

La Gaceta del TAXI

La primera revista del sector

AÑO XXII
NÚMERO 238
Junio 2016

El imperio del dólar a la conquista de Europa

www.gacetadeltaxi.com

**Refuerzos
bajo demanda**

**Jubilados de
Málaga
en los tribunales**

**ESPECIAL
AUTO & TAXI**



¿Dónde está Europa?

Últimamente cada vez que llegan noticias de Bruselas vamos de susto en susto. Desde que los máximos dirigentes de la Comisión Europea han decidido que lo mejor para la economía de los 28 no está en la Europa Comunitaria y sí al otro lado del Atlántico, proliferan las políticas pro norteamericanas, en unos casos favorecidas por algunos organismos estatales, en otros empujados por lobbies cuyo único objetivo es presionar en todos los frentes para acabar teniendo leyes a su medida [económica, se entiende], en detrimento de la soberanía de los estados europeos.

Este nuevo modelo de negocio denominado economía colaborativa procedente de Estados Unidos, ha desembarcado en Europa con intención de quedarse. Su filosofía mercantil nada tiene que ver con las reglas de juego y mercado establecidas en los países de la Unión, y sin embargo esta Europa de hoy institucionalizada y desconceptualizada, lejos de resistirse y defender la marca Europa, un proyecto en el que se lleva trabajando 50 años, desde el Tratado de Roma, despista a los ciudadanos y tiende puentes de plata al sello USA.

Frente a la Europa humanista que nos define desde hace décadas, Estados Unidos, a través del TTIP pretende asentar su economía de la obsolescencia programada, de usar y tirar, que promueve el consumismo sin pensar ni en el ahora ni en el mañana. Sus principales víctimas, autónomos y pymes, que en nuestro país suponen más del 90% del tejido laboral y en las que trabajan millones de personas (datos gubernamentales y no nuestros). Sectores estratégicos como el transporte, servicios o comercio serán el principal objetivo de estas multinacionales que con Uber comenzaron a implantar su nuevo modelo económico de barra libre.

Pero, ¿qué gana Europa hipotecando nuestro futuro? ¿Qué beneficios va a reportar a los ciudadanos y trabajadores un tratado del que no se quiere informar a la población? Mientras nos lo aclaran, dejamos en el aire una reflexión. De las 50 mayores empresas del mundo, más de 40 son norteamericanas. ¿Dónde se ha quedado Europa?

4. Taxómetro

• Con opinión propia.

5. Primera carrera

• TTIP, amenaza trasatlántica.



8. En marcha

• Relevo generacional en RTT.

10. Actualidad

• Los jubilados malagueños reclaman daños al Ayuntamiento.



18. ESPECIAL

• Las últimas novedades del motor



34. Noticias

- El refuerzo divide al taxi madrileño.
- Nueva organización nacional.
- Taxista gana la lotería.
- 9 plazas para competir en Elche.



42. Entrevista

• Pamplona apuesta por una aire de calidad



45. Homologados

• Vehículos autorizados para el servicio del taxi.

46. gacetadeltaxi.com

• Tablón online.



Año XXII - Número 238 - Junio 2016

Edita: GUSPIADA, S.L.

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

Tel.: 91 506 24 09 • Fax: 91 506 08 34

Página web: www.gacetadeltaxi.com

Directora: Pilar Glez. Matorra
pgmatorra@gacetadeltaxi.com

Redactora Jefe: Olga Lobo,

Dpto. Redacción: Javier Izquierdo,

Colaboradores: Germán Ubillos,
redaccion@gacetadeltaxi.com

Dpto. Comercial: GGM
comercial@gacetadeltaxi.com

Administración: info@gacetadeltaxi.com

Imprenta: GRÁFICAS BERLÍN

Depósito Legal: M-17.622-1995



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

Agua moviendo molinos

ANTONIO OLMO RUBIO
TAXISTA MADRILEÑO

El pasado día 21 de Abril, estábamos convocados todos y cada uno de los taxistas de la ciudad de Madrid a una Asamblea abierta al sector en la cual todas las organizaciones estuvieran representadas de alguna manera, ya que esta se fue anunciando durante mucho tiempo atrás en radios y redes sociales. No era poca la ilusión que muchos compañeros tenían puesta en ella, ya que sería un antes y un después de las relaciones entre asociaciones, ya que nos mueve un interés común, nuestra inversión, nuestros puestos de trabajo, y cómo vamos a luchar, con los retos que se nos plantean diariamente.

Pues bien, llegado el día de la Asamblea, y con la Junta Directiva de la Federación Profesional del taxi de Madrid subida en el estrado, sin ningún representante de otras asociaciones que encabezara dicha encomienda, empezaron a sucederse las intervenciones de los asistentes, la mayoría de ellos pidiendo unidad de todo

el sector y cada cual aportando lo que cree que se debería de hacer. No fueron pocas las ideas y el número de intervinientes, pero claro, faltaban muchos compañeros de otras asociaciones, con puntos de vista diferentes, que nos hubieran llevado a la unión, ya que convergemos en la palabra TAXI.

¿Por qué no se prepararon reuniones antes de la Asamblea, con todas las partes, para buscar puntos de anclaje, los cuales servirían en un futuro para marcar la línea a seguir y afrontar esta situación que tiene proporciones incalculables?

Son muchas las preguntas que nos vienen a la cabeza y no es hora de echar la culpa a nadie, ya que en la calle trabajamos diariamente todos. Seguimos padeciendo los mismos males y los oportunistas siempre han existido. Con esto se pone de manifiesto nuestras debilidades, la manera de afrontarlo y las soluciones.

¿Por qué siempre se está hablando de las debilidades y nunca se habla de las fortalezas del sector? ¿Acaso nuestros dirigentes se nutren de ellas para seguir en un cargo, o no son capaces de aprovechar lo bien que prestamos el servicio y potenciarlo, en lugar de mirar hacia nuestra competencia y señalarles con el dedo para que todos nuestros potenciales clientes los acaben conociendo?

Como dice un refrán, agua pasada no mueve molino. Estas son las conclusiones sacadas de la Asamblea abierta. Cada Asociación haciendo la guerra por su parte, en diferentes frentes y sin coordinación. Durante las Guerras Mundiales los diferentes países tuvieron que ponerse de acuerdo para luchar contra el enemigo común, porque era la única manera de poder vencerle. Hoy en día ya está todo inventado y la lógica tiene que imponerse, a diferentes posicionamientos, para que el sector del Taxi de Madrid pueda ver el agua moviendo molinos.



El taxi contra el TTIP

“No podemos consentir que el pirateo se convierta en algo habitual”

TTIP. Cuatro letras y una amenaza, la del Tratado Transatlántico de Inversiones y Comercio. Un acuerdo comercial que se está negociando actualmente en la Comisión Europea de manera opaca, sin informar a los ciudadanos y cuyo contenido se conoce a cuentagotas. En el taxi, tras la aparición de Uber y anticiparse a cómo sería un mundo “dominado” por el TTIP, han decidido dar un paso al frente y convertirse en un importante altavoz para su difusión entre la población.

En Barcelona, más de 500 taxis llevan información en sus taxis sobre el TTIP y en Madrid han anunciado que también desarrollarán una campaña similar. También llevarán propaganda exterior para sensibilizar a la población de los peligros que entraña la aprobación de un Tratado que se está negociando “a espaldas de la sociedad”.

Pocas personas saben qué significan estas siglas, tal y como nos cuentan algunos de los taxistas de Élite Barcelona que acudieron el pasado 2 de junio al acto con sus taxis, en los que llevan información sobre el TTIP a disposición de los usuarios. “Cuando son de Alemania sí, ellos sí saben de qué estamos hablando y nos felicitan por llevar información sobre el tema, pero la mayoría de la gente no sabe de qué trata y cuando nos preguntan, nosotros se lo contamos”.

En esta lucha, voluntaria e individual, cada



Eurodiputados de Podemos con el taxi en el acto en Barcelona.

“Desregular es regalar un servicio público como es el taxi”

vez son más los profesionales que deciden estar informados, salir de su zona de confort y conocer cómo les afectan a ellos las decisiones que se toman en un lugar tan alejado como es Bruselas.

Porque, a pesar de lo que dicen la mayoría de partidos políticos, el TTIP esconde una importante cara oculta que no solo afectaría a los profesionales del taxi, sino también a otros autónomos y pequeños empresarios.

Para quien no haya oído hablar antes de este Tratado, le ponemos en antecedentes. Se trata del mayor acuerdo comercial hasta la historia que ofrecería a las empresas un mercado formado por 800 millones de potenciales consumidores y eliminaría los pocos aranceles económicos que todavía quedan entre Europa y Estados Unidos, además de fomentar el comercio exterior de las Pymes y de un supuesto abaratamiento de ciertos productos gracias al aumento de la competencia.

Sin embargo, en la otra cara de la moneda, diferentes analistas, ONGs y partidos políticos alertan de algunos de los peligros que su aprobación reportaría a la sociedad europea. Entre ellos se estima la pérdida



Los taxistas muestran así su rechazo al TTIP.

de hasta un millón de empleos, la disminución de los

salarios, la precariedad laboral y una mayor concentración empresarial que, insisten beneficiará principalmente a las grandes multinacionales.

Y es ahí, en las multinacionales, donde se esconde el principal peligro, ya que durante la elaboración del tratado, bajo el más estricto secretismo y sin prácticamente transparencia por parte de ningún organismo europeo, se están rechazando las normas más restrictivas para su beneficio.

Y con la intención de que esto no vuelva a suceder, ni en el taxi ni en otros sectores, los taxis se han convertido en un "escaparate maravilloso", según lo ha definido la eurodiputada de Podemos, Lola Sánchez, una de las principales defensoras en Bruselas del "no" al TTIP, que cree que es "fundamental" que taxistas y ciudadanos sepan qué es el TTIP.

En el encuentro mantenido entre profesionales y políticos el pasado 2 de junio en Barcelona, explicó Sánchez que "se nos vende como una mejora, pero no es real. Lo que quieren es expoliar y privatizar los servicios públicos para ponerlos en manos de multinacionales". Algo que se conseguirían, según argumentó la eurodiputada, a través de los denominados Consejos de Cooperación Regulatoria, en los que participaría funcionarios y "partes implicadas", es decir, empresas. "Sería como la CNMC a nivel nacional, pero a nivel global, y sustituiría al poder legislativo, creándose un gobierno en paralelo". "Serán ellos quienes permitan o no las normas en función

de sus propios intereses, lo que supone un claro ataque al poder legislativo, porque no se legislará en beneficio de los ciudadanos, sino para las empresas".

Una táctica que, lamentablemente, conocen bien en el taxi cuando en 2014 Uber aterrizó en España y pidió abiertamente un cambio de normativa que beneficiara su idea de negocio. Y aunque se ha visto obligado a rectificar, recordemos que ahora opera con VTCs a través de su aplicación UberX, lo cierto es que no deja de recordar siempre que puede lo restrictiva y anticuada que es la normativa española ante organismos como la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

"Lo que pretenden es que las multinacionales estén por encima de los gobiernos y las legislaciones" expuso Tito Álvarez, portavoz y fundador de Élite Barcelona, que califica este tratado de "un atentado contra la democracia y contra los derechos de los ciudadanos". "Estamos muy indignados y desde el colectivo del taxi vamos a informar sobre este tema, vamos a de-

"Lo que quieren es expoliar los servicios públicos"



Información para los usuarios en el interior de los taxis.

nunciarlo y si es necesario protestaremos para que se nos escuche".

Por su parte, la presidenta de Élite Taxi Madrid, Concha Guardado ha calificado el TTIP como "la metástasis del autónomo" y lamenta que mientras los gobiernos "nos

venden que tenemos que ser emprendedores y levantar el país, luego defienden a las grandes multinacionales por detrás". Cree que la aprobación de este tratado supondría "una pérdida de soberanía no pactada con quienes les hemos puesto ahí, que puede implicar cambios medioambientales, en sanidad, transporte...yo me veo trabajando bajo órdenes multinacionales con sus condiciones. Es un futuro muy negro".

¿Por qué no nos cuentan qué están negociando?" Se preguntaba Miguel Ángel Leal, presidente de Fedetaxi, durante su intervención en un debate que calificó de "fundamental". "Es importante informar a los ciudadanos, porque somos nosotros los únicos que podemos frenar el TTIP, y si no lo hacemos todos nos convertiremos en productos".

Mano dura contra los "corsarios"

"Uber debería prohibirse", han asegurado desde Podemos justo al mismo tiempo que la Comisión Europea planteaba una normativa común para gestionar la economía colaborativa. Una terminología que ni para Podemos ni para el taxi se ajusta a la actividad que desarrolla Uber en el mundo. "Es economía corsaria", manifestó el Secretario de Sociedad Civil de Podemos, Rafael Mayoral, "y nosotros vamos a estar con los trabajadores que sacan el país adelante frente a estas prácticas". Además, considera indispensable tener "mano dura" contra estas prácticas. "Uber hace dumping para acabar con sectores económicos estratégicos y una vez que lo consiguen duplican los precios de sus servicios", ha explicado Mayoral. "Necesitamos que se defienda la soberanía y eso es defender sectores estratégicos como es el transporte".

Para Tania González, también eurodiputada de la formación morada, hablar de economía colaborativa es hablar de trabajo precario en un sector como es el transporte y va más allá. "Hay un efecto sobre consumidores y usuarios que dejan de ser atendidos por profesional, con los riesgos de seguridad que eso conlleva".

"Es inhumano que una multinacional gane millones de euros en nuestro país tribute fuera y hable de economía colaborativa" ha señalado. "Eso es lo que supondría el TTIP, una liberalización absoluta, una invasión

brutal de empresas como Uber". González insistió en que "liberalizar es desregular y desregular es regalar un servicio público, como es el taxi, a un 1%, al poderoso y los servicios que no sean rentables, desaparecerán" y contra esto, han asegurado todos, el taxi debe responder. "No podemos consentir que el pirateo se convierta en algo habitual, porque supondría un riesgo para la sociedad en general" y para evitarlo "el taxi es una punta de lanza en la lucha contra estos tratados y es importante pararlo"

"Todos hemos oído hablar de la globalización, pero no se habla de que el comercio mundial ha llegado a un proceso de agotamiento, por lo que las multinacionales y transnacionales apuestan por tratados en los que les sobran los derechos, los parlamentos y las leyes y lo que pretenden es ajustar las normas a sus intereses y no como hasta ahora, adaptar sus intereses a las leyes de cada país", aportó durante el acto el senador por En Comú Podem, Óscar Guardingo, encargado de llevar ante

El TTIP, "un ataque a la soberanía"

el Senado la proposición no de ley de las matrículas azules para identificar a taxis y VTCs.

