunimos en Oviedo y decidimos tontamente llamarlo Concentración de Mujeres Taxistas a nivel nacional.

**G.T.-** ¿Cuándo suelen celebrar estas concentraciones anuales?

**Sonia Rubio.-** Las solemos hacer en el mes de enero, después de las vacaciones de Navidad, porque creemos que es el mo-

**“Cuando nos reunimos, lo que menos hacemos es hablar del taxi”**



*Este grupo de mujeres se reúne todos los años*



# PROFESSIONAL SERVICES



Professional Services  
We provide a range of professional services to our clients, including legal, financial, and tax advice. Our team of experts is dedicated to providing the highest quality of service and ensuring that our clients' needs are met.

mento del año en el que las compañeras tienen menos trabajo.

**G.T.-** ¿Celebran estas cenas siempre en el mismo sitio o van cambiando cada año?

**Miriam Martínez.-** Cada año es en un sitio distinto. Después de la cena donde se celebra la concentración, se vota donde se acudirá a cenar el siguiente año. Buscamos que alguien de cada zona se ofrezca, que proponga su ciudad de forma voluntaria, y luego ya votamos.

**G.T.-** ¿Cuál es la principal reivindicación o el principal motivo que os lleva a convocar estas reuniones?

**Miriam Martínez.-** Nos gusta reivindicar el papel de la mujer en el taxi, pero queremos hacerlo sin política de por medio. Aunque cuando nos reunimos lo que menos hacemos es hablar del taxi porque lo que queremos es desconectar y reunirnos entre nosotras para pasarlo bien. Con estas reuniones lo que sucede es que se crean lazos de amistad muy fuertes.

## “Cada vez nos hacemos notar más”

**G.T.-** Si que es cierto que la reivindicación es importante dado que el trabajo dentro del taxi es mayoritariamente masculino...

**Victoria García.-** La proporción igual no llega al 5%, pero cada vez nos hacemos notar más. El dato exacto no lo sabemos, pero sí sabemos que en Mallorca a nivel de porcentaje hay muchas mujeres, porque se puede compartir la licencia con el marido. En

## “Todavía hay alguno que nos trata mal por el hecho de ser mujer”

Barcelona también hay organizaciones de mujeres taxistas, imagino que también las habrá en Madrid o en otras ciudades como puede ser Gijón.

**G.T.-** ¿Cómo es el trabajo del taxi para una mujer en 2017?

**Miriam Martínez.-** Depende en cierta medida también de donde lo desempeñes. Hay mujeres que trabajan en pueblos, otras en ciudades, y la cosa cambia mucho. Pero no deja de ser un trabajo más al que hay que ponerle un par de ovarios. Como le decía antes mi compañera, cada vez nos hacemos notar más.

**G.T.-** Y el trato de los clientes, ¿creen que ha ido mejorando con el paso del tiempo?

**Sonia Rubio.-** Sí, cada vez va siendo mejor y si no, nosotras nos encargamos de que sea mejor.

**Miriam Martínez.-** A veces tenemos que educar al cliente. A mí recientemente me pasó en el aeropuerto de Barcelona donde un cliente al ser mujer no se ha querido subir a mi taxi. Todavía existe eso en pleno siglo XXI. Pero el porcentaje de personas que nos tratan mal por el hecho de ser mujer es mínimo, aunque todavía hay alguno.

**G.T.-** ¿Pueden participar en las cenas tanto taxistas titulares de licencias como asalariadas?

**Sonia Rubio.-** Por su puesto, es un grupo de taxistas y en ese aspecto, nos da igual. También queremos dejar claro que esto no lo hacemos ni por feminismo ni por nada de eso. Lo hacemos para apoyarnos entre nosotras y porque compartimos el mismo trabajo. Queremos alejarnos de la política, porque al final cada una piensa lo que piensa. Nos juntamos como taxistas y como mujeres. Queremos reivindicar nuestros derechos como mujeres pero sobre todo, juntarnos como compañeras y afianzar una amistad muy buena entre nosotras.

**G.T.-** En la primera reunión que organizaron, ¿lograron juntar a muchas taxistas?

**Sonia Rubio.-** Creo recordar que en la primera cena que organizamos nos reunimos 57. Fue una de las que más éxito tuvo. Luego bajó algo en las siguientes. Pero en los últimos años ha ido mejorando; incluso en la que hicimos en Fuentes de Ebro vino la televisión con las taxistas catalanas.

**G.T.-** ¿Cuántas mujeres conforman este grupo?

**Victoria García.-** En la última concentración estuvimos casi cien mujeres que vinieron de todas partes. Dentro de la organización sobre todo vienen mujeres de Barcelona, de Mallorca, Madrid, Valencia, Bilbao, etc.

**G.T.-** ¿Dónde se celebrará la próxima concentración?

**Miriam Martínez.-** Este próximo año la celebraremos en Moraleda de Zafayona (Granada), el 13 de enero de 2018. Nos gustaría animar e incentivar a que haya más mujeres que se vengan a reunirse porque nos lo pasamos muy bien. El año pasado nos abrió las puertas de Fuentes de Ebro la propia alcaldesa y por Zaragoza, la Cooperativa de Taxis organizó una comida para más de 100 personas. Fue impresionante.

**G.T.-** A lo largo de estos casi seis años, tendrán ya muchas anécdotas de cada una de las reuniones que han celebrado, ¿verdad?

**Sonia Rubio.-** Muchísimas. De hecho, entre las primeras mujeres taxistas que empezamos con todo esto escribimos hasta un libro de anécdotas. Se vendió toda la edición. Lo sacamos hace cuatro años y fue una experiencia muy buena.

**G.T.-** Más allá de esa reunión anual a modo de cena, ¿organizan alguna que otra cosa más dentro del grupo?

**Sonia Rubio.-** Hacemos pequeñas reuniones, como por ejemplo en la Feria del Taxi. A veces también hacemos cosas más esporádicas como esta pasada Semana Santa en



Imagen del encuentro de 2017, en Fuentes de Ebro

Lloret. Al fin y al cabo, con las redes sociales y las nuevas tecnologías, es más sencillo apuntarse a distintos planes.

**G.T.-** ¿Hay algún tipo de jerarquía dentro del grupo? ¿Cómo se organizan?

**Victoria García.-** No tenemos jerarquía, el único objetivo es pasarlo bien y todas somos iguales.

**Sonia Rubio.-** He estado en las seis reuniones y cada año nos organizamos mejor, y por lo que nos han dicho este año también va a estar muy bien. Además, tenemos el Foro de la Mujer Taxista en redes sociales, que es un grupo solo para nosotras y luego hay otro abierto para los que nos quieran seguir.

