

La Gaceta TAXI

La primera revista del sector

del

AÑO XX
NÚMERO 212
ABRIL 2014

www.gacetadeltaxi.com



Mariano Sánchez
Presidente FPT Madrid

“Tenemos que tomar las medidas oportunas para que el sector tenga futuro”

Miguel Ruano, reelegido en Andalucía



**ESPECIAL
AUTOTAXI**



Llegan cambios a la Ordenanza





RESEARCH

THE FUTURE OF THE WORKPLACE

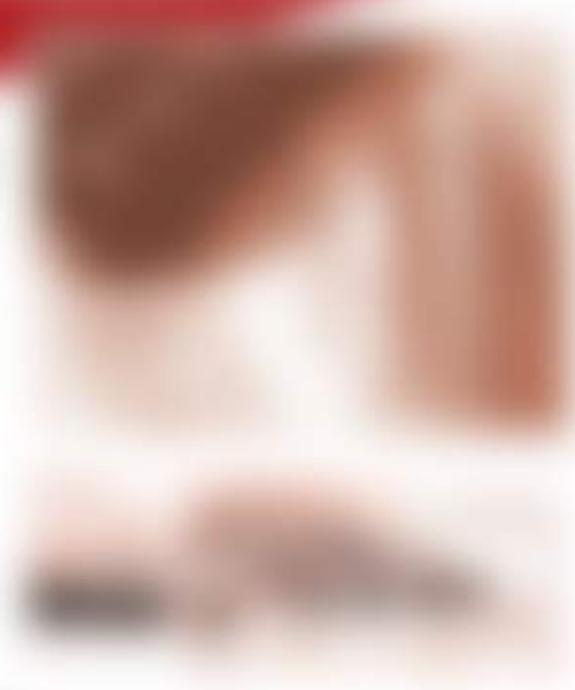
As the world of work evolves, organizations must embrace new technologies and flexible work arrangements to remain competitive. This report explores the challenges and opportunities ahead.

Introduction
The modern workplace is undergoing a significant transformation. Driven by technological advancements and changing employee expectations, organizations are redefining the way they work. This report examines the key trends shaping the future of work, including the rise of remote work, the integration of artificial intelligence, and the emphasis on continuous learning and development.

Remote Work and Flexibility
The COVID-19 pandemic has accelerated the adoption of remote work, which is now becoming a permanent fixture of the business landscape. Organizations are realizing the benefits of flexible work arrangements, such as increased productivity, reduced overhead costs, and improved work-life balance for employees.

Artificial Intelligence and Automation
AI and automation are revolutionizing various industries, from manufacturing to customer service. While these technologies offer significant efficiency gains, they also raise concerns about job displacement. Organizations must invest in reskilling and upskilling programs to ensure their workforce remains relevant in an increasingly automated environment.

Continuous Learning and Development
The pace of technological change requires employees to continuously update their skills. Organizations are increasingly offering learning and development opportunities, such as online courses, workshops, and mentorship programs, to foster a culture of lifelong learning.



Conclusion
The future of work is bright but also challenging. Organizations that embrace change, invest in their workforce, and foster a culture of innovation will thrive in the years ahead. By prioritizing flexibility, technology, and continuous learning, businesses can build a resilient and competitive workforce for the future.