La postura europea

Mientras en Barcelona el taxi alzaba su voz contra el TTIP y Uber, uno de sus máximos exponentes, la Comisión Europea presentaba las primeras líneas comunes para regular la economía colaborativa, ante la disparidad de criterios de los distintos gobiernos nacionales.

A pesar de que el 80% de las grandes empresas a nivel mundial tienen sello norteamericano y desconocemos cómo beneficiará a Europa y sus países la entrada en vigor del TTIP, lo cierto es que la postura europea y de la mayoría de los grupos parlamentarios es favorable a su aprobación. Además, desde Bruselas apuestan la economía colaborativa como una oportuni-

dad de crecimiento, y en donde crear una nueva demanda y nuevos consumidores. Sin embargo, advierte de que esta oportunidad no debe dar pie a una "economía paralela", por lo que aboga por establecer normas comunes en los Estados miembros que garanticen que esas plataformas pagan impuestos, la protección de los consumidores y ofrecen condiciones de empleo "justas". La idea, aseguran, es clarificar el mercado, siempre priorizando el pago de impuestos y la protección del consumidor, pero desaconseja medidas como la tomada por España por la que se prohibía UberPOP.

Una postura que desde el taxi no comprenden y lamentan porque, insisten, la economía colaborativa es "precariedad laboral, desaparición del autónomo convirtiéndolos en esclavos".

Olga Lobo



Elecciones 14-J en RTT

“Dotar de excelencia el servicio”, prioridad

Radioteléfono Taxi de Madrid tendrá nuevo presidente a partir del 14 de junio. Y va a ser con toda seguridad Andrés Veiga, al no haber ningún candidato alternativo. Veiga, hasta ahora vicepresidente/tesorero, sustituye a Julio Hernández que tras 20 años al frente de la entidad ha decidido jubilarse y pasar el testigo a una nueva generación. Profesionalizar el taxi y ofrecer un servicio “de excelencia”, prioridades para el que será nuevo presidente.



Andrés Veiga, único candidato, será presidente de RTT a partir del 14J.

Al cierre de esta edición y a diferencia de lo sucedido en 2012, cuando se presentaron tres candidaturas, en los comicios 2016 de Radioteléfono (RTT) previstos para el 14 de junio solo habrá una lista completa, encabezada por Andrés Veiga que, de manera virtual y ante la ausencia de más candidatos, se puede considerar ya nuevo presidente de Radioteléfono.

Le acompañarán el vicepresidente/tesorero, José Manuel Fernández Casado y el secretario, Francisco Javier García Asenjo, para cuyos cargos tampoco hay otros aspirantes alternativos. Tras veinte años al frente de la entidad, Julio Hernández ha decidido no presentarse a la reelección y dar paso a las nuevas generaciones. Tampoco se presentarán al cargo el hasta ahora secretario, Enrique Gutiérrez ni Manuel Benito, uno de los vocales que ha formado parte del Consejo Rector en las últimas legislaturas.

Raúl Sánchez, Rufino Félix Aguilar, Israel Herrera, José María de la Heras, José Jiménez, son los cinco candidatos a vocales

de la única lista completa. También concurre a las urnas Ricardo Cid, que ha sido directivo estos últimos cuatro años con el equipo de Hernández y que en esta convocatoria ha decidido presentarse en solitario como vocal. Según nos explicó el propio Veiga, Cid le había solicitado ir en las listas

con el cargo de vicepresidente, un puesto para el que Veiga ya había elegido a Fernández Casado.

Con la incertidumbre de conocer

quiénes serán finalmente los cinco vocales, Veiga ya nos ha adelantado que su intención para los próximos cuatro años es continuar “en la misma senda de crecimiento de socios y servicios de los últimos ejercicios”.

En cifras, Radioteléfono cerró 2015 con un 14,38% más de servicios realizados que en el anterior ejercicio y facturó 8,9 millones de euros. En cuanto a servicios finalizados, durante el pasado año se realizaron 2,6 millones, un 14,38% más que el anterior ejercicio, con cifras similares a los años 2007 y 2008.

Además, ha explicado que quieren desa-

“Reajustar tarifa y horarios”, necesario para competir

o para el nuevo presidente de RTT

rollar toda la nueva plataforma de central que hemos cambiado recientemente gracias a la cual podrán tener nuevas prestaciones de cara a los socios.

Reajustes y mejores hábitos

Sobre como recuperar los servicios perdidos por el taxi en favor de los vehículos de alquiler con conductor, VTCs, Veiga lo tiene claro. "Nuestro objetivo es profesionalizar aún más nuestros servicios, dotar de excelencia el servicio que prestamos." De hecho, explica Veiga, con el cambio en nuestras infraestructuras, "ahora nos podemos permitir tener reuniones de formación periódicas masivas con socios". Su

intención, señala, es ir encaminados hacia la mejor formación de los socios "con cursos que en muchos casos no serán voluntarios", y la excelencia en los servicios. "Lo debemos buscar sin ninguna dilación". Todo para tener una flota competitiva y capaz de ofrecer lo mejor al cliente.

Sin embargo, para que esa competencia sea en igualdad de condiciones, Veiga cree que es necesario también que las asociaciones presionen al Ayuntamiento para que se modifiquen algunas cuestiones relacionadas con las tarifas o los horarios en la prestación del servicio que, en opinión de Veiga, sería necesario reajustar. "Los sábados en los que hay eventos de

gran magnitud en Madrid hay que intentar atender a todos los clientes", apunta Veiga, que reconoce que competir ahora mismo "es muy complicado".

Apuesta también por mejorar la formación a los socios y mantener los estándares en cuanto a atención al usuario. En su opinión "el actual problema de algunos malos comportamientos vienen dados porque se quitó la obligación, en la modificación del reglamento, de tener en vigor la cartilla para comprar una licencia".

Una situación que provoca que el titular pueda "desentenderse" del estado del vehículo, "encargándose de su gestión empresas intermediarias que no se preocupan por nada", por eso, en opinión de Veiga, "no se puede permitir que los coches vayan como van en algunas ocasiones que dan pena".

Para evitar estas y otras deficiencias en el servicio, el ya presidente virtual considera necesario "un control más exhaustivo por parte del Ayuntamiento". Un mensaje que ha transmitido en repetidas ocasiones a las asociaciones pero que cree que es muy difícil que vaya a modificarse el Reglamento a estas alturas.



Enrique Gutiérrez y Julio Hernández, presidente y secretario, junto con Andrés Veiga en la última asamblea de abril

Jornada electoral
14 de junio

Calle Cidro, 20 Madrid
Horario de 10.30h -16.30h

Obligados a vender

Jubilados reclaman a Málaga un ind millonaria

El 21 de febrero de 2012 quedó aprobado el Real Decreto por el que entraba en vigor el nuevo Reglamento que regula el servicio del taxi en Andalucía. Apparentemente, no había mayores problemas para que el nuevo texto pudiera convivir con las diferentes ordenanzas municipales del taxi en las distintas localidades andaluzas.

Sin embargo, en Málaga la historia fue distinta. El Ayuntamiento, cogiendo como referencia el nuevo texto reglamentario y con la intención de llevar a cabo una reestructuración del taxi en la capital de la Costa del Sol, se basó en la tercera disposición transitoria para exigir a los jubilados que, en un plazo de quince meses, vendieran la licencia por el mero hecho de no trabajar el taxi.

En aquel momento, las personas jubiladas -y también las viudas- no tuvieron otra opción que transmitir la licencia, movimiento que debían de hacer antes del 13 de junio de 2013. Aquellos que no lo hicieron fueron testigos de cómo se iniciaba un proceso de revocación de su licencia. Sin embargo, los jubilados, viendo que se trataba de algo injusto y demasiado intencionado por parte del Ayuntamiento malagueño, crearon una plataforma para interponer un recurso contencioso-administrativo contra el citado reglamento que fue admitido a trámite por el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía. En el mencionado recurso, presentado el 11 de mayo de 2012, apenas tres meses después de la publicación del Reglamento, se pedía la anulación de los artículos 11, 12, 15, 24, 27, 31.5, 35, 37, 38 y la disposición transitoria tercera del mismo.

El TSJA no accedió a la anulación de todos los artículos que pedía la parte demandante, pero sí que estimó parcialmente la demanda, anulando una serie de puntos de diferentes artículos relacionados con el funcionamiento del sector del taxi. El más llamativo, y el que perseguía para su anulación la plataforma de jubilados, era el tercer apartado de la disposición transitoria



106 taxistas jubilados fueron obligados a vender en 2012.

La indemnización podría superar los 2,2 millones de euros

tercera, en el que se exigía la transmisión de licencias de las personas jurídicas que sean titulares de las mismas sin ejercer la profesión de taxistas. Pero no sólo las exigía, sino que imponía un plazo de quince meses para transmitir la misma. El TSJA consideró, de esta forma, improcedente la vigencia de este artículo.

A partir de esta sentencia de diciembre de 2015, a la que tuvo acceso La Gaceta del Taxi, los jubilados que en su día se vieron obligados a vender ante la amenaza de perder la licencia, cuentan con un importante respaldo jurisprudencial para reclamar a la administración local de Málaga una indemnización por daños y perjuicios, cosa que hicieron el pasado 19 de mayo en la sede consistorial.

La cantidad del dinero que reclaman aún no se conoce oficialmente. Tampoco quiso hacerlo público Jorge Manrique, de Abalón Abogados, persona que defiende a la plataforma en este litigio contra el Ayuntamiento. La Asociación Malagueña de Taxistas Autónomos (AUMAT) publicó que el montante de la indemnización solicitada por los 106 jubilados del taxi que se vieron obligados a vender su licencia podría rondar los 2,2 millones de euros.

Los jubilados sí podían explotar su licencia

Pero antes de llegar a la reclamación en sí, es importante analizar las razones que han provocado esta situación de lucha entre jubilados y Ayuntamiento, la cual se inició por una interpretación errónea de las normas que regulan el taxi. "El Reglamento que se aprueba en 2012 reflejaba unas exigencias para la explotación del negocio del taxi que iban más allá que lo que establecen otras leyes de mayor rango", explicó a nuestro medio el abogado de los jubilados malagueños.

El problema estaba, no ya sólo en lo que podría contradecir el Reglamento a las leyes de rango superior, sino en lo que la interpretación que sólo el Ayuntamiento de Málaga hizo de éste para retirar las licencias. "Se pretendía que no se explotaran las licencias, de tal forma que se utilizaba el argumento falaz de que el jubilado no estaba correctamente dado de alta en la Seguridad Social ni en el RETA", insiste Jorge Manrique. Algo que, según apuntan desde la plataforma, es incierto, porque la Seguridad Social "reconoce la compatibilidad del ejercicio de determinadas actividades mercantiles con el cobro de la prestación por jubilación contributiva".

El explotar una única licencia no es un negocio que requiera una dedicación plena del jubilado, de ahí que el Estado decidiera aceptar esta figura y optase por regulari-

Organización

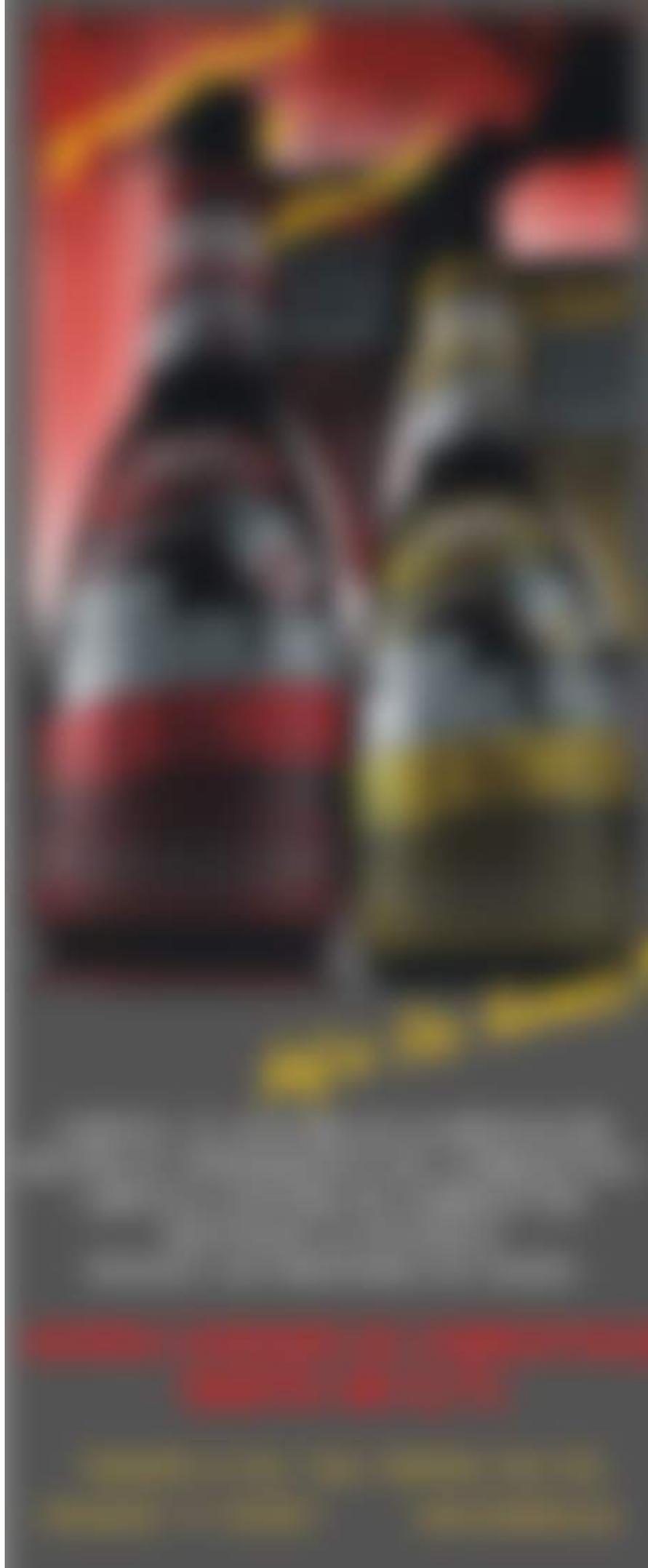
zarla en la propia Ley de la Seguridad Social, superior jerárquicamente a cualquier reglamento de carácter autonómico, sea o no del taxi. Y no sólo lo acepta en la Ley de la Seguridad Social, explica el abogado, “lo acepta también en virtud de una ley que sirve para compatibilizar la jubilación activa”. Esta ley, aprobada mediante Real Decreto 5/2013, “establecía que bajo determinados supuestos, se podría cobrar una pensión contributiva y continuar con la explotación de determinado tipo de negocio”, sentencia Manrique. El objetivo que buscaba el Estado con esta ley no era otro que para ciertos negocios de pequeña envergadura, se permitiese al jubilado cobrar la pensión y seguir con el negocio, dado que se trata de colectivos, según explica el texto legislativo, a proteger.