### Preocupación por el intrusismo

**G.T.-** Aunque queden para divertirse y, como han dicho, hablan de todo menos del taxi, también sirve esta reunión para reivindicar su propio trabajo, ¿verdad?

**Miriam Martínez.-** Sí, es verdad que ante todo es un grupo de compañerismo y de amistad, en el que también reivindicamos el

## “Hemos creado lazos de amistad muy fuertes”

papel de la mujer, pero también es una publicidad sobre la marca taxi. Creemos en un taxi bueno, en condiciones y con precios razonables; no lo que nos quieren meter ahora con las nuevas plataformas de VTCs.

**G.T.-** Hablando precisamente de eso, ¿cómo ven la entrada de estas nuevas plataformas en el mercado?

**Victoria García.-** Creo que unos señores con traje nos están quitando el trabajo tras haber pagado un dineral por nuestras licencias.

**Miriam Martínez.-** Ellos se basan exclusivamente en la oferta y la demanda; hoy pagarás 10, mañana pagarás 40. No hay una regulación marcada por la administración. Cuando nosotros hemos hecho huelga, gente que conozco en hoteles nos han dicho que han multiplicado por mucho el precio.



**Sonia Rubio.-** Pero no sólo sufrimos este tipo de intrusismo, las que no trabajamos en grandes ciudades sufrimos a los “piratas” y también a taxistas que van a zonas donde no les corresponde trabajar. En Fuentes de Ebro estoy yo sola y alguna vez me encuentro con alguna persona que se ofrece y por lo que cuesta el autobús lleva a los clientes.

Javier Izquierdo

## Más taxis en Navidad



Las restricciones al tráfico facilitan moverse en taxi

**E**l Ayuntamiento de Madrid ha reforzado el servicio de taxi durante las fiestas navideñas para atender las necesidades del transporte público de la ciudadanía, ampliando el horario nocturno y permitiendo que más taxis trabajen durante este periodo. De este modo, desde el día 9 hasta el día 30 de diciembre de 2017, todas las licencias de taxi podrán prestar servicio entre las 22:00 horas de los sábados y las 08:00 horas de los domingos. Además, para los días de Nochebuena y Nochevieja, también podrán prestar servicio todas las licencias entre las 22:00 horas del domingo y las 08:00 horas del lunes.

### Ampliación de paradas

Junto con esta modificación de horarios, el Ayuntamiento también ha anunciado que desde el 1 de diciembre y hasta el próximo 8 de enero, se ampliarán temporalmente algunas paradas de taxis. En concreto, verán aumentado su espacio las paradas situadas en la calle Génova 28, Méndez Álvaro 1, y Serrano (entre el número 4 y la calle Conde de Aranda).

## Tesla se hace hueco en el taxi

**T**esla ha presentado a homologación su Model S para dar servicio de taxi, primero en Barcelona y apenas unas semanas después en Madrid. Este modelo tiene una batería de 75 kw/h, que en potencia equivale a unos 320 cv.

Tanto para el ayuntamiento de Barcelona como el de Madrid se han mostrado muy interesados en incorporar este tipo de vehículos a la flota de taxis. Ambas administraciones están muy concienciadas con el medio ambiente y las opciones eléctricas son bien recibidas. No obstante, desde el Ayuntamiento madrileño fuentes de la Oficina del Taxi han explicado a este medio que con la llegada de estos nuevos vehículos eléctricos al sector se crea un nuevo escenario en el apartado de subvenciones que desde el Ayuntamiento tendrán que estudiar. Su elevado coste económico, que ronda los 86.000 euros, ha provocado que la administración anuncie que "revisará el apartado de subvenciones".



En Madrid se presentó el pasado 5 de diciembre

## Limitaciones a los taxis más contaminantes en Barcelona

**D**esde el pasado 1 de diciembre, en caso de episodios de alta contaminación por gases NO<sub>2</sub>, se activará una zona de bajas emisiones en el ámbito de las Rondas de Barcelona donde los vehículos más contaminantes no podrán circular, entre ellos 286 taxis. Son todos aquellos con combustible diesel, matriculados antes de 2006, o con gasolina, matriculados antes del año 2000 y que no cuenten con el dispositivo otorgado por la DFT. Estos taxis, informan desde el Institut Metropolità del Taxi, no podrán circular cuando se active el protocolo, de lunes a viernes, de 07.00 a 20.00 h por la zona de bajas emisiones. Además, a partir del 1 de enero de 2020 no podrán hacerlo de forma permanente. La zona de bajas emisiones incluye todo el municipio de Barcelona, excepto la zona franca, polígono industrial y el barrio de Vallvidrera, el Tibidabo y les Planes, los municipios de Sant Adrià de Besòs, l'Hospitalet de Llobregat y parte de los municipios d'Esplugues de Llobregat i Cornellà de Llobregat.



La zona de bajas emisiones

THE NEW  
LITERATURE  
REVISION  
SERIES

+INFO

## Imputados ocho directivos de Solidaridad Hispalense

El pasado 4 de diciembre los ocho taxistas de la junta directiva de la asociación Solidaridad Hispalense del Taxi investigados por varios delitos, se acogieron a su derecho a no declarar ante la juez de Instrucción número 8 de Sevilla. Entre los taxistas que tenían que prestar declaración se encontraba el presidente de la asociación, Enrique Filgueras, que sí atendió a los medios de comunicación en la puerta del juzgado. En sus declaraciones ante las cámaras dejó claro que no se le había imputado con algo que tuviera relación "con el taxi de fuera de Sevilla capital" en alusión a la quema de nueve VTCs durante la pasada Feria de Abril en un hotel rural de Castilblanco, hecho que también se ha añadido a la macrocausa contra la organización. Sí que prestaron declaración varios testigos que habían sido llamados por la juez, como el gerente de Tussam en 2012, Manuel Torreglosa, o el director del aeropuerto de Sevilla, Jesús Caballero, quien fue investigado por el bar que la asociación gestiona en las instalaciones del aeropuerto. Dos ex delegados de Movilidad y Tráfico del Ayuntamiento no acudieron a prestar declaración por problemas en las notificaciones.

La declaración de la persona que regenta el bar en el aeropuerto, que iba en calidad de testigo, fue suspendida por la juez Reyes Flores, ya que, según explica El Diario de Sevilla, pidió a la Fiscalía que emitiera un informe sobre si debía declarar como testigo o como investigado.