Otro caso de discrepancia legal en el taxi

El Ayuntamiento interpretó el Reglamento recién aprobado de tal manera que se veía con capacidad como para exigir la venta de las licencias, y de este modo alcanzaba uno de los objetivos que se había propuesto: reducir el número de taxis que circulan por las calles. Para ello, pretendía invalidar lo que rezaba la citada ley, o al menos obviarlo, y en base al Reglamento de 2012 se limitó a dar a los jubilados un plazo de quince meses para vender la licencia o para darse de alta en el RETA. “El argumento que se les daba para obligarles a transmitir la licencia era que no estaban correctamente dados de alta o que no cumplían con los requisitos necesarios para explotar el taxi”, indica Manrique.

Pero en este punto nos encontramos con un problema de base que ya es repetido en el sector del taxi, no ya sólo en Málaga sino también a nivel nacional, y no es otro que la aprobación de reglamentos que contradicen leyes que jerárquicamente son superiores. Este hecho provoca que deba ser la Justicia la que, a través de sentencias, corrija esos fallos del texto reglamentario.

En esta ocasión en Málaga, fruto de esa discrepancia jerárquica, se ha visto perjudicada la parte de los jubilados que, sin entrar en el debate moral de la gestión de su licencia de taxi, con la ley en la mano, no deberían de haber sido obligados a transmitirla. “Recurrimos porque lo que planteaba el Reglamento se saltaba muchos derechos de rango constitucional y propios de la Unión Europea”, explica el abogado de la plataforma.





Jorge Manrique, abogado de la plataforma.

Excesivo celo

Tras conocerse la sentencia que dejaba sin contenido el punto donde se obligaba a vender la licencia a las personas jurídicas que no ejercían la profesión, el abogado defensor de la plataforma de jubilados no dudó en criticar la actitud del Ayuntamiento malagueño en este punto. "Aquí se dio un acuerdo no escrito en el que, como había licencias de más, había que contentar a los titulares reduciendo la gente en la calle trabajando", explica Manrique, quien continúa afirmando que como también había que contentar a los asalariados para no echarlos, "se decidió acabar con los jubilados".

Además de hacer hincapié en la actitud claramente "intencionada y politizada" del Consistorio, el letrado insiste en la falta

de coherencia existente en sus pretensiones. "Si la situación de los jubilados era, según interpretaba el Ayuntamiento de Málaga, ilegal, la pregunta que cabría hacerse es cómo podría ser que la transmisión de algo ilegal estuviera de acuerdo con la legislación".

Siguiendo con su argumentación, Manrique explicaba que sus clientes "han vendido sus licencias con la revocación de algunas de ellas en marcha, lo que no tiene ningún sentido dado que si están ilegales, no se pueden transmitir". De esta forma, el letrado de la parte demandante califica este proceso de "atropello", dado que durante

este tiempo desde la aprobación del citado Reglamento, ni la Seguridad Social, ni Hacienda han abierto expediente alguno en contra de los jubilados afectados y, con la ley en la mano, pueden cobrar la pensión y trabajar. "Tenían todo en regla y hay resoluciones que permitían la situación en la que se encontraban", indica el abogado.

Ante esta presión por parte de la administración, todos los jubilados se vieron obligados a transmitir su licencia "aún sabedores de que tenían derecho a no hacerlo". "Es muy difícil recomendarle a un señor mayor otra cosa distinta a la venta", explica Manrique, dando a conocer que la postura más prudente era vender e intentar reducir al máximo el daño producido. Aunque vendieron, desde la Plataforma siempre mantuvieron la esperanza de que la Justicia les diera a posteriori la razón, como así ha sucedido.

¿Qué reclaman los jubilados?

El peso de la reclamación económica va, sobre todo, en función de la renta mensual que antes de la retirada de la licencia disfrutaban los jubilados y que dejaron de percibir desde que se vieron obligados a venderla. Pero en la reclamación patrimonial también irá incluido el dinero que "perdieron" por vender a toda prisa la licencia, ya que se vendió "a un precio mucho menor a como se estaban vendiendo en aquellos días".

El hecho de que se transmitieran las licencias a un precio menor del que en-

El Reglamento contradecía leyes jerárquicas superiores

tonces marcaba el mercado tiene su explicación, de nuevo, según el letrado de la plataforma, "en la presión que llevó a cabo el Ayuntamiento". La administración local ni tan siquiera dio una moratoria a los jubilados que, una vez que el 13 de junio de 2013 vieron finalizado el plazo de quince meses que marcaba el reglamento, fueron testigos de cómo se iniciaba un proceso de revocación de sus licencias.

Manrique no duda en aclarar que esta indemnización sólo se pedirá al Ayuntamiento de Málaga, puesto que es el único consistorio "que pidió la revocación de las licencias". De hecho, este punto es interesante para la defensa de los jubilados, puesto que aprovechándose de esta situación han pedido a una serie de ayuntamientos de los más grandes de Andalucía que les den constancia escrita de este punto y así poder demostrar ese exceso de celo que hubiera podido haber de parte de la administración local malagueña.

El Ayuntamiento, al cierre de la edición, aún no se ha pronunciado al respecto de la reclamación de los jubilados, que se presentó el pasado 19 de mayo. La defensa de los jubilados está a la espera de ver ahora cuál es la reacción exacta del Consistorio malagueño ante esta reclamación, pero ya apunta que los afectados estarán dispuestos "a llegar hasta el contencioso-administrativo si hace falta".

Javier Izquierdo



La parte demandante considera un "atropello".

THE
MAGAZINE

THE
MAGAZINE

THE
MAGAZINE

THE
MAGAZINE



THE
MAGAZINE

THE
MAGAZINE



“No hemos venido a expoliar al taxi”

Mejorar la movilidad de las ciudades a través de un taxi moderno, digital y premium. Estas son las bases de mytaxi, nos explica en esta entrevista su consejero delegado para España y Portugal, Antonio Cantalapiedra. Para ello, asegura, es necesario escuchar al usuario y darle lo que requiere, convirtiendo el taxi en un modelo de calidad que pueda competir con otras fórmulas de transporte.



Antonio Cantalapiedra, consejero delegado de mytaxi para España y Portugal.

La empresa mytaxi de origen alemán y vinculada a una importante compañía germana de automoción comenzó a operar en nuestro país en 2012 y en estos cuatro años ya está presente en cuatro ciudades y cuenta con una flota de unos 5.000 taxis.

En este trayecto ha tenido que convivir con el recelo del propio sector y frecuentes rumores sobre su supuesta vinculación con las VTCs.

Una relación que desmiente Cantalapiedra, y anima a cualquier taxista a presentar pruebas y no solo “montajes”. En su opinión estos son mensajes de personas que “no entienden” la disrupción tecnológica y “buscan formas de difamar.” Sobre la aparición de UberX, el consejero delegado entiende que “son soluciones complementarias”, y si bien no rehúsa la competencia, también cree que es necesario que exista una legislación “equidistante” que preserve el futuro del taxi, porque es un servicio público que “debe garantizarse”.

La Gaceta del Taxi.- Desde que llegaron al taxi en 2012 siempre han despertado

El taxi es un servicio público que debe “garantizarse”

cierto recelo entre las organizaciones del sector, ¿por qué cree que esto es así? ¿Tienen pensado algún cambio de estrategia para que esto cambie?

Antonio Cantalapiedra.- En Mytaxi tenemos un proyecto de transformación de la movilidad en las ciudades y queremos humildemente impulsar las smart cities, las ciudades inteligentes porque creemos que es prioritario mejorar la movilidad de las ciudades, reducir el tráfico y la contaminación. Nuestro objetivo es intentar hacer cada día mejor nuestro trabajo con nuestros taxistas y clientes finales. Y después, el resto de la gente que hable y opine sobre el resultado real.

Respecto a las reticencias desde dentro del taxi debo decir que siempre hemos estado abiertos a colaborar en cualquier comité para hablar y debatir sobre el pre-

sente y el futuro del taxi y mantenemos el ofrecimiento. Nosotros no hemos venido a expoliar al taxi. Es evidente que queremos ganar dinero, pero queremos hacerlo modernizando y mejorando la movilidad de las ciudades con el taxi.

Hay quienes ya se han dado cuenta de que las empresas locales no tienen nada que hacer si no contemplan una visión más internacional, pero otros creen que el pasado debe mantenerse. Estoy a favor de que siga existiendo la fórmula de pedir taxi por teléfono, veremos si de manera residual o no, pero nuestra opción vía app es la que se está imponiendo de forma global y el sector del taxi tiene que profundizar en estos cambios y valorar el camino a elegir. No es un tema ideológico sino tecnológico.

Nuevas herramientas tecnológicas

G.T.- ¿Cree entonces que es preciso cambiar el modelo de servicio?

A.C.- Es algo que siempre ha ocurrido. ¿Antes existían las emisoras con micro? No. ¿Tendría ahora sentido pedir un taxi por telégrafo? El transporte también ha evolucionado. De ahí que cuestiones como la geolocalización sean claves en la reducción de la congestión en las ciudades porque nos permite enviar el taxi más cerca a la posición del usuario. Es un servicio bajo demanda que nos da herramientas tecnológicas para planificar la circulación en las ciudades. No puede ser que los taxis continúen cargando por las ciudades como hace 15 ó 20 años esperando a que alguien levante la mano. Si tenemos herramientas para mejorar la movilidad y la calidad de vida en las ciudades, ¿por qué no hacerlo?

G.T.- En los últimos meses los rumores vinculan a mytaxi con el transporte de VTCs. ¿Es cierto que ofrezcan este servicio?

A.C.- Nosotros solo trabajamos con taxis. Todo lo demás son montajes. Animo a la gente a que manden un email a la empresa diciendo que tienen una VTC, y a ver si reciben por parte de algún empleado una invitación para trabajar con nosotros. Cuando eso ocurra, realmente podremos discutir de esto que se habla, pero hasta ahora son montajes. Son mensajes de personas que no entienden la disrupción tecnológica. Y como no la entienden, buscan formas de difamar o de perjudicar la reputación de una empresa que intenta mejorar la industria del taxi.

“Solo trabajamos con taxis. Todo lo demás son montajes”

G.T.- La llegada de UberX ha reavivado el conflicto del taxi con esta multinacional. ¿Qué opinan en Mytaxi de esta competencia?

A.C.- En una smart city debe haber diferentes opciones de movilidad. En ese sentido estoy a favor de que existan distintas soluciones, y pensar que el taxi es la única, es de miopes. Lo que hay que hacer es que el taxi sobreviva, que sea premium y sea también una solución competitiva.

Las VTCs evidentemente quitan trabajo porque hay más actores, pero si cumplen la regulación debemos asumirla como competencia, el problema es que no cumplen con la regulación.

La tecnología de UberPOP me parecía bien, pero no que entraran sin respetar la ley, queriendo de manera anarquista ventar la legislación.

Ahora tenemos taxis y VTCs con UberX, que si entra de manera legal, bien. Otra cosa es que haya lobbies detrás que quieran romper y liberalizar esa normativa para que en vez de haber un control sobre el número VTCs, sea todo una jungla y que en esa jungla todo el mundo reciba estas autorizaciones, que además coincide que tienen costes muy inferiores a los que paga un taxista por su licencia, eso ya es otra cosa. Tendrán que ponerse de acuerdo todos los actores implicados en la movilidad de las ciudades para que haya una legislación equilibrada y no permitir que el taxi se encuentre desamparado y no pueda realmente competir.

Tiene que haber igualdad de oportunidades. Si al taxi se le regulan las horas, los coches, los descansos, las vacaciones etc, y las VTCs no cuentan con esas restricciones ni límites, será muy perjudicial, y estoy totalmente en desacuerdo.

No quiero el caos, quiero una legislación equidistante para que todos demos buen servicio. El taxi es un servicio público que debe garantizarse, es necesario, tiene que dar cobertura a toda la ciudadanía y tiene que existir. Por eso estamos solo con los taxis, porque creemos en este servicio público. Queremos que sea un servicio público bueno, cada vez mejor y trabajamos para ello.

G.T.- Se les critica por las promociones y descuentos que ofrecen al usuario, incluso y se les acusa de competencia desleal. ¿Qué tienen que decir al respecto?

A.C.- Si es leal o desleal lo tiene que diri-

mir un tribunal. Y de momento no hay ninguna denuncia en ese sentido. Tenemos un servicio jurídico que nos dice que a día de hoy cumplimos con la legalidad. Cuando haya una denuncia y nos condenen, pediremos disculpas y dejaremos de hacerlo. Además, quiero dejar claro que el taxista no hace ningún descuento, se hace al usuario a través de la aplicación.

Sabemos que también las emisoras con sus cuentas de empresa hacen rapel a final de mes. Es decir, aplican un descuento comercial al cliente al alcanzar cierto volumen de compras, y ese rapel aumenta cuanto mayor es este volumen. ¿Son ellos leales o desleales? El taxista cobra lo que marca el taxímetro, pero es la cooperativa la que afronta esa reducción. En mytaxi ocurre igual, es la empresa quien asume el descuento y el taxista cobra lo que está en el taxímetro. La diferencia entre un modelo y otro es que ellos trabajan a nivel B2B (empresa-empresa) mientras que nosotros apostamos por el B2C (empresa-consumidor). En ambos casos, se invierte en el usuario.

G.T.- ¿Por qué cree que cada vez más taxistas apuestan por las apps para trabajar?