### Macrocausa

La juez abrió esta causa a raíz de una serie de denuncias que varias empresas de vehículos de alquiler con conductor pusieron tras haber sufrido daños y sabotajes en sus vehículos en el aeropuerto. Pero también taxistas han denunciado haber sufrido ataques en sus vehículos y también apuntaban a este grupo que, supuestamente, ostenta el monopolio de los servicios de taxi aeroportuarios.

Es precisamente en el aeropuerto donde se encuentra su sede, y a donde acudió la Policía Nacional registró en junio. La investigación se saldó con cinco taxistas detenidos y más de una treintena de imputados por delitos de amenazas, daños, coacciones y pertenencia a organización criminal. Lo más preocupante, según informa el Diario de Sevilla, es que la Policía encontró copias de más de 60 boletines de denuncia cuyos originales no han sido tramitados por el Instituto del Taxi. Nadie sabía donde están esos documentos.



El aeropuerto, núcleo de su actividad

## Manresa y Vic recuperan el transporte sanitario

Los municipios catalanes de Manresa y Vic han recuperado el servicio de transporte sanitario en taxi tras alcanzar varios acuerdos para realizar servicios de diálisis que hasta ahora estaban haciendo las ambulancias. Desde el Sindicat del Taxi de Catalunya, STAC, siempre han reclamado la recuperación de este tipo de servicios para pacientes, extendiendo las posibilidades a tratamientos de quimio y radioterapia. Según un estudio publicado en 2011 por el Sindicat, el erario público puede llegar a ahorrar 19 millones de euros si parte del transporte sanitario no urgente se hacía en taxi en vez de utilizar ambulancia. Por ello el STAC lleva años reivindicando, tanto en el pleno del Consell del Taxi como directamente en el Parlament de Catalunya y la consellería, la recuperación de un servicio muy importante para el taxi.

## PREMIADOS METAL LUBE



Jesús García

Licencia 10894

Más de 15 años en el sector



F. Javier Albendea

Licencia 14556

37 años en la profesión



Vicente Herranz

Licencia 08387

Taxista desde hace 18 años

## Fomento insiste, "no se van a dar más VTCs"

**E**l ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, ha insistido en su colaboración con el sector "dentro de las posibilidades legales, enfocado a que el uso que se haga de esas licencias sea adecuado y nunca con fines especulativos". Además, ha recordado que a día de hoy "ni se puede ni se van a dar más licencias porque hay una ley de Mariano Rajoy que impide que se den". Preguntado sobre la última sentencia del Tribunal Supremo, de la Serna ha explicado que las autorizaciones concedidas vía judicial fueron solicitadas entre 2009, fecha en la que se aprueba la Ley Ómnibus, y 2013, cuando se aprueba la nueva Ley de Ordenación de Transportes Terrestre. Estas sentencias, explicó de la Serna, no pueden ser anuladas por un gobierno, aunque el ministro insistió en que van a seguir trabajando de la mano del taxi. Un sector que calificó de "muy importante".

### Preocupación por el impacto

Los ayuntamientos de Madrid y Barcelona ya han mostrado su preocupación ante la posibilidad de que miles de VTCs desembar-

quen en sus calles en los próximos meses tras las recientes sentencias del Tribunal Supremo. Y, aunque han comenzado a elaborar medidas para tratar de paliar el impacto, piden a Fomento que ejerzan sus competencias y aplique su propia ley.



*El ministro de La Serna, blanco de las críticas del taxi*

## Los taxis ecológicos reinan en la Feria del Taxi

**B**arcelona acogió la última Feria del Taxi, celebrada los días 11 y 12 de noviembre. Más de 2.000 taxistas visitaron la Feria, según el Institut Metropolità del Taxi. Una cifra superior a la edición de 2015 pero inferior a la última cita en Madrid en 2016. Los vehículos más ecológico, el Tesla S fue una de las principales atracciones, combustibles alternativos, taxímetros innovadores y nuevas opciones de gestión de flotas fueron algunas de las novedades que pudieron conocer los taxistas. Además, los profesionales también participaron en diferentes debates mesas redondas y coloquios en las que se abordaron temas vitales para el sector. La Feria fue inaugurada por Mercedes Vidal, presidenta de el IMET, que destacó el esfuerzo que está haciendo el taxista para modernizarse y enfatizó que el taxi debe ser el mejor embajador del vehículo eléctrico.



Feria de Barcelona 2017

## El Gobierno de Canarias constituye su Mesa de Transportes

**L**a Mesa de Transportes del Gobierno de Canarias celebró el pasado 1 de diciembre su primer pleno. La modificación de la Ley de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias será uno de los primeros asuntos a tratar en las primeras reuniones sectoriales, que tendrán lugar el próximo mes de enero. Entre las prioridades del taxi, tal y como nos explicó el presidente de ATAT, Francisco Reyes, se quiere pedir la identificación de los vehículos de alquiler con conductor, y la solicitud de ayudas tecnológicas para modernizar el sector. También se planteará la modificación de la Ley. "Independientemente de que en Canarias tengamos contingentado el 1/30

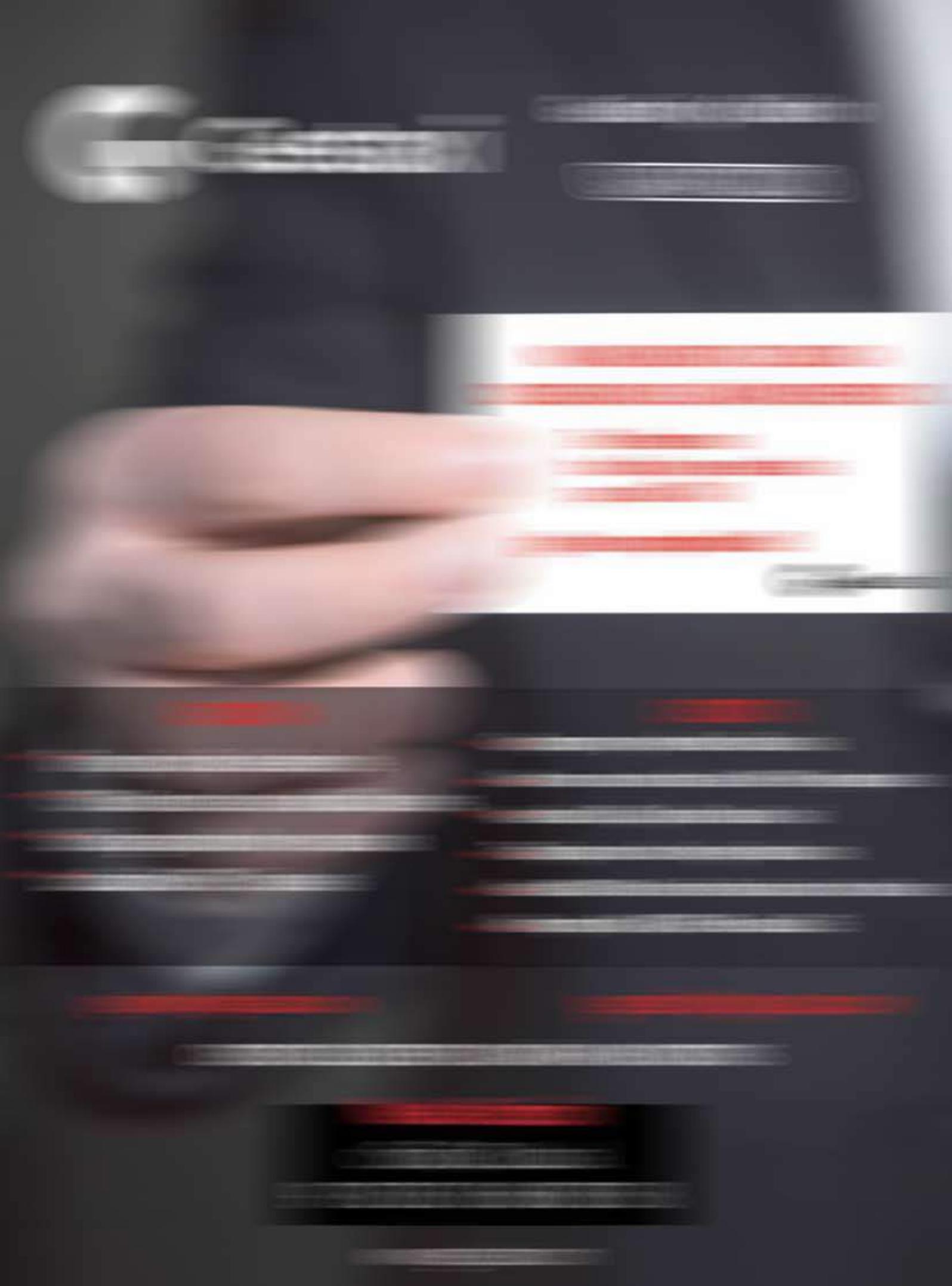
hay que ir un paso más allá y evitar que esas mal llamadas empresas de economía colaborativa operen sin control", ha explicado Reyes a nuestro medio. Por su parte, el Gobierno Canario, a través del vicepresidente y consejero de Obras Públicas y Transportes de Canarias, Pablo Rodríguez, señaló que esta Mesa es "un punto de inflexión en el área para tratar, entre otras cuestiones, las modificaciones que se efectúan en la actual norma del transporte por carretera de Canarias". En este sentido, apuntó que se creará una comisión permanente para abordar de forma exclusiva la revisión de la ley que rige el transporte por carretera en Canarias.



Primer Pleno de la Mesa

## El estafador del seguro actúa de nuevo

**S**eteientos euros habría estafado a un taxista de A Coruña un falso agente de seguros de Mapfre a un taxista de A Coruña. El suceso, que ha sido denunciado ante la Policía Nacional no es el primero que realiza el presunto estafador, que fue detenido en marzo de 2016 por haber estafado más de 15.000 euros a 33 taxistas en toda España. Los hechos ocurrieron a finales de noviembre, cuando el taxista recibió tres emails: uno para darse de alta como proveedor de Mapfre, otro con los datos del cliente al que tendría que hacerle el servicio y un tercero con un billete de avión que debía imprimir. Al taxista le pidieron que ingresara en un banco una cantidad determinada para solucionar un problema de exceso de equipaje y otro ingreso para comprar unos billetes de autobús. Una vez facturase el supuesto cliente, el taxista recibiría la diferencia en el mismo aeropuerto y la otra parte, con un incremento del 10%, sería devuelto por Mapfre. Tal y como nos ha relatado el afectado, el engaño "parece creíble" porque el estafador "sabe cómo funciona el taxi y sus tarifas". Según su descripción, el presunto timador tendría acento andaluz, suele usar la compañía Lyca móvil y aunque los emails no son corporativos "dentro del mensaje sí pone los reales". Afectado por el suceso, además de pedir que se mantuviera su identidad en el anonimato, este profesional quiere hacer público su caso para que los compañeros tengan cuidado y no caigan en este tipo de trampas.



# El taxi madrileño, un taxi de notable



Un servicio puntual, con buenos profesionales. Así es el taxi madrileño

Los usuarios del taxi madrileño califican de notable el servicio, entre otras cosas por su mayor comodidad frente a otros transportes y el conocimiento de la ciudad por parte del profesional. Entre los aspectos a mejorar, los clientes creen que el precio de la carrera sigue siendo excesivamente alto. Estos son algunos resultados derivados del estudio llevado a cabo por la empresa Vectio y que fue encargado por la Dirección de Gestión y Vigilancia de la Circulación del Ayuntamiento de Madrid y del que ya analizamos, en el número 254, la parte correspondiente a la valoración de los propios profesionales.

Entre los 1.078 usuarios encuestados, lo que más valoran del taxista es el conocimiento que tiene de las calles y los puntos de interés de la ciudad. Otro de los aspectos que los usuarios más aprecian del servicio del taxi es el trato que tiene el profesional con el cliente. Este punto rompe con algunas tendencias de fuera del sector que ven en el trato al cliente un aspecto donde el taxista no está a la altura. Los encuestados consideran también que la imagen del taxista en líneas generales es buena y que el vehículo suele estar en buen estado.

A pesar de eso, el taxi de Madrid está dispuesto a mejorar y no son pocas las ini-

ciativas que distintas asociaciones están llevando a cabo. De hecho, a finales del pasado mes de octubre los taxistas se reunieron con el Ayuntamiento para trasladarles la intención de implantar una uniformidad a los conductores en aras de mejorar aún más la imagen.

## Demandas de los usuarios

Los usuarios dan un notable al taxi en el conjunto de sus servicios. Sin embargo, hay una serie de aspectos en los que consideran que el taxi tiene mucho margen de mejora.