A.C.- Con las aplicaciones se ha producido un cambio de modelo fundamental. Las emisoras cobran por adelantado todos los meses mientras que con nosotros es un win-win. No se cobra cuota por entrar ni pagas por adelantado. Aquí entras, pasas los cursos de formación, revisamos que todas las licencias estén en regla para evitar el intrusismo y después por cada servicio que damos por la app retenemos un porcentaje, que creemos que es el justo. Pero si tú decides no coger esos servicios, estás enfermo o apagas la app no te cobro.

Es un modelo más justo, que valora más al taxista y le trata, en mi opinión, mejor. Este cambio de modelo junto con una serie de acciones, como la seriedad en los pagos o los programas de formación han hecho que los taxistas vengan de forma voluntaria con nosotros. Porque confían en nuestro modelo.

G.T.- Ha hablado de profesionalizar el sector y de servicio premium. ¿Qué les piden a los taxistas para trabajar con ustedes?

A.C.- La modernización no solo tiene que ver con la disrupción tecnológica, es decir, con la aparición de una aplicación que ha cambiado muchos hábitos.



La app está presente en cuatro ciudades españolas.

“Queremos humildemente impulsar las smart cities”

Hay también una formación integral y progresiva de los taxistas para crear una flota exclusiva y tecnológica que mejore la experiencia del viajero.

Establecemos para ello algunos filtros. Por ejemplo, los coches no pueden ser más antiguos de cinco años y los conductores tienen que superar un curso de formación, impartido por nuestra academia. Tenemos también acuerdos con otras empresas para idiomas como el chino, porque hay un crecimiento exponencial de estos usuarios. A través de la aplicación, los vehículos también están monitorizados, lo que permite evaluar tanto el comportamiento del conductor como el estado del vehículo.

Pero no está solo lo que exigimos nosotros, sino también el usuario. Nuestra app le ha dado el poder al usuario con las valoraciones. Al finalizar la carrera, el usuario pueda valorar al taxista, y esto es una manera de hacer que el sector evolucione, estaba un poco atascado en este sentido. En mi opinión, no se escuchaba al pasajero y nosotros queremos escucharle a él y también al taxista.

G.T.- ¿Hay algún rasgo común en su flota de taxistas?

A.C.- No tenemos un perfil homogéneo en cuanto a edad se refiere, pero sí tienen todos un punto en común, que es la tecnología. Hay conductores que ya se manejaban con este tipo de aplicaciones, pero a otros les hemos enseñado porque han mostrado voluntad de cambio y han entendido la necesidad de que el taxi se modernice y se haga digital.

G.T.- En estos cuatro años que llevan en España, ¿cómo ha evolucionado la marca?

A.C.- Tenemos un crecimiento de dos dígitos en cuanto a servicios y número de flota, pero tampoco miramos la cantidad, sino la calidad. Te puedo decir que tenemos alrededor de 5.000 taxistas trabajando ya en España, en Madrid, Barcelona, Sevilla y Valencia. Nuestra idea es seguir profundizando en mejorar el servicio, engrasar muchos aspectos debido al actual volumen de trabajo y consolidarnos en las ciudades en las que ya estamos antes de entrar en otros sitios.

Pilar G. Matorra

Enchufados al coche eléctrico



Conseguir ciudades más limpias y accesibles, pasa por una reconversión del transporte público en general y del taxi en particular. Para ello, las ciudades apuestan cada vez más por los vehículos menos contaminantes y los fabricantes trabajan en esta misma línea, con modelos más respetuosos, híbridos, y eléctricos.

La venta de vehículos eléctricos puros en 2014 aumentó más del 165% respecto a 2011, llegando casi a las 1.000 unidades. Son datos de Afanc, que explica que gracias al impulso del plan Movele (activo desde 2011) las matriculaciones de turismos y todo terreno en vehículos enchufables han ido creciendo. Solo en el último año, el mercado de estos vehículos ha aumentado respecto al total de 2014 un 37,8%, superándose las 1.300 unidades vendidas.

También las mejoras sobre la autonomía de los vehículos eléctricos puros, en los primeros años de los incentivos, ayudaron a aumentar considerablemente su cuota de mercado.

De acuerdo con el Barómetro sobre Seguridad Vial y Medioambiente elaborado por Anfac, si se presta atención al número de puntos de recarga públicos a disposición de los usuarios, España solo cuenta con 1.546 frente a los 7.320 de Noruega, los 5.700 de Francia o los casi 4.500 de Alemania.

Es evidente, explican, que existe una correlación entre el número de puntos de recarga y la matriculación de vehículos eléctricos, por lo que por un lado un mayor número de puntos incentivaría la compra de estos vehículos, y, por otro, el mayor mercado de enchufables favorece la implantación de más puntos públicos.

Madrid, Cataluña y Andalucía destacan por encima del resto por un mayor número de puntos y mayor número de vehículos eléctricos, mientras que Navarra, Cantabria, La Rioja, Ceuta y Melilla destacan por lo contrario.

Pero nuestro país también destaca a nivel industrial en la fabricación de vehículos 100% eléctricos de cuatro ruedas con la implementación de fábricas que producen modelos con destino al mercado mundial, según datos de AEDIVE, la Asociación Empresarial para el Desarrollo del Vehículo Eléctrico. Además, también se comercializan diferentes modelos que se adaptan a las necesidades de consumidores muy variados, desde particulares a profesional del transporte, que apuestan por un modelo sostenible y ecológico.

Como se ha visto, aunque la introducción de la movilidad alternativa sigue siendo escasa (aún no llega al 2% del mercado total), va aumentando.

Las tecnologías de Gas son más populares en vehículos destinados a larga distancia, los híbridos no enchufables se encuentran en la mayor parte de los turismos y todo terreno aunque es previsible que en los próximos años pierdan cuota en favor de los enchufables y los eléctricos puros de nueva generación.

Taxi eléctrico

El taxi ha sido uno de los primeros sectores en apostar por estos vehículos. Barcelona encabeza el ranking de taxis eléctricos, con 21 profesionales trabajando con diferentes modelos. En el resto del país, otros 12 taxistas circulan también con estos vehículos.



Diagram illustrating the electrical system components and their connections. The components include a battery, a fuse block, and a central control unit. The connections are shown as lines connecting the battery to the fuse block, and the fuse block to the central control unit. The central control unit is connected to several blue circular components, likely sensors or actuators, arranged in a grid pattern.



Coches de mañana, entre realidad y ficción

En un mundo totalmente controlado por la tecnología, realidad y ciencia ficción tienden a mezclarse y a confundirse. Sin embargo, lo que hace unos años era simplemente un mito o una ilusión, es cada vez más posible que lo encontremos en los concesionarios en no demasiado tiempo.

Es evidente que todavía queda mucho camino por recorrer antes de que los coches puedan volar, a pesar de lo que muchas películas de ciencia ficción se aseguraban en mostrarnos, pero también es cierto que la posibilidad de tener coches autónomos es cada vez más probable.

Y con este objetivo en mente se trabaja desde hace años en la comunicación entre vehículos y con otros elementos como son infraestructuras. Una cuestión que permitiría que las se-

ñales de la carretera, por ejemplo, proveyeran de información al vehículo sobre cuestiones de seguridad. Este tipo de tecnología, explican los expertos, podría transformar la manera de conducir y aumentaría la seguridad vial de forma eficaz.

Di adiós al GPS...

...Y saluda a la Realidad Aumentada. Si ahora el GPS y otros dispositivos nos hacen la vida un poco más fácil ayudándonos a no perdernos, es probable que dentro de unos años no necesitemos elementos externos y todo pueda hacerse de forma sencilla a través de lunas táctiles que permitan, además, reconocer objetos y nos muestren información en el parabrisas. De esta manera, si un conductor se aproxima demasiado rápido a otro vehículo, el propio coche le recomendará cómo evitar una colisión, por dónde circular en caso de tráfico intenso o en qué salida de la rotonda debe salir sin necesidad de mirar hacia otro lado que no sea el frente. La imagen de realidad aumentada, explican los expertos, se superpondría a la realidad que vemos nosotros, lo que nos permitiría tener una especie de GPS gigante a nuestra disposición.

Un futuro híbrido

Exxon Mobil predice que para el año 2040, la mitad de todos los coches nuevos serán híbridos. Una noticia sin duda muy buena para el medio ambiente pero que plantea otros problemas de espacio para los futuros compradores de esos vehículos. Las baterías, lamentablemente, ocupan mucho espacio y son muy pesadas. Sin embargo, fabricantes europeos ya trabajan en nuevas opciones, como una carrocería que permita almacenar energía y cargar más rápido que las baterías convencionales de hoy en día. Compuestos de fibra de polímero y resina de carbono, serían lo suficientemente fuertes como para ser utilizados en vehículos y lo suficientemente flexibles para ser moldeados en paneles. Los paneles captarían energía producida por tecnologías como el frenado regenerativo o cuando el coche está enchufado durante la noche y luego alimentar a esa energía de vuelta al coche cuando es necesario





THE UNIVERSITY OF THE STATE OF NEW YORK
OFFICE OF THE STATE COMPTROLLER



STATE OF NEW YORK



Ciudad inteligente y también accesible

La ciudad del futuro, además de ser inteligente y respetuosa con el medio ambiente, también tiene que ser más accesible para todos. Y el eurotaxi es, sin duda, clave para la articulación de una sociedad más abierta a los ciudadanos, independientemente de su condición física y mental. Según la última encuesta sobre discapacidades, realizada en 2008, en España hay más de 3 millones de personas con alguna discapacidad. Un 40% presentarían una movilidad regular o mala/muy mala, siendo el eurotaxi para muchos de ellos el único medio de transporte al que pueden acceder.

Sin embargo, a pesar de la buena voluntad de todas las partes implicadas para alcanzar el 5%

de flota adaptada que marca la ley, concretamente el RD 1544/2007, el plazo se va terminando y son pocos los municipios de más de 50.000 habitantes que cumplen la normativa.

Así lo expone el último informe sobre la situación del eurotaxi en España publicado por Cermi en 2014, en el 74,2% de los municipios hay menos de 5 taxis adaptados por cada 100 de la flota. Por comunidades autónomas, en la mayor parte se incumple la normativa y las únicas que superan este ratio son Melilla (ciudad auto_noma), Regio_n de Murcia, Navarra y Extremadura. Todas ellas comparten el hecho de que son comunidades auto_nomas con poca poblacio_n y pocos municipios. Por el contrario, a la cola en accesibilidad, se encuentran aquellas ma_s pobladas y con ma_s municipios grandes las que incumplen el mi_nimo exigido por ley, destacando Madrid y Cataluña.

En cuanto a municipios, y teniendo en cuenta que los datos no han sido actualizados desde 2014, Torreveja, Chiclana, Murcia y Mérida encabezan la lista de municipios que superan con creces el 5% exigido por ley, mientras que por otro lado, de acuerdo con el estudio, la mayor parte de los municipios no ponen en marcha medidas que fomenten el taxi adaptado, si bien en los últimos dos años algunas ciudades han elaborado planes para fomentar la adaptación de la flota, con la concesión de ayudas o con el establecimiento de diferentes fórmulas de trabajo.

A pesar de ello, y recordando que los datos son de 2014, el 86,3% de los 124 municipios de los que se disponen datos, no existe ninguna medida. El restante 13,7% si_ que tienen algu_n tipo de incentivo para aumentar el nu_mero de licencias de este tipo de transporte.

Cupón conmemorativo

En octubre de 2015, la ONCE conmemoró el 25 aniversario del nacimiento del taxi más universal, el eurotaxi. Un vehículo pensado para dar servicio a las personas con movilidad reducida, permitiéndoles así una integración plena en la sociedad. De todos es responsabilidad que vivamos en una ciudad inteligente, sí, pero también respetuosa y accesible para todos.



THE NEW YORK STATE OFFICE OF GENERAL SERVICES



FOR MORE INFORMATION, VISIT US AT
www.gos.state.ny.us

CONTACT US AT
1-800-455-6868



Competir para ganar

Competir es la palabra de moda en el sector. Ya sea en su primera acepción “contender entre sí, aspirando unas y otras con empeño a una misma cosa” o en su segunda “igualar a otra análoga, en la perfección o en las propiedades”, el taxi español se ha visto obligado a competir dentro de un sector, el transporte de personas en vehículos turismo de menos de 9 plazas, con cada vez más actores. Y para ello hay que tener las herramientas adecuadas. En este caso, disponer de buenos vehículos es fundamental para ofrecer un servicio de calidad al usuario.

Los fabricantes son conscientes de la importancia del diseño y es por ello que en los últimos años se han renovado las líneas de muchos modelos, añadiéndoles notas de calidad en sus acabados. Pero también en su interior. Motores que contaminan menos pero que consumen menos, convierten a las últimas versiones en perfectas herramientas de trabajo para los profesionales del volante.

Un mercado en alza

Tras varios años en negativo, en los cinco primeros meses del año, el mercado de turismos se eleva a un total de 499.444 unidades, lo que supone un crecimiento del 12,5%, es decir, casi

una media de 100.000 unidades al mes. Según los últimos datos de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones, Anfac. Solo en el mes de mayo se ha registrado un total de 113.671 matriculaciones, con un importante crecimiento del 20,9%, siendo el mejor mes de mayo desde antes de la crisis.

Las ventas de coches mantienen su tendencia al alza impulsadas por el crecimiento de todos los canales del mercado. La fortaleza del consumo privado, una mayor actividad económica y unas excelentes expectativas turísticas para los meses de verano prolongan un mes más el crecimiento a doble dígito del mercado español.

David Barrientos, Director de Comunicación de ANFAC ha señalado que “los más de 5.000 coches al día que se han vendido en el mes de mayo sirven para ralentizar el ritmo de envejecimiento del parque, aunque todavía queda mucho por hacer para lograr que la edad media de nuestro parque se sitúe en el entorno de 7-8 años”.

Además, explica que las mayores ventas de vehículos nuevos significan un parque más seguro y con mayor eficiencia energética, “ya que más del 80% de los coches nuevos que se venden hoy en día en España emiten menos de 120 gr/CO2 por kilómetro recorrido.”



THE NEW CITY OF HOUSTON



Available in select markets. See dealer for details. MSRP. Tax, title, license, and dealer fees extra. ©2014 Toyota Motor Sales, U.S.A., Inc.

Toyota Financial Services. See dealer for details. MSRP. Tax, title, license, and dealer fees extra. ©2014 Toyota Motor Sales, U.S.A., Inc.