Según el estudio, sería necesario un aumento de la oferta del taxi los fines de semana con objeto de reducir los tiempos de espera que entienden en ocasiones excesivos. Además consideran que es más fácil conseguir un taxi en días laborables y de día, siendo el momento más difícil la noche de los fines de semana. Por otro lado, los usuarios reclaman una mayor profesionalidad por parte del conductor basándose en el hecho

**Los usuarios valoran positivamente el trato del taxista**

de que algunos hacen uso del teléfono móvil o fuman en el transcurso de la carrera.

Sin embargo, en líneas generales, el precio de la carrera es lo que más disconformidad crea entre los usuarios. En su opinión, el servicio es caro y que el sector debería pensar en hacer una rebaja de las tarifas que permitiera un acceso más generalizado al servicio.

Desde el Ayuntamiento, Director General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, Francisco José López Carmona, considera "positivo" que los usuarios valoren así al taxi, dado que a su entender, "manifiesta el reconocimiento al servicio del taxi". Con respecto a los aspectos que los usuarios entienden que el sector debe mejorar, López Carmona entiende que "las tarifas deben mantener unos niveles razonables que permitan que el servicio pueda ser usado masivamente".

## Ventajas frente a otros servicios

A la hora coger un taxi, los usuarios establecían que la principal ventaja de este medio de transporte frente a, por ejemplo, el vehículo privado, es la mayor comodidad y el ahorro de tiempo. Eso es algo en lo que está concentrando también sus esfuerzos el Ayuntamiento madrileño en sus proyectos de movilidad urbana. Desde la administración local esperan cambiar la mentalidad de los ciudadanos madrileños para que, a la hora de moverse por la capital, dejen a un lado la idea de hacerlo a través de un vehículo privado y opten por el transporte público. El ahorro de tiempo y la mayor comodidad son otros grandes factores que llevaban a los usuarios encuestados a elegir el taxi.

Junto a estos parámetros, la encuesta también ha querido analizar las razones que motivaban a los clientes a hacer uso del servicio de taxi en la capital de España. En relación a esto, el trabajo y demás gestiones de índole laboral es el principal motivo que lleva a los usuarios a coger el taxi y moverse por Madrid. Después de las obligaciones de carácter laboral, el ocio, el recreo y las compras, conforman el segundo principal motivo para subirse a un taxi. Por lo general, en el

plano de los estudiantes, éstos no suelen solicitar este servicio con asiduidad para trasladarse a sus lugares de estudio.

## El 26,5% coge el taxi una vez al mes

El estudio se centra también en analizar la asiduidad con la que los usuarios utilizan el servicio de taxi. La mayoría de los clientes encuestados manifestaba haber empleado el taxi menos de cinco veces al año, un 26,5% de los usuarios una vez al mes y solo el 2,83% se mueve diariamente en taxi.

Otro dato a tener en cuenta que maneja el estudio es que el 31,52% de los clientes encuestados eran, a su vez, usuarios de otros modos de transporte alternativos similares al taxi. El informe permite ver que los usuarios de taxi que optan por otras alternativas son, en una mayor proporción, clientes también de plataformas como Cabify y Uber. Con respecto a los vehículos eléctricos hay una predominancia de Car2Go frente a Emov. En datos, un 16,85% de los usuarios de taxi utilizan Cabify, un 22,83% emplea Uber, Car2Go un 8,15%, BiciMad un 7,03% y eMOV un 3,80%. El 31% de los encuestados emplea dos o más de los citados.

## ¿Cómo llegan los usuarios al taxi?

El modo que más utiliza el cliente del taxi para acceder a este servicio es solicitándolo en la vía pública en un lugar sin determinar. Un 44,55% de los clientes utiliza el taxi solicitándolo en la calle, frente al 18,32% que lo coge en una parada o el 16,34% que lo pide



## Reclaman más taxis los fines de semana

a través de una aplicación. Un 20,79% de los usuarios solicitan el servicio de manera telefónica llamando a alguna de las radioemisoras que trabajan en Madrid.

Con estos porcentajes ya se observa el efecto de las nuevas tecnologías mediante la irrupción de aplicaciones móviles que permiten al usuario solicitar el servicio de manera más rápida, en detrimento de los servicios que son solicitados en la parada.

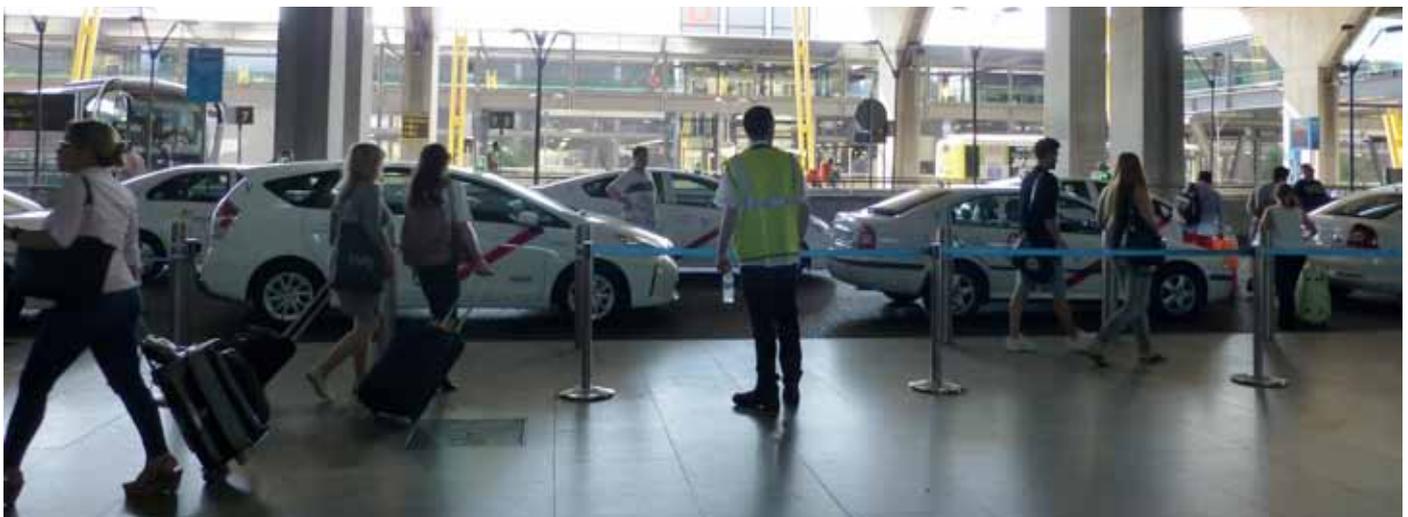
En aquellos servicios que no son solicitados en plena calle, el 90,16% de los usuarios manifestaba que el servicio era puntual. De igual manera, el 9,84% de los más de mil encuestados consideraba que no era puntual. Entre los que llegaban con retraso, el tiempo de espera medio dado por los encuestados

disconformes era de 12,1 minutos.