Apuesta por la profesionalidad



El sector de la automoción cuenta con mayor número de compradores abiertos a diferentes marcas cuando se enfrentan a un proceso de compra, según un informe de Connected Life de TNS. Además, la mayoría de los compradores de un vehículo no tienen una marca definitiva frente a otras categorías mucho más cerradas, lo que hace muy complicada una elección definitiva si no se cuenta con una asesoría profesional.

A pesar de que el mundo online continúa ganando adeptos y ya más de la mitad de los compradores recurren a internet para informarse, según ese mismo informe, 8 de cada 10 compradores buscan información previa de los vehículos en los que están interesados dentro del propio concesionario.

Por eso adaptarse y adelantarse a las necesidades de los usuarios es clave para el éxito de las empresas en un entorno cada vez más competitivo y poco diferenciado. Junto a ello,

la especialización también contribuye a conseguir una clientela fiel, por lo que fabricantes de vehículos, que han apostado por la segmentación en un mercado tan competitivo como el del automóvil, destinando al taxi algunos de sus modelos más emblemáticos. Junto a ellos, los concesionarios de esas mismas firmas apuestan por ofrecer a los profesionales un trato personalizado y exclusivo.

Es el caso de los concesionarios Citroën Talleres Castillo, que con la vuelta al sector de la marca hace dos años, se ha convertido en un importante referente dentro del sector con varios modelos.

En consonancia con las últimas tendencias medioambientales, algunos de sus nuevos modelos incluyen

versiones GLP, como el C-Elysee Hdi (115 cv) que se beneficia ahora de una subvención de 2.500 euros por el plan Movea (hasta fin de fondos y compatible con Plan Pive 750).

Junto con su versión diésel, Citroën también ofrece su C4 Picasso Hdi, de 100, 120 y 150 CV, disponible en manual y automático, una opción esta última muy recomendable y cada vez más valorada por los taxistas. Además, todas sus motorizaciones están adaptadas a la última normativa Euro6, con menos emisiones con respecto a anteriores versiones.

Eficacia, rapidez, solvencia y un servicio post-venta preferente al taxista, donde se tiene muy presente sus necesidades de servicio que forman parte de la hoja de ruta diaria de esta firma que también se ha convertido en servicio de referencia para el día a día. Asesorar e informar a los taxistas y ofrecerles financiaciones a medida con descuentos "muy importantes" permiten a los profesionales acceder a vehículos de última generación.

THE BEST OF THE BEST
IN THE BUSINESS



... ..

... ..

Especialistas en servicio público

Aunque la venta online continua imparable, situándose en un 67% en 2015 según los últimos datos del informe anual 'La sociedad en la red' del Observatorio Nacional de las Telecomunicaciones y de la Sociedad de la Información (ONTSI), acudir al concesionario para comprar un coche sigue siendo una actividad imprescindible cuando se quiere recibir asesoramiento de profesionales especializados.

Si bien es cierto que la venta a través de la web suma se sitúa ya en los 16.259 millones de euros, un 11,3% más respecto a 2013, la confianza y fiabilidad del concesionario sigue siendo imbatible a la hora de adquirir un vehículo.

Y lo es todavía más cuando hablamos de profesionales y especialistas en servicio público que saben que tu coche, o tu taxi, son fundamentales en tu vida. Recibir toda la información sobre el modelo que más se ajusta a las necesidades del cliente, consultar condiciones de pago y dejarse asesorar por verdaderos expertos son tres factores clave para acertar con la compra

del vehículo adecuado. No hay que olvidar que el taxista pasa largas jornadas laborales en su coche, por lo que, además de la comodidad para el usuario, es importante que él también se sienta cómodo en su espacio de trabajo.

La marca Citroën, que dispone de tres modelos diferentes para el taxi, Grand C4 Picasso a sus modelos C4 Picasso y C-Elysée, tiene en su concesionario Mosancar uno de los principales referentes para el sector. Con más de cuatro décadas de historia, es el primer concesionario de la marca abierto en Madrid y también el primero de la Comunidad en obtener el certificado AENOR en el año 2000.

Cuenta con un equipo de trabajo muy cualificado y especializado, así como con la tecnología más avanzada para realizar el mantenimiento y reparación de todos los vehículos. Su personal está, además, totalmente capacitado para llevar a cabo los diagnósticos necesarios para cualquier reparación, permitiendo al concesionario un servicio de postventa a la altura de las exigencias del profesional del taxi.

Y como el tiempo es oro en el taxi, se les garantiza un menor tiempo de espera tras haber informatizado su almacén de recambios, lo que les facilita el mantenimiento constante del stock de recambios y accesorios más habituales.

La fiabilidad del vehículo también es clave cuando es tu herramienta de trabajo. Y esta siempre ha sido una de las principales características de Citroën, que ofrece además más diseño, más confort y más tecnología útil, con un bajo coste de utilización y siempre con los últimos sistemas de seguridad, activa y pasiva.



STADI



...
 ...
 ...

Los taxis con AutoGas ahorran hasta un 15%



El AutoGas es el carburante alternativo más utilizado del mundo por su economía, eficiencia y sostenibilidad. Lo utilizan más de 25 millones de vehículos, de los que 13 millones están en Europa y 40.000 en España. El sector del taxi, tiene un aliado en el AutoGas o GLP de automoción. De hecho, en España ya circulan más de 4.000 taxis propulsados por este carburante alternativo.

El AutoGas contribuye a mejorar la calidad del aire urbano, con sus bajas emisiones de partículas, dióxidos de nitrógeno y CO₂. Además puede reducir la contaminación acústica en un 50% y ofrece un ahorro de hasta el 15% respecto a los carburantes tradicionales.

Por sus ventajas, el GLP de automoción figura entre las ayudas públicas para renovar el parque automovilístico, como los planes PIVE 8 y MOVEA. Además, existen ayudas a este carburante alternativo para el sector del taxi y bonificaciones en el Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM) en algunas ciudades españolas.

Oferta en aumento

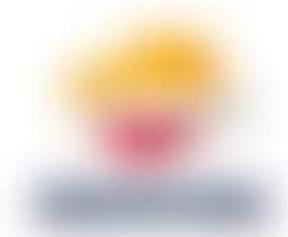
Repsol mantiene acuerdos con ayuntamientos para fomentar el uso del AutoGas en el sector del taxi. En la actualidad, Repsol supera las 350 estaciones de servicio en su red que suministran este carburante alternativo en Península y Baleares, y cuenta con más de 250 skids o surtidores particulares en instalaciones de empresas y colectivos profesionales como las cooperativas del taxi.

La oferta de vehículos con AutoGas va en aumento. Se estima que en torno al 20% de las renovaciones anuales en el sector del taxi son de AutoGas. A la opción del vehículo nuevo se suma la de transformar uno de gasolina a la tecnología "bifuel". Según la Asociación de Operadores de GLP (AOGLP) existen en torno a 1.000 talleres autorizados en España para hacer el cambio.

Los automóviles propulsados por AutoGas cuentan con dos depósitos (GLP y de gasolina). El desgaste del motor es menor y su combustión sin residuos reduce costes de mantenimiento, ofreciendo una conducción más suave, silenciosa y sin vibraciones.



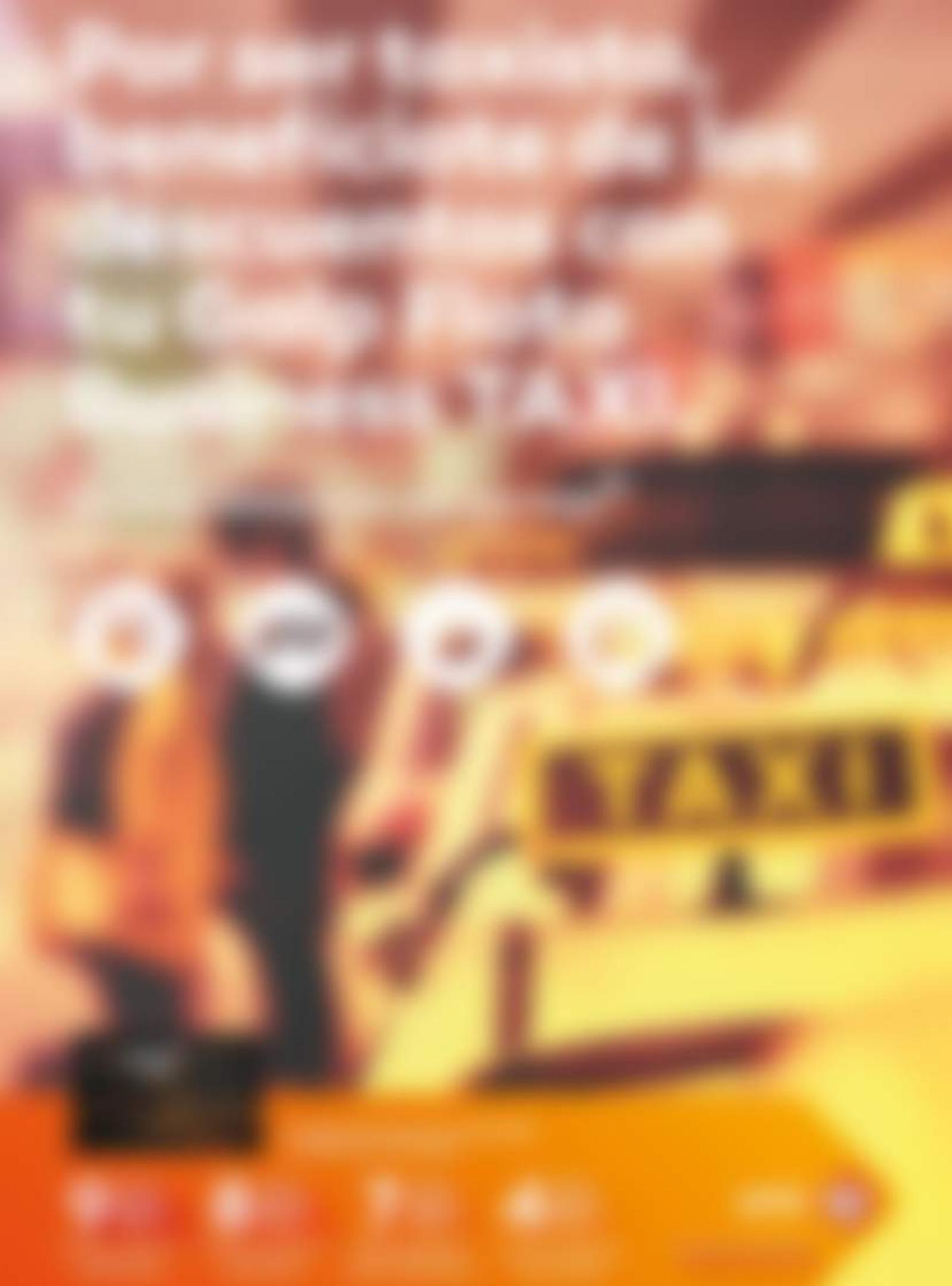
Section header or title text, rendered in a light blue color.



Main body of text, rendered in a light blue color, located below the header.

Text block on the left side of the lower section, rendered in a light blue color.





La necesidad de refuerzo nocturno impone el debate en el taxi



Algunas asociaciones apuestan por liberalizar las madrugadas.



Las madrugadas de los fines de semana, punto caliente para el taxi.

Los dos últimos fines de semana del mes de mayo provocaron que estallara definitivamente la polémica en el taxi madrileño en torno a si se debe o no ampliar el refuerzo nocturno para aumentar la oferta, especialmente durante la noche de los sábados. Las opiniones son muy dispares dentro del sector y las diferentes asociaciones manifestaron públicamente sus diferentes puntos de vista.

El Ayuntamiento de Madrid, en función de lo que dispone el artículo 37.4 de la Ordenanza Reguladora del Taxi, tiene la capacidad de modificar de manera eventual el régimen de libranzas de los taxis del área de prestación conjunta de la capital.

Concededores de la potestad del Ayuntamiento y vista la enorme demanda del servicio del taxi que se esperaba durante los dos últimos fines de semana del mes de mayo, asociaciones del taxi madrileño pidieron una reacción al Consistorio para que adelantara el refuerzo de taxis y solucionara, de esta forma, una previsible falta de oferta a determinadas horas de la noche.

El fin de semana del 21 y 22 de mayo Madrid acogió una serie de acontecimientos con una grandísima repercusión. Los dos macro conciertos ofrecidos por el

artista norteamericano Bruce Springsteen y la final de la Copa del Rey de Fútbol provocaron que los taxistas, durante esas noches, tuvieran una gran cantidad de oferta que no podrían satisfacer. Con anterioridad a esos días, algunas entidades representativas del sector del taxi solicitaron una modificación de la regulación horaria con carácter puntual. Sin embargo, la administración local madrileña decidió no aumentar la flota de taxis que trabajaban durante la noche del sábado.

Esta actitud del Consistorio fue duramente criticada por la AMT que, en una nota de prensa, calificó de "pésima" la gestión del Ayuntamiento. "El sector del taxi de Madrid ha sido el hazmerreir de toda España", continuaba la nota de la mencionada asociación, que consideraba que se había perdido una oportunidad muy grande para dar un buen servicio a los clientes.

Vistas las dificultades que hubo durante ese fin de semana en la prestación del servicio, para el siguiente, el que comprendía los días 28 y 29 de mayo, asociaciones como Gremial, Élite o AMT volvieron a pedir, aunque cada una con sus diferentes matices, una modificación puntual del sistema de libranzas para ese fin de semana.

Durante la noche del 28 se celebraba la final de la Copa de Europa de Fútbol entre el Atlético de Madrid y el Real Madrid. Eso suponía que una de las aficiones iba a pasar junto a alguna de sus emblemáticas plazas –Neptuno o Cibeles– toda la noche de celebración. En esta ocasión, el Ayuntamiento accedió y modificó con carácter excepcional el turno de refuerzo, de tal forma que permitió a las licencias impares salir a trabajar a las 02:00 horas y las licencias pares pudieron trabajar hasta las 08:00 horas de la mañana del día 29 de mayo.