## La tarjeta gana paso al efectivo

Con respecto a la forma de pago, la gran mayoría de los usuarios encuestados confesó que realiza el desembolso en efectivo, un 48,71%, mientras que el uso de tarjeta ya supone el 39,31% de los clientes. Por último, un 10,86% afirma que paga a través de aplicaciones telefónicas.

Con respecto a la tarifa fija del aeropuerto, un 25,09% de los usuarios expresó estar de acuerdo, y un 22,61% estaba en desacuerdo. Llama la atención el gran desconocimiento por parte de los usuarios con respecto a esta tarifa fija, puesto que según la encuesta, el 47% de los encuestados desconocían la existencia de la misma. De los usuarios que tenían conocimiento de la existencia de dicha tarifa, un 47,45% manifestaba estar de acuerdo con la misma.



Los usuarios, a favor de la tarifa fija del aeropuerto

# La Peña Alcarreña cumple 35 años



*Francisco Javier García, presidente de la Peña*

Los taxistas alcarreños celebraron el pasado 18 de noviembre los 35 años de su peña en Madrid. Más de tres décadas en las que la Peña ha sido refugio para los profesionales de la región que añoraban sus raíces.

Durante la cena, el presidente de la Peña, Francisco Javier García quiso agradecer a los asistentes haber acudido, un año más, a esta cena que se ha convertido en antesala de las celebraciones navideñas. Durante su discurso, García aprovechó para pedir a las asociaciones que dejen de lado las riñas "de patio de vecinos" y que soliciten a los políticos, de forma conjunta, una ley que proteja a los profesionales.

El presidente destacó una vez más la importancia de las organizaciones sectoriales para la consecución de los objetivos del taxi y no dudó en hacer un llamamiento al asociacionismo y a la colaboración con las entidades del sector, porque, como señaló, "unidos siempre seremos más fuertes". En este sentido, la cena anual contó con la presencia, por primera vez, de la asociación de taxistas latinos de Madrid, cuyo presidente es Calixto Angulo.

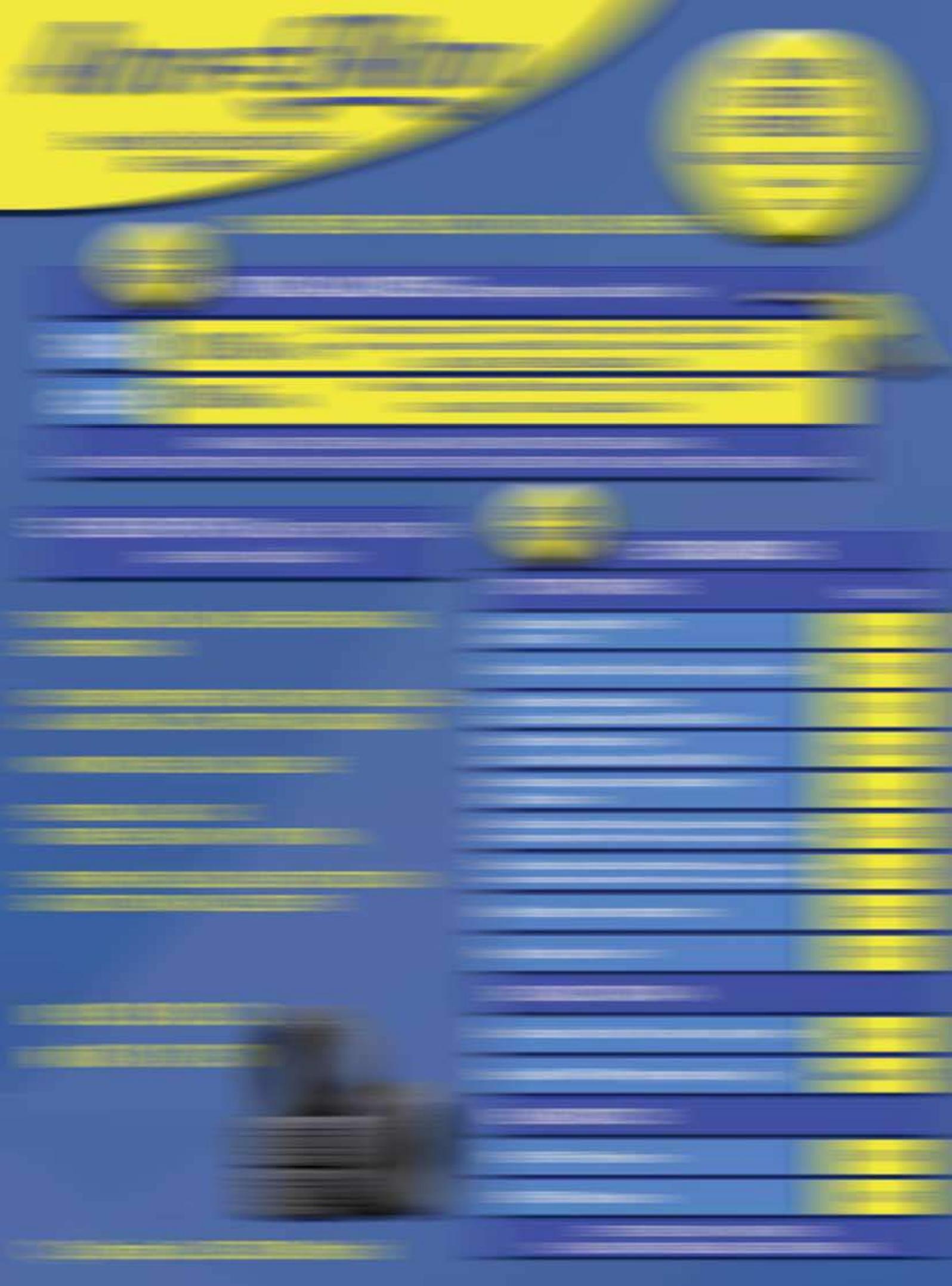
*Diferentes vistas del salón*



La cena también contó, como en ocasiones anteriores, con directivos de la Asociación Gremial, la Asociación Madrileña del Taxi, Federación Profesional, Cooperativa del Taxi (SCAT), Radioteléfono Taxi Madrid y Radio Taxi Independiente. También estuvieron representadas las mutuas MMT y UECA, así como otras muchas empresas relacionadas directa e indirectamente con el mundo del taxi. En total, unos 160 asistentes que no quisieron perderse esta celebración especial.