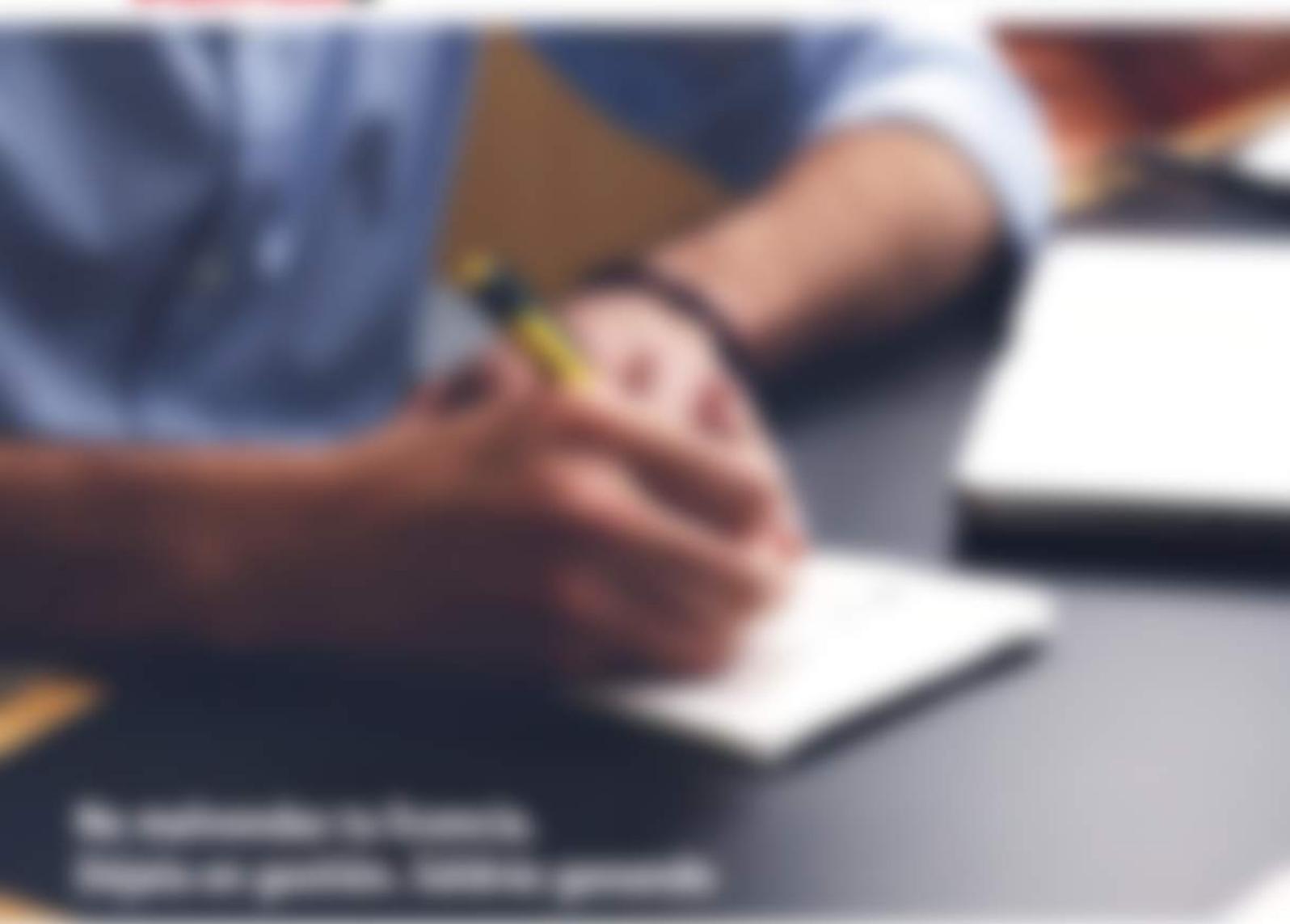
A pesar de que el Consistorio accedió a modificar y adelantar el turno de refuerzo, las asociaciones no se mostraron plenamente satisfechas. Federación Profesional del Taxi, por ejemplo, se mostró reacia a la efectividad que podría surtir tal refuerzo de cara a la recaudación del taxista.

Gremial Madrid quiso informar a sus socios del carácter eventual de esta medida, pero también comunicó que había solicitado al Ayuntamiento el adelanto del turno de refuerzo a las 03:00 horas para todos los fines de semana del año. La asociación mayoritaria en el sector madrileño informó que el propio Consistorio estaría estudiando la propuesta y que se había comprometido a dar una respuesta en fechas próximas.

Esta posición de Gremial choca con la de la Asociación Élite Taxi, que quiso reivindicar el carácter puntual que debía adquirir este tipo de actuaciones del Ayuntamiento madrileño.



NO VOTO
MILIA DI VOTI
PER IL 2013



Se vuoi saperne di più
scrivici al numero verde 800 00 00 00

Se vuoi saperne di più
scrivici al numero verde 800 00 00 00
Se vuoi saperne di più
scrivici al numero verde 800 00 00 00
Se vuoi saperne di più
scrivici al numero verde 800 00 00 00



El taxi pide controles más efectivos

Mediante un escrito remitido a la Dirección General de Transportes, el sector del taxi lamenta que algunos policías municipales desconozcan la normativa que regula las VTCs o que no la interpreten correctamente. Por ello piden más que se informe correctamente a todos los implicados con el fin de que las labores de inspección y control tengan más efecto. En el documento, explican que se ha detectado que cuando se solicita la intervención de la policía municipal ante un posible caso de competencia desleal por parte de una VTC, hay ocasiones en las que el funcionario desconoce la normativa en vigor. Cuando sí conocen la norma, señalan, “la interpretación particular que realizan hace que nuestras inquietudes en poner a freno estas actividades queden totalmente en entredicho y el efecto de control y sanción, si procede, quede sin efecto”. Para evitar que todos los esfuerzos contra el intrusismo resulten “infructuosos”, el taxi pide que se remita a todos los actores implicados, Centros Directivos, Policía Municipal, Guardia Civil y responsables de inspección, toda la información relativa a normas, instrucciones e interpretaciones correctas de la normativa reguladora. Además, solicitan un encuentro con el Director General de Transportes para valorar este y otros temas, como la solicitud realizada al Ayuntamiento de Madrid para recuperar el Cuerpo Especial de Inspección de Transporte municipal para complementar las irregularidades en esta materia. El escrito ha sido suscrito por todas las asociaciones y cooperativas del sector madrileño: Federación Profesional del Taxi, Gremial Madrid, Asociación Madrileña del Taxi, Élite Madrid SCAT, Radioteléfono, Radiotaxi Independiente y UGT-Uniatramc.

Cabify, denunciada por ‘dumping’ social

Fedetaxi y el Sector Estatal de Carretera de CCOO creen que las diferentes empresas que trabajan bajo la marca Cabify podrían estar sustituyendo trabajadores por cuenta ajena por falsos autónomos. Una práctica denominada “dumping social” y que han denunciado ante el Ministerio de Empleo y Seguridad Social para que lo investiguen. La empresa asegura que operan dentro de la legalidad y ha explicado que los transportistas con los que colaboran lo hacen con contrato mercantil independientemente de que sean empresas, un 60% de su flota, o autónomos.

Según la denuncia, el entramado de empresas de Cabify, presente en España, Chile, México y Perú y cuya matriz, Maxi Mobility, INC se encuentra radicada en el Estado de Delaware, podría estar reclutando chóferes para “venderles”, simulando la operación como cesión, la autorización de VTC. En su denuncia ante el Ministerio, explican que Cabify cobra también una comisión de entre un 20 y un 25% por cada por cada servicio de transporte realizado. Además, la empresa vincula a los conductores a la adquisición de un vehículo determinado dándoles entonces de alta como falsos autónomos colaboradores y asegurándoles una retribución mensual mínima “siempre que trabajen en exclusiva para la app 60 horas por semana y tengan una valoración de 4,5 estrella sobre 5”. En caso contrario, explican Fedetaxi y CCOO, sus contratos serían resueltos teniendo que indemnizar a Cabify con hasta 18.000 euros.

La empresa niega la acusación

Por su parte, Cabify asegura que sus conductores no perciben sueldos mensuales ni anuales de carácter fijo. “La fuente de ingresos de sus trans-



Representantes de Fedetaxi y CCOO ante el ministerio de Empleo.

portistas son consecuencia de la facturación de las horas y servicios realizados”. Insisten también en que ellos “exigen a sus transportistas que cumplan con toda la normativa vigente en materia laboral”, incluyendo dar de alta a sus trabajadores en el régimen aplicable de la Seguridad Social, pagar en tiempo y forma a los empleados y estar al día en sus obligaciones laborales. Además, consideran que su sistema de control permite trazar absolutamente todos los cobros y pagos, “que nunca se realizan en metálico”. De esta manera, apuntan, se “elimina la economía sumergida y la precariedad existente en otros segmentos del transporte urbano como el taxi”. Y aclaran no tener nada que ver con otras plataformas de “economía colaborativa” y que cuentan con las “perceptivas licencias y autorizaciones administrativas para prestar el servicio”.

PREMIADOS METAL LUBE



Santiago García Díaz
Licencia 8994
6 años al volante



Luis Miguel Molina
Licencia 14629
3 años como taxista



José Luis Pérez
Licencia 9281
12 años en el taxi

Un taxi impacta contra una estación de metro

Un taxista de Barcelona chocó contra la entrada de metro de Rocafort (Línea 1) tras un golpe previo con otro vehículo. El suceso ocurrió en la conocida Gran Vía de la Ciudad Condal y según los testigos, antes de quedarse encajado en el metro, el taxi había tenido un choque con otro vehículo, lo que hizo que el taxista perdiera el control y no pudiera evitar el impacto. Pese a lo aparatoso del accidente, el taxista resultó ileso y tampoco hubo entre los viandantes aunque sí daños de consideración tanto en el vehículo como en el mobiliario urbano.



Así quedó el taxi tras la aparatosa colisión. Imagen El Periódico Cat.

Caos en Valencia por la “inoperatividad” de la Policía

Tras reunirse con la concejala de Seguridad Ciudadana, Sandra Gómez, y responsables de la Policía Local, la Asociación Élite Taxi Valencia ha mostrado su “absoluta decepción e indignación”. Desde Élite Valencia entienden que la movilidad en Valencia es un “auténtico desastre” y critican de “inoperante” a la Policía Local, por lo que exigen más “profesionalidad” a los agentes y piden que actúen con más firmeza.

Denuncian la inexistencia de controles de alcohol y drogas, lo que convierte a Valencia en una “ciudad sin ley” en la que muchos compañeros han sufrido accidentes con vehículos cuyos conductores superaban la tasa de alcohol permitida. Además, consideran ineficaces las inspecciones que creen que van encaminada “a cumplir el expediente”. Como punto positivo, destacan la posibilidad de que en un futuro las labores de inspección puedan desarrollarse con agentes de paisano, si bien debería producirse una reforma legal para que pudiera llevarse a cabo. Desde Élite Valencia han mostrado su interés en colaborar, aunque lamentan la falta de predisposición por parte del Ayuntamiento para solucionar los problemas de movilidad que padece la capital valenciana.

Nueva asociación nacional para sustituir a la CTE

Creada en 2005 por la Federación Profesional del Taxi de Madrid, volverá a ser reactivada tras la desaparición de la CTE para defender los intereses de los taxistas autónomos. Ya han confirmado su participación en esta nueva entidad representantes de Madrid, Comunidad Valenciana, Zaragoza, Ponferrada, Barcelona (Taxi Companys) y Baleares. Quedan pendientes de ratificar por las Asambleas de la Federación Canaria, y la Federación del Taxi de la Costa del Sol su unión a la misma, mientras que la Federación Vasca del Taxi, STAC y la Federación Asturiana del Taxi estudiarían la propuesta. La decisión de reactivar esta organización fue tomada tras el encuentro mantenido por las organizaciones que formaban parte de la CTE los pasados días 30 y 31 de mayo. La nueva Asociación Nacional del Taxi representaría a los miles de taxistas que, una vez disuelta la CTE por sus graves problemas económicos, se habrían quedado "sin representación en las mesas nacionales del transporte".

En un plazo aproximado de un mes, se convocará una asamblea general extraordinaria para llevar a cabo todas las modificaciones necesarias (cambio de nombre, nueva Ejecutiva, Estatutos actualizados, etc), en la que todas las asociaciones territoriales, podrán asistir y participar en la creación de esta nueva iniciativa nacional en defensa del taxista autónomo.

Dudas legales

No obstante, según hemos podido saber, esta maniobra no sería legal, al no existir actualmente ninguna directiva que pudiera convocar dicha asamblea extraordinaria. De acuerdo con nuestra fuentes, en el Registro de Asociaciones únicamente figura el acta constitucional y desde su creación, en 2005, no se ha depositado ningún otro acta, ni de cambios de directiva ni de asambleas celebradas. Habrá que esperar a ver cómo se resuelve esta situación para saber si la nueva Asociación Nacional del Taxi ve o no la luz definitivamente.

Por otro lado, además de esta información, horas después de hacerse pública esta noticia, llegó a nuestra redacción una nota de la Asociación Nacional del Taxi reclamando la legitimidad de este nombre. Como sus responsables, acusan de "malinformar intencionadamente" a los medios de comunicación y reivindican la existencia de una organización con ese nombre, por lo que ruegan dejen de usar el nombre de una entidad "con la que nada tienen que ver".

Protesta por el "incumplimiento" del convenio

La Asociación AVATAR salió a la calle el pasado 3 de junio para exigirle al Ayuntamiento de Valladolid que ponga en marcha las medidas prometidas por el concejal de movilidad, Luis Vélez, que se comprometió a que se identificara a los asalariados del taxi antes del mes de junio. Según esta asociación, "se incumple el convenio" y reclaman más control para evitarlo.

Taxistas de Valladolid, pero también de otras ciudades, se manifestaron para pedir explicaciones sobre el retraso en la puesta en marcha de una medida que, según Mercedes Castrillo, presidenta de AVATAR, fue un compromiso de Vélez. Para la aprobación de esta medida es necesario aprobar un decreto y "si no vemos dicho decreto aprobado pronto protestaremos usando las armas democráticas que no ofrece el estado de derecho", explicó Castrillo a nuestro medio.

Tanto la marcha del 3 de junio, como la simbólica protesta del 1 de junio en la que los profesionales donaron sangre para reivindicar la difícil situación que atraviesa el taxi, se acordaron en asamblea el pasado 25 de mayo. La presidenta hizo un llamamiento a la colaboración de los compañeros a través del programa Todotaxi, donde aseguró que desde el ayuntamiento le habían que iba a tener "buenas noticias" sobre esta cuestión, Algo que, lamenta, no se ha producido.