Una vez concluida la cena, y tras agradecer a los asistentes su presencia, el presidente dio comienzo a la tradicional rifa de regalos aportados por entidades vinculadas con el taxi. En esta ocasión, sin embargo, tal y como explicó el propio García, el número de presentes era inferior a otras cenas. Sin mencionar expresamente ninguna marca, García explicó que "perdemos algunos regalos, pero no perderemos nuestra dignidad", en alusión a dos empresas del taxi vinculadas a su vez a los vehículos de alquiler con conductor. Hay que recordar que el taxi mantiene una lucha a todos los niveles, judicial y legal, con este tipo de vehículos al considerar que, por un lado no cumplen con la legalidad y, por otro, se han convertido en una competencia desleal bajo la inactividad de las administraciones tanto centrales como regionales.

La cena concluyó de madrugada con regalos típicos de la Alcarria, como un aceite de la tierra y un jabón elaborado con miel y canela.



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

## MADRID

Marcas y Modelo	C.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.** Telf. 91 401 05 49  
C/ Alcalá, 187 Madrid



### FIAT

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



### FORD

Mondeo Híbrido / automático	2.000	187	29.995
Tourneo Customs trend / Eurotaxi	1.997	130	29.940
Tourneo Connect trend /Eurotaxi	1.556	120	29.330

\*No incluido gastos de preparación taxi.



### MERCEDES

Citan Tourer DCi / Eurotaxi	90	1.461	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.** Telf. 91 69 044 20  
c) Luis Sauquillo, 88. Fuenlabrada



### RENAULT

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

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



### SEAT

Alhambra TDI CR Ref	1.968	150	26.350
Alhambra TDI CR Style	1.968	150	29.590
Alhambra TDI DSG Style	1.968	150	31.100
León ST TDI Ref	1.968	110	17.900
León ST GNC DGS Ref	1.968	110	17.980
León ST GNC DGS Style	1.968	110	18.000
Toledo TDI Ref	1.598	115	15.490
Toledo TDI Ref Plus	1.598	115	16.930



### SKODA

Rapid TDi active	1.600	115	13.100
Rapid TDi ambition	1.600	115	13.450
Rapid TDi ambition /pack ambition	1.600	115	13.850
Rapid 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



### SSANGYONG

XLV GLP/gasolina	2.200	178	
------------------	-------	-----	--



### TOYOTA

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

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

## 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
Logan GLP MVC	1.461	90	12.300



### FIAT

Dobló Gas Natural	1.400	120	15.000*
Tipo Sedán 1.4 GLP	1.400	120	13.000*
Tipo Hatback GLP	1.400	120	13.500*
Tipo Station Wagon /GLP	1.400	120	14.500*

\*Incluido: IVA, descuentos por vehículo Eco y pintura para BCN y AMB.

**AUTO 88.** Telf. 933 60 32 21. [www.auto88.com](http://www.auto88.com)

La Maquinista. C/ Ciutat d' Asunción 34. Barcelona



### 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 Ref	2.0	150	28.300
Alhambra TDI Style	2.0	150	29.700
Alhambra TDI Style DSG	2.0	150	31.200
León ST TDI Ref	2.0	110	18.000
León ST TDI Style	2.0	110	19.000
León ST GNC DGS Ref	1.4	110	18.900
León ST GNC DGS Style	1.4	110	20.400
Toledo TDI Ref	1.6	115	16.000
Toledo TDI Ref Plus	1.6	115	17.000
Toledo TDI Style	1.6	115	18.000



### 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



### SSANGYONG

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

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



### 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

Vendo licencia Taxi por jubilación. Viernes par, Toyota Prius 6 años, se vende con o sin coche. 138.000 euros. Ángel Luis Bueno. 639111683. Email: angellbb.albb@gmail.com

Vendo taxi Toyota Prius impar miércoles. Perfecto estado con baterías cambiadas. 140.000 negociables. Pablo Luis Lopez Galan. 629126693-647839150 Email: pabloluislopez@yahoo.es

Vendo licencia martes par con SEAT Altea XL GLP taxímetro tx52 y capilla. Todo del abril del 2015. David Arenovich Busquet. 692271833. Email: Davale\_1@hotmail.com

Busco taxi para llevarlo solo a fijo, que sea impar. Padre de familia no fumador, serio y responsable 8 años de experiencia. Juan Manuel Fernández Muñoz. 635447984. Email: juanmanuelyalba@hotmail.es

BARCELON. Busco taxi para trabajar, me da igual el turno. Tengo 20 años de experiencia en el sector. David Osuna. 651445175 - 651445175. Email: davidosuna117@gmail.com

Conductor español con cargas familiares busco taxi impar a fijo. Me hago cargo de todo del taxi. Con garaje para el taxi. Antonio Pérez Ramos. 630762919-629588957. Email: aprtone@hotmail.com

Particular. Vendo licencia de Taxi por jubilación con Skoda Octavia de 5 años por 135.000 euros (negociables). Se vende con capilla y taxímetro. Francisco Sánchez González. 656478178-669501374. Email: otoarianiebla@gmail.com

Vendo licencia de taxi por jubilación. Libra miércoles impar. El coche es un Dacia Lodgy glp con emisora Radio Taxi matriculado en abril del 2015 y actualmente tiene 150.000km. Lo entrego con muchos extras como: fundas a medida de los asientos, fun. José Gil López. 652802605-652802605. Email: pe\_giles@hotmail.com

SEVILLA Traspaso licencia taxi Sevilla Capital. Precio estipulado por Ayuntamiento. Jose Miguel. 617374451. Email: mermalim@hotmail.com

Vendo licencia de taxi, viernes par con emisora amarilla. Coche SEAT Toledo de 6 meses. 145.000 euros. Miriam Granado García. 696964173 - 628126337. Email: miriamgranado@yahoo.es

Vendo licencia Taxi por jubilación. Día libre Martes, impar, incluido coche. 140.000 euros. Patricia. 667449123-627503223. Email: patrieb@me.com

Vendo licencia taxi par libra jueves con Peugeot 5008 matriculado en Julio de este año, preparado para empezar a trabajar. Ángel Martínez. 609813985. Email: angel.taxi2@gmail.com

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

BARCELONA Busco trabajo como conductor, turno indiferente. 17 años de experiencia en el sector. Jordi Torres. 633013926-633013926. Email: tjordipayes@gmail.com

Busco taxi para llevarlo solo a fijo persona seria responsable y cuidadoso con el taxi experiencia de 6 años. Edad 39 años. Patricio Preciado. 606627117. Email: Patocherifo@hotmail.com

Busco conductor de taxi zona Móstoles para trabajar solo. Emisora amarilla. Libra lunes, par. Jose Lopez Rodriguez. 653610534. Email: josegetafe78@hotmail.com

Busco conductor para euro taxi, libra lunes y martes. Miércoles y jueves 11 horas, y viernes, sábado y domingo completo. A fijo. Alberto del Pino. 639715239. Email: ml.prieto@hotmail.com

Español 44 años busca taxi para trabajar solo a fijo. Serio responsable 10 años experiencia con recomendaciones. Zona Pacifico. Francisco Javier Ávila. 664853587. Email: franavilacarpio@gmail.com

Busco taxi para trabajar 8h, con relevo en Parla o zona sur de Madrid. 27 años. Experiencia de 2 años en ambulancias. Pablo Bustos Iglesias. 634457803. Email: hjthzz1@gmail.com

BARCELONA Busco conductor con experiencia para la zona de L'Hospitalet de Llobregat. Contacto martineztaxista@gmail.com

Busco conductor taxi, zona Barrio del Pilar. Fijo de 100 euros al día. Conductor paga su gasoil, con experiencia, seria y responsable, mayor de 40 años. Referencias y vida laboral, coche Skoda Superb automático nuevo. Emisora gremial, libra jueves. Pablo Gonzalez. 651900760. Email: ventataxi7@gmail.com

Busco taxi con emisora amarilla para trabajar solo 100e más combustible 20 años de taxista, casado y 48 años. Leganés. Juan Manuel Pérez. 680237378-601288161. Email: juanmita83@gmail.com

TENERIFE Se vende licencia de taxi en Guía de Isora (Tenerife) con vehículo nuevo de 7 plazas. 150.000 euros. José Miguel. 610423325. Email: josemh20@hotmail.com

Se vende licencia par con libranza en viernes, se incluye taxímetro y capilla. Precio negociable. Javier Martí-n. 690393978-914740986 Email: javiermartin1986@gmail.com

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

BARCELONA Vendo licencia con coche Toyota Prius de 2015. Libra jueves impar. Oscar Santos Fernández. 670728206

Busco turno de mañana, zona Aluche, 53 años, no fumador, cartilla al día, serio y responsable, disponibilidad inmediata. Carlos García Romera. 600266178. Email: Carlosines@telefonica.net

Busco conductor Tarde/ Noche 10hr y fines de semana y festivos completos con mytaxi. Libra martes par, zona Aluche, Lucero, Carabanchel. Julio Cobo Rueda. 659238570. Email: jacobor@gmail.com

BARCELONA. Busco conductor para el turno de noche. Ana Callejo. 629122891. Email: annacallejo@yahoo.es

Se busca conductor de taxi para licencia jueves par. Turno de mañana, zona San Fermín. Se valora experiencia en Mytaxi. Sonia Gomez Vazquez. 666031265. Email: sonigova@hotmail.com

Vendo taxi de Madrid por jubilación, licencia impar con libranza en jueves. Con coche Skoda Octavia tour (noviembre 2010) con 270000 Km. 132.000 euros (particular) Juan Manuel Bonilla Valero. 610016036. Email: olinbvj@gmail.com

Busco conductor de taxi, coche con emisora amarilla, Toyota Prius turno tarde/ noche, relevo en Valdemoro, Jose Javier Moreno De La Fuente. 609240727. Email: ppsupermoreno@gmail.com

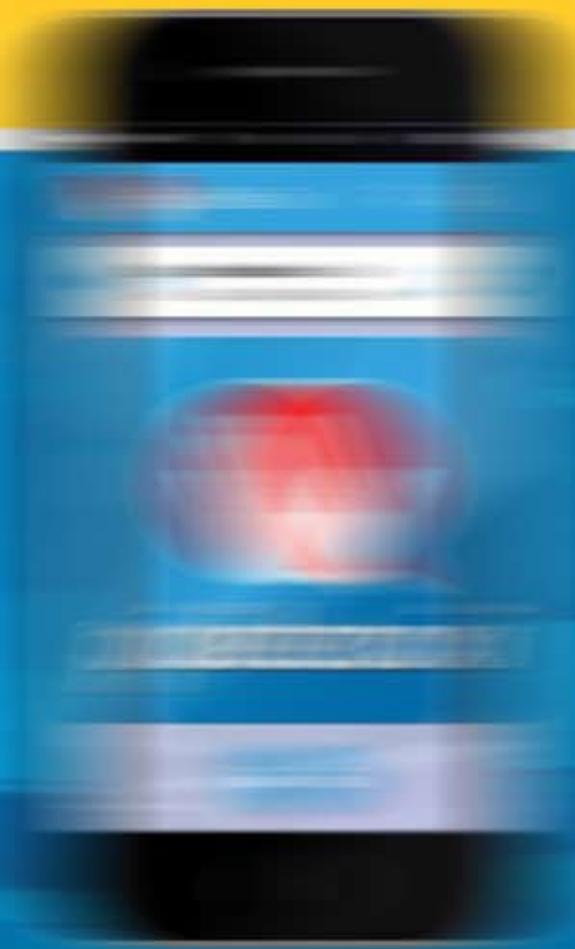
Necesito conductor, horario tarde/ noche. Para hacer el cambio zona Boadilla del Monte. Antonia Bravo. 695390720. Email: Togelasil@gmail.com

Se busca conductor de taxi para trabajar solo, martes impar, con emisora amarilla, Dacia, a fijo, seriedad. Sergio Ostos. 654551687. Email: cheetossergio25@hotmail.

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

# THE HISTORY OF THE UNITED STATES

## THE AMERICAN WEST



THE AMERICAN WEST  
THE AMERICAN WEST  
THE AMERICAN WEST

THE AMERICAN WEST  
THE AMERICAN WEST  
THE AMERICAN WEST

# THE HISTORY OF THE UNITED STATES

THE AMERICAN WEST  
THE AMERICAN WEST  
THE AMERICAN WEST