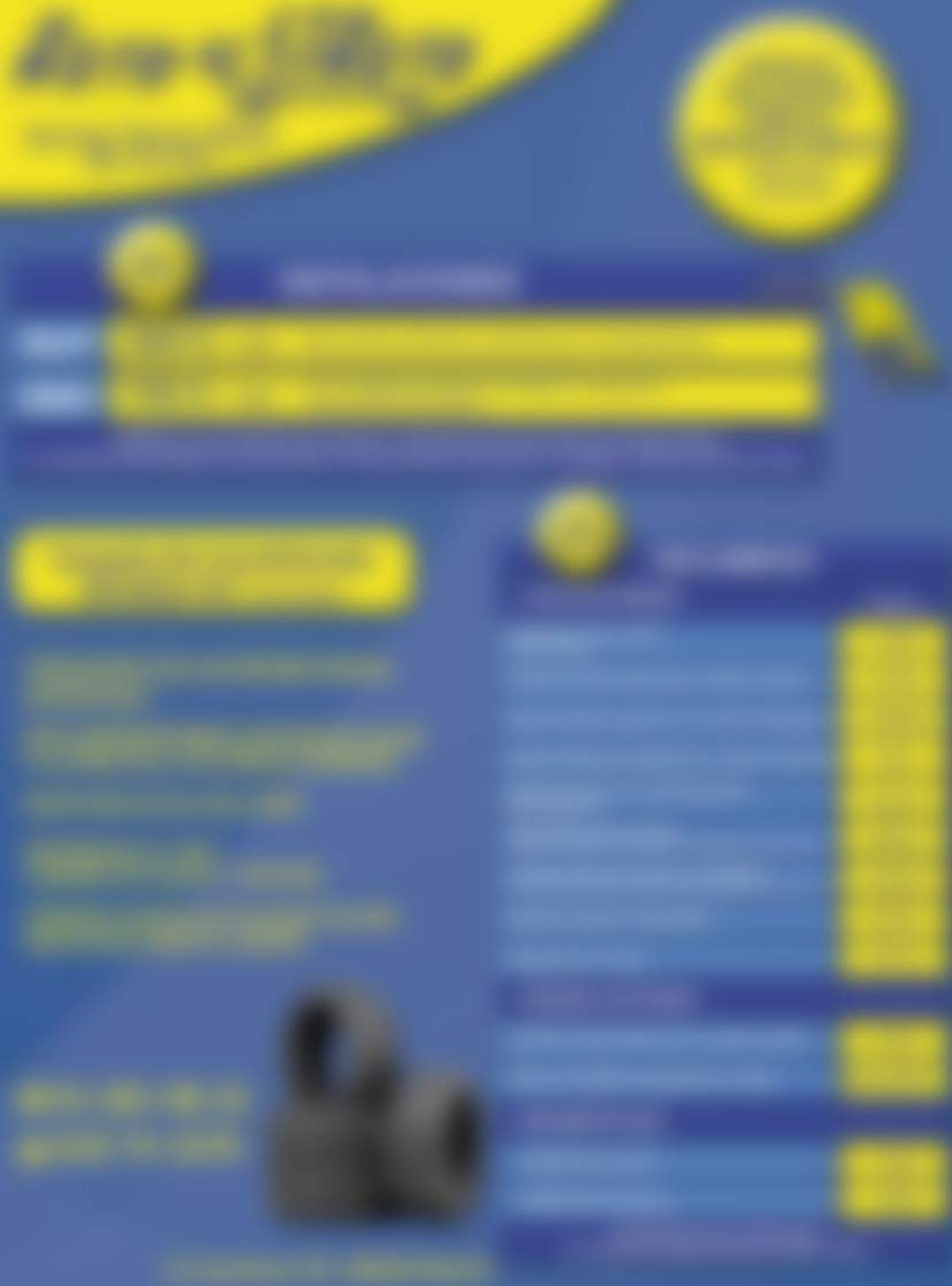
Manifestantes el pasado 3 de junio en Valladolid.

Premiadas las pulseras solidarias del taxi



Eva Torres recogiendo el premio a su labor.

La solidaridad del taxi ha tenido premio. Eva Torres, taxista malagueña y secretaria técnica de la Federación Andaluza del Taxi, recogió ayer el premio a la Iniciativa Solidaria 2016 de Cris Contra el Cáncer. Gracias a la venta de sus pulseras solidarias, se donaron 36.000 euros para la investigación de esta enfermedad. Torres, muy emocionada, agradeció el premio y recordó la importancia de la colaboración para que se sigan financiando proyectos de lucha contra el cáncer. Una labor en la que ella, y sus compañeras y compañeros del sector, llevan colaborando varios años, primero en forma de calendario y, desde el pasado año, con la venta de estas pulseras elaboradas a mano.



Abstract background with a blue sky, yellow sun, and a large yellow crescent moon.

A large yellow rectangle with a blue border, positioned horizontally across the upper middle of the page.

A yellow rounded rectangle containing the text "Abstract background" in a bold, sans-serif font.

A vertical column of text on the left side of the page, consisting of several lines of abstract, illegible text.



A table with multiple rows and columns, featuring a mix of blue and yellow cells. The text within the cells is illegible due to blurring.

A small block of text at the bottom left, possibly a footer or a note, rendered in a light blue color.

Taxis de 9 plazas para competir contra las VTCs

Hasta nueve plazas podrán tener los taxis de Elche tras la decisión del Ayuntamiento de aumentar su capacidad siempre y cuando tengan una plaza accesible para personas con movilidad reducida. Con esta ampliación de plazas, los taxistas ilicitanos dispondrán de vehículos de mayor capacidad, lo que les permitirá competir con otras fórmulas de transporte, como las VTCs, además de dar servicio a las personas que necesitan un taxi accesible para su día a día. La modificación de la ordenanza ha contado con los votos a favor de PSPV-PSOE, Compromís, Partido de Elche y Ciudadanos y las abstenciones de Ilicitanos por Elche y PP.

Un taxista gana 3,2 millones de euros

El taxista de Santa Cruz de Tenerife José Rodríguez ha ganado 3,2 millones de euros con la Bonoloto. Cuenta a diferentes medios locales que ahora está muy tranquilo y que se tomará unos meses de "merecido descanso". También adelanta que comprará su propia licencia de taxi, si bien en la que ha estado trabajando hasta ahora le ha dado mucha suerte. No solo a él, también al anterior conductor, a quien le tocaron 9 millones con la ONCE. "Ahora lo llamamos el taxi y la licencia de la suerte".



El ente público apuesta por el taxi en vez del coche de empresa.

Los taxis más caros, en Tarragona

Un estudio elaborado por la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU) refleja la enorme diferencia que puede haber en el precio que los clientes pagan por el servicio de taxi en función de la ciudad española en la que se encuentre. Según el informe, las capitales de provincia donde más caro resultar utilizar el servicio del taxi son Tarragona (8,76 euros), San Sebastián (7,90 euros) y Teruel (7,57 euros), mientras que las ciudades donde es más barato coger un taxi son Las Palmas de Gran Canaria (4,63 euros), Santa Cruz de Tenerife (4,66 euros) y Ceuta (4,69 euros).

Este trabajo, que se ha publicado en la revista OCU Compra Maestra, ha realizado una comparación de las tarifas de taxi de 54 ciudades -todas las capitales de provincia más Ceuta, Melilla, Vigo y Gijón- para un recorrido de 3 kilómetros y un tiempo de espera de 5 minutos. También se ha comparado el precio con la misma distancia pero en día festivo y de madrugada. En la comparación de la tarifa diaria, el precio medio de la carrera resultante fue de 6,17 euros. Pero las diferencias entre la ciudad más cara y

la más barata es muy elevada; concretamente, del 89%.

En el segundo escenario donde se llevó a cabo el estudio, durante la noche, el precio medio de una carrera de 3 kilómetros asciende en España a 8,07 euros. Las diferencias entre la ciudad más barata y la más cara alcanza el 110%. La ciudad de Tarragona vuelve a ser durante la noche el lugar donde el taxi resulta más caro. La más barata durante este tramo horario analizado es Santa Cruz de Tenerife.

Otros datos relevantes que han aparecido a raíz del trabajo realizado por OCU es que la bajada de bandera tiene una media nacional de 1,82 euros y el coste mínimo entre las ciudades que lo tienen impuesto es de 3,63 euros.



Los taxis más baratos, en las Islas Canarias.

Casi dos millones en taxi para RTVE

Durante los tres próximos años, Radio Televisión Española (RTVE) destinará al taxi en Madrid y Barcelona dos millones de euros. En concreto, la corporación espera destinar para este servicio de transporte 990.000 euros en Barcelona y 726.000 en Madrid. La diferencia entre las dos grandes metrópoli radica, según informa DirComfidencial, que en Barcelona RTVE prevé gastar 330.000 euros cada uno de los tres años de duración del acuerdo, mientras que en la capital, la cantidad estimada

de gasto por año no superaría los 242.000 euros. El siguiente paso será celebrar un concurso entre las diferentes compañías de taxi que quieran adjudicarse este contrato. El primer requisito que deben cumplir es el de tener capacidad para ofrecer un servicio de taxi las 24 horas los 365 días del año. Además, el tiempo de espera hasta la llegada del vehículo no podrá superar los 10 minutos. Los taxis de la compañía que finalmente firme el contrato con RTVE deberán disponer de GPS y la empresa de comunicación pública valorará positivamente que la empresa de taxis contenga vehículos híbridos o eléctricos, de alta gama, monovolúmenes y euro taxis.

IN COMPLIANCE WITH THE
STATE OF TEXAS & FEDERAL
REGULATIONS BANK OF

10%

APPLYING THE OFFER
LIMITS TO THE BANK OF
CREDITORS OF THE BANK OF
CREDITORS

FOR MORE INFORMATION



Proyecto Life+Respira

Taxistas se suman a mejorar la calidad

La Universidad de Navarra ha decidido incorporar al taxi en un proyecto de investigación sobre la calidad del aire de la ciudad de Pamplona. Uno de los impulsores del proyecto Life+Respira es Jesús Miguel Santamaría, quién no duda en reconocer la importancia del taxi tanto en el presente como en el futuro de la movilidad sostenible.



Taxistas participantes en el proyecto.

El taxi con el paso del tiempo ha ido adquiriendo cada vez un mayor peso en lo que se refiere al cuidado del medioambiente. En los últimos años, muchos profesionales han decidido cambiar sus vehículos por opciones menos contaminantes, y la progresión del coche eléctrico, aún siendo lenta, hoy en día constituye una realidad. Otro ejemplo más del compromiso del sector con la movilidad sostenible se puede observar en la colaboración que han iniciado tres profesionales del taxi de Pamplona con el proyecto Life+Respira, uno de los más importantes en medición de la calidad del aire de la Unión Europea que se está desarrollando en la capital navarra.

Sobre el taxi y su implicación en las ciudades del futuro hablamos con Jesús Miguel Santamaría quien, además de uno de los principales responsables del proyecto, es también Doctor en Biología y Medio Ambiente, Catedrático de Química Analítica en la Universidad de Navarra, así como miembro del Grupo Estratégico de Trabajo sobre Medio Ambiente (ESFRI).

La Gaceta del Taxi.- ¿En qué consiste a grandes rasgos el proyecto que están desarrollando desde la Universidad de Navarra y que se conoce con el nombre de Life+Respira?

Jesús Miguel Santamaría.- Life+Respira se trata de un proyecto financiado por la Comunidad Europea y que tiene como objetivo fundamental determinar la contaminación a gran escala de la ciudad de Pamplona. Esa es la idea base, aunque también está pensado que en un futuro se pueda extrapolar esta investigación a otras ciudades de la geografía española, e incluso europea.

“Los sensores emiten datos sobre la calidad del aire cada 10 segundos”

G.T.- La investigación se está desarrollando en la Universidad de Navarra en colaboración con otras instituciones, ¿cómo surgió la idea entre los miembros de la Universidad?

J.M.S.- Somos expertos en temas relacionados con la calidad del aire y muchos de nosotros nos trasladamos en bicicleta a la Universidad, de ahí que nos planteásemos realmente, aunque se trate de un medio sostenible y saludable, que quizás no lo fuera tanto porque respiramos muchas partículas contaminantes que provienen del tráfico. Ideamos este proyecto en colaboración con

ad del aire

el CIEMAR (Centro de Investigaciones Energéticas, Medioambientales y Tecnológicas) que depende del Ministerio de Economía y Competitividad y con el Gobierno de Navarra. Participamos un total de 34 profesionales de muy diferentes ámbitos y abordamos la temática con muy diferente perspectiva, ya que hay arquitectos, ingenieros, sociólogos, químicos, biólogos, etc. Entre todos hemos conseguido crear un grupo multidisciplinar bastante potente para abordar esta temática. Por ejemplo, estamos desarrollando un modelo matemático para hacer predicciones en función de la climatología para saber, si al día siguiente del cálculo, se podrían superar los niveles de contaminación y, por tanto, podrían ser aplicadas las distintas estrategias de control marcadas por los ayuntamientos.

G.T.- ¿Qué utilizan para determinar esa contaminación existente en la ciudad de Pamplona?

J.M.S.- Estamos utilizando una especie de sensores, actualmente tenemos hasta 50 equipos, que son llevados por un grupo de 150 voluntarios ciclistas, los cuales van recorriendo la ciudad durante su día a día emitiendo datos cada diez segundos sobre la calidad del aire de la ciudad.

G.T.- Hace unas semanas se conoció la noticia de que habían incorporado dichos sensores a algunos taxistas, ¿qué puede aportar el taxi en este proyecto?

J.M.S.- Efectivamente, hemos colocado nuestros sensores en tres taxis de Pamplona para medir la calidad del aire sobre rutas que quizás son menos accesibles para los ciclistas, y también para medir la contaminación durante las horas nocturnas, ya que la gran mayoría de los ciclistas utilizan la bicicleta durante el día. De tal manera que gracias a los sensores colocados en los taxis, podremos establecer comparaciones de los niveles de contaminación durante las horas punta. A eso hay que añadirle que los taxis no tienen una ruta definida, ya que en función de las necesidades circulan por un sitio u otro, lo que nos servirá para tener una idea bastante clara de los puntos por donde se mueven los vehículos en la ciudad de Pamplona.

Taxistas concienciados

G.T.- ¿Cómo iniciaron el contacto con los taxistas?

J.M.S.- Al trabajar también con el Ayuntamiento de Pamplona y la Mancomunidad, que es la encargada del transporte urbano, vimos que había unos taxistas que estaban bastante concienciados con la calidad del aire y cuando conocieron el proyecto, se ofrecieron voluntarios. Pusieron todas las facilidades del mundo para colocar esos sensores y nos van a servir de mucha ayuda ya que van a recorrer muchísimos kilómetros a lo largo del día y, por tanto, van a aportar datos muy interesantes para el proyecto.

G.T.- ¿Cuánto tiempo estarán los sensores incorporados en el taxi de estos tres profesionales?

J.M.S.- Los taxistas los llevarán hasta finales de este año y los ciclistas los llevarán durante dos años. Estos últimos empezaron la medición en diciembre del año pasado y también finalizarán a finales de 2016, con lo que vamos a tener veinticuatro meses de medida, lo que supone que se trata de un proyecto de los de mayor envergadura que se pueden hacer en este campo.

G.T.- ¿Qué papel cree que puede tener el taxi en unas ciudades con cada vez mayores restricciones por la contaminación?

J.M.S.- La movilidad sostenible tiene mucho que ver con el empleo del transporte urbano, es decir, los taxis, el metro o los autobuses. Se trata de alternativas que los ciudadanos deberían valorar. Hay que tener en cuenta que una gran parte de los taxistas utilizan hoy en día coches híbridos, con emisiones contaminantes menores que los vehículos particulares, y su mayor y mejor uso reduciría también el número de usuarios de coches particulares en las ciudades. Se debe de encontrar la tendencia para utilizar vehículos más sostenibles y en ello la flota de taxis, si se renovara aún más, podría contribuir de manera decisiva en un mayor respeto medioambiental.

G.T.- Habla usted anteriormente de que se traslada con asiduidad a su puesto de



El catedrático Jesús Miguel Santamaría, encargado del proyecto.

trabajo en bicicleta. Como sabrá, en lugares como Madrid también ha surgido bastante polémica sobre la convivencia de medios de transporte como el coche y la bicicleta en las ciudades, ¿cree que las ciudades españolas están preparadas hoy en día para que esta convivencia se pueda llevar a cabo sin problemas?

J.M.S.- Como dice, el problema más allá de las grandes ciudades es un problema global. En Pamplona también nos llegan artículos de gente protestando por la bicicleta o de otra gente protestando por los coches. Es un problema de educación de base. En otros países lo han conseguido y no creo que tengan un sistema de educación vial mejor que el nuestro, lo que pasa que allí desde que son pequeños saben que hay que convivir unos y otros. Todo el mundo tiene experiencias de gente que va en bicicleta y actúa mal y cruza por donde no debe, como también conductores de vehículos a motor que hacen lo que quieren. Debemos meternos en la cabeza que se trata de un espacio común que debemos respetar y utilizar de la mejor manera posible. Hace falta mucha educación desde la base, desde los colegios. También en eso estamos trabajando en este proyecto, con una unidad didáctica para que se pueda implementar en los colegios el curso que viene con ese objetivo de educar en la movilidad a los niños y tomen conciencia del respeto hacia los demás.

Javier Izquierdo

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

MADRID

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



CITROËN			
C - Elysee Exclusive GLP	115	1.587	11.950*
C - Elysee Seduction HDI Blue	100	1.560	11.400*
C4 Picasso Live Ediction HDI Blue	100	1.560	17.000*
C4 Picasso Live Ediction HDI Blue	120	1.560	17.870*
C4 Picasso Live Ediction HDI Blue Aut/Eat6	120	1.560	18.800*
C4 Picasso Feel HDI Blue	120	1.560	19.000*
C4 Picasso Feel HDI Blue Aut/Eat6	120	1.560	19.990*
C4 Picasso Feel HDI Blue	150	1.997	19.950*
C4 Picasso Feel HDI Blue Aut/Eat6	150	1.997	20.900*
GC4 Picasso HDI Blue (Muchas Versiones)	100	1.560	desde 16.880*

*PRECIOS DESDE Y SIN DESCONTAR CAMPAÑA PIVE

Talleres Castillo Telfs. 91 358 02 03 - 91 323 49 89

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

Mosancar Telfs. 91 428 10 60

c) General Ricardos, 152 • 28019 Madrid



DACIA

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

*No incluidos gastos preparación taxi ni plan pive.



MERCEDES

Viano 2.0 CDI BE	136	2.143	-
Viano 2.2 CDI BE	163	2.143	-
Viano 3.0 CDI BE	224	2.987	-

*Precios con transporte e IVA. No incluye equipamiento taxi.



NISSAN

Leaf (eléctrico)	109/80kw	-	12.990*
e-NV200 (eléctrico)	109/80kw	-	19.190*

*Estos precios incluyen los descuentos de las ayudas institucionales en vigor.



OPEL

Zafira Energy	120	1.900	18.700*
Zafira Energy	150	1.900	19.240*
Zafira Cosmo	120	1.900	20.270*

*No incluido IVA ni preparación taxi.



PEUGEOT

5008 Access HDI	110	1.598	17.225*
5008 Active HDI	110	1.598	18.350*
5008 Active HDI	150	2.000	19.675*

*Preparación de taxi e IVA incluidos.

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



RENAULT			
Grand Kangoo TPMR dCi 5P Eurotaxi	110	1.461	16.000*

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

Renault Jurado. Telf. 91 725 30 05

C/ Alcalá, 187 - Madrid



SEAT

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



SKODA

Rapid 1.6 TDi active	115	1.598	12.895*
Rapid 1.6 TDi active + pack active	115	1.598	13.195*
Rapid 1.6 TDi ambition	115	1.598	13.595*
Rapid 1.6 TDi ambition + pack ambition	115	1.598	13.895*
Rapid 1.6 TDi style	115	1.598	14.650*

*PVP con plan PIVE e IVA incluidos para unidades en stock y en VW Finance. No incluye preparación taxi

Motor Tomé, S.A. Telf. 91 329 13 83

Ctra. Barcelona Km. 12,5 C/ Tauro, 27 (Central)



TOYOTA

Prius Eco	136	1.800	22.200
Prius Advance	136	1.800	23.000
Prius + Eco	136	1.800	27.575

Comauto Sur Telf. 91 498 71 70

Avda. Carlos Sainz, 11 - Leganés



VOLKSWAGEN

Caddy Maxi Trend	102	1.598	20.850
Caddy Maxi Trend DSG	102	1.598	22.120
Caddy Maxi Trend	140	1.968	22.720
Caddy Maxi Trend DSG	140	1.968	24.410
Caravelle Comlortline	140	1.968	32.620
Caravelle Comfortline DSG	140	1.968	34.580

Precios con 4% IVA. Vehículos en stock. Sin transformación ni preparación taxi.

TABLÓN TAXI

Vendo licencia por jubilación, libra X impar. Coche Skoda Superb, 5 años este mes y 230.000 km. Revisiones en la casa oficial. 250.000 €. José Luis Martín. Telf. 645 838 644. Email: mariajperezgarcia@gmail.com

Busco conductor para lunes par, toyota prius, amarilla, trabajar solo, a fijo 110 € + gasolina. Incorporación inmediata. Antonio Navarro Catalinas. Telf. 675818726 Email: antonioanc.navarro@gmail.com

Vendo licencia impar jueves, coche skoda rapid, 14 meses. Precio 158.000 €. Jose Maria Ledo Diaz. Telf. 916069449-605675333. Email: jledodiaz.jmld@gmail.com

Busco conductor para tardes y fines de semana. Jose Luis Crespo Pérez. Telf. 659825878 Email: gestografico@gmail.com

Vendo licencia de taxi miércoles par, con o sin vehiculo. Regalo capilla y taxímetro. Precio: 140.000 €: Jose González. Telf. 685423849. Email: josegonzalezvega@gmail.com

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

Español, 45 años, no fumador, experiencia con informes y plaza de garaje, a fijo. Julián Rodríguez Garrido. Telf. 666260155. Email: rodriguezgarridojulian@gmail.com

Busco taxi, fijo diario más el gasoil y llevarme el vehiculo. Persona seria y responsable con familia. José Enrique Mercader Jiménez. Telf. 666032606. Email: gfdieciseis@gmail.com

Busco conductor para turno tarde-noche con posibilidad de trabajar solo fines de semana, zona Aluche, máxima seriedad. Julio. Telf. 609744084. Email: rrr7359@gmail.com

Busco conductor solo a fijo. Martes par, súper B, sin emisora. Imprescindible permiso municipal. Toma y deja en mi garaje. Ruth Telf. 637038293. Email: Ruthpi@hotmail.com

Busco taxi para trabajar solo, muy cuidadoso con el coche, limpio y responsable, tengo 5 años de experiencia. Mihai Miron. Telf. 617759872. Email: misusrcom1974@gmail.com

Compro licencia de taxi Madrid, libranza lunes. Soy particular y ofrezco 148.000 ó 150.000 € según coche, préstamo aprobado. Luis Az. Telf. 615644829. Email: Luisaz197@gmail.com

Busco conductor para llevarlo solo. Libra lunes. Emisora Amarilla. Incorporación inmediata. Alberto Telf. 626768886. Email: camunas.1957@outlook.es

CREVILLENTE (Alicante) Servicio de taxis en taxicrevillent.es. Miguel Ángel Adsuar Martínez. Telf. 607348638. Email: migueladsu@hotmail.com

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

Vendo licencia de taxi. Lunes Impar. Con coche Super B de 9 años. Precio: 155.000 €. José Estebanaraz. Telf. 639522224. Email: josemiguel456@hotmail.com

Busco coche para llevarlo solo con un fijo, experiencia 15 años con radioteléfono, buenos informes. Incorporación inmediata. Eugenio Sanchez Gil. Telf. 638321093- 627633268 Email: Uge_42@hotmail.com

Compro SOLO la licencia, con los derechos de la amarilla. Libranza: No viernes. Pago hasta 133.000 €. Carlos. Telf. 646644873. Email: mansibola@yahoo.es

Vendo licencia de taxi Martes par, coche Skoda Octavia 5 años en perfecto estado. Precio: 154.000 € negociables. Eva Mª Pérez González. Telf. 607685883 Email: evapg2008@hotmail.com

Busco conductor de taxi con experiencia. Turno tarde noche, jueves impar. Coche prius, relevo en Sierra Toledana. Manuel Lara Dorado. Telf. 670442118. Email: lamado77@yahoo.es

Venta licencia por jubilación, martes impar. Entrega inmediata. Alfonso. Telf. 638725371- 679790496. Email: alfonsodoce51@gmail.com

Hombre de 40 años, con cartilla de taxi, serio, responsable, muy trabajador y no fumador busca taxi para llevarlo solo, a fijo. Pedro Pablo del Pecho Esteban. Telf. 667751394 Email: pdelpecho@gmail.com

Se busca conductor para los meses de junio a octubre que conozca la nueva aplicación de radioteléfono. Licencia par y jueves. Miguel Conde Herrero. Telf. 635686837- 656554059 Email: eva.martini@gmail.com

Se vende licencia taxi Madrid por jubilación. Libra jueves. Coche Octavia 101cv con 200.000Km, contador, impresora. Precio: 140000 € negociables. Antonio Durán Telf. 653686443- 915547623. Email: j.antonioduran@hotmail.es

Se vende taxi, martes par, emisora amarilla, BG 40. Lodgy GLP. 56.000 km. Aún 15 meses de Garantía 168.000 € negociables. Juan. Telf. 626738343- 606042770. Email: tejedortoro@yahoo.es

Busco taxi para trabajar solo, a fijo o porcentaje 39 años y 7 de experiencia. Juan Manuel Amor Felipe. Telf. 664157307. Email: jmanelaxo1977@gmail.com

Busco coche para trabajar sólo. Turno completo, casi siempre. M, x o j. Zona Albarracín. Ahora trabajando, busco mejores condiciones. José Martín Martínez. Telf. 651067079- 913048752. Email: Josetete_atleti@hotmail.com

Busco conductor taxi, relevo Vallecas o Rivas. Turno tarde desde 15 horas. Vehículo Citroën elysee. Serio y responsable. Jose Maria Garcia Miguel. Telf. 654643195. Email jmgarmi@homoil.com

Se busca conductor de taxi. Coche en exclusiva, emisora verde y a porcentaje. Enrique García Gutiérrez Telf. 649129967. Email: enriquitocoslada@gmail.com

Vendo licencia de taxi Madrid por jubilación, viernes impar. Precio 145.000 €. Jose Luis. Telf. 646769563. Email: Husnijisri@hotmail.com

Busco coche solo, preferible viernes. Español 53 años y 30 años de experiencia, total responsabilidad y referencias al 607716713. Jesus Baños Trejo. Telf. 633620172-622670172. Email: jesusbanostrejo@gmail.com

Vendo licencia de taxi miércoles impar, emisora amarilla, Skoda Octavia 5,5 años en perfecto estado. 160.000 €. Benito Romero Rodriguez. Telf. 649612591. Email: marioteb@hotmail.com

Busco trabajo como taxista asalariado en Madrid. 46 años y más de 20 d experiencia como taxista. Zona puente de Vallecas. Robert Martin Vazquez. Telf. 618 976 7. Email: vanjovi1@hotmail.com

Busco taxi para trabajar solo a porcentaje o a fijo 100 euros más gasolina. Luis Miguel Uceta Cobas. Telf. 608436629. Email: luismigueluz85@gmail.com

Conductor de taxi de 36 años se ofrece para trabajar en turno de tarde de 17 a 01 o de 18 a 02. Seriedad. Raúl Lucena. Telf. 622054160. Email: lucernass@hotmail.com

Necesito conductora de taxi, turno día, emisora gremial, libra martes. zona C d los ángeles. No disponible para un solo conductor. Antonio Criado. Telf. 693618268. Email: antoniocriado57@gmail.com

Busco conductor, zona Alcobendas y S. Sebastián de los Reyes. Emisora Local. Media jornada y fines de semana completo. Jesús Mazuelas. Telf. 686459426. Email: jesusmazuelas@yahoo.es

Vendo licencia taxi Madrid, martes e impar y Mercedes E220 Bluetec (Cumple Euro 6) 72.000 km con derechos TaxiMercedes (Star) Precio 225.000 €. Javier. Telf. 680637235 Email: javiercorrionero@yahoo.es



Compartilhe esta página com seus amigos e familiares



pede **taxi**



Selecione o endereço de destino e o ponto de partida para solicitar o táxi