Consultas y muchas urnas

Sea para intentar hacer cambios de calado, sea para refrendar alguna propuesta global o sea para opinar sobre alternativas que contribuyan a una mejor distribución del trabajo en el sector del taxi, lo cierto es que en apenas dos años varias ciudades españolas a través de sus dirigentes han llamado a las urnas a los taxistas. Parece que la prudencia o el miedo se imponen y nadie quiere aventurarse a tomar ciertas decisiones sin contar con el beneplácito en tal o cual propuesta. Y no hablamos como habrán imaginado de elecciones, que también las ha habido y a ellas volveremos más tarde, nos referimos a las consultas, sobre todo en materia de regulación horaria cuyas decisiones como saben no son vinculantes. La última de ellas ha tenido lugar hace apenas unos días en Cádiz, antes fueron consultados los profesionales de Tenerife, Valencia, Madrid, Barcelona y alguna ciudad más. Después de este paso consultivo por las urnas, el proceso entra en otra fase, en otro ruedo, que requiere de mucha destreza porque el adversario a convencer es la Administración. Casi nada. Con suerte la respuesta llega en unos meses y con extraordinaria fortuna se logra un acuerdo, parecido al votado en la consulta y a esperar que funcione. Este puede ser el rasgo común de un sector, el taxi y de unos dirigentes, que apremiados por los duros acontecimientos tratan de encontrar en esas urnas el apoyo de sus compañeros antes de decidir el camino a trazar.

Pero también hay urnas que deciden, y mucho, y esas son las que en la Federación Andaluza han dado la victoria electoral a Miguel Ruano. Nuestras felicitaciones. Eso sí, era un triunfo cantado, ya que no había más candidaturas. No va a ser así en otra Federación, en este caso, la Profesional de Madrid, donde aunque al cierre de esta edición se hablaba de varias candidaturas (hasta 5 incluso) lo único seguro y confirmado es que el actual presidente y su equipo se presentan a la reelección.

4. Taxómetro

• Con opinión propia.

8. Primera carrera



• Entrevista a Mariano Sánchez, presidente FPT Madrid

12. Especial

• Las últimas novedades en auto-taxis.



20. Noticias

- La policía pide ayuda a socios de Gremial
- AMT y FAMMA a favor de liberalizar el eurotaxi
- La Generalitat inmovilizará a los piratas
- Cádiz tiene nueva regulación



26. Actualidad



• Miguel Ruano, reelegido presidente de FAAT. Considera prioritario aclarar la situación de los eurotaxis y propone reducir cuota

34. En marcha

• El Ayuntamiento de Madrid estudia modificar la Ordenanza .



37. Homologados

• Vehículos autorizados para el servicio de taxi.

38. gacetadeltaxi.com

• Tablón online.



Año XX- Número 212 - ABRIL 2014

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

Redacción: Olga Lobo, Rocío González

Colaboradores: Germán Ubillos, Raúl Regueras,
Iñaki Aramburu y Manuel Suárez
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.



Triste Reestructuración que no llega

Que se quiera negar la evidencia del exceso de taxis en España, más que un error, es una ceguera o incapacidad de afrontar el problema a medio plazo, necesaria para la subsistencia del sector en condiciones mínimas de servicio y rentabilidad.

Si hablamos de las regulaciones que se han ido implantado en el sector (no todas iguales en las distintas ciudades), sería conveniente echar un vistazo atrás para observar cómo y por qué se han producido, y también las actuaciones de nuestra clase política con el sector.

A finales de la Dictadura (Mayo de 1974), los políticos de entonces decidieron que los ayuntamientos podían incrementar en un 50% el número de taxis de sus ciudades (en Madrid casi 5.000), y a su vez el sector del taxi tuvo que integrar los llamados Gran Turismo, lo que hoy serían los Vehículos de Alquiler con Conductor.

España se convierte en un Estado Democrático de Derecho, y en los años ochenta y siguientes, se reestructuran muchos sectores, que a su vez con nuestro ingreso en la Comunidad Europea, nuestro país comienza a recibir fondos económicos para ayudarnos en nuestro desarrollo.

Fondos que también llegaron al sector del transporte, pero que para el sector del taxi, pasaron de largo.

En todo este tiempo el sector del taxi, no ha hecho ni más ni menos que suplir las carencias de transporte a los ciudadanos por parte de las distintas administraciones, que a su vez

desarrollando distintos modos de transporte con dinero de los Fondos Europeos, y subvencionando los mismos, en el taxi pasábamos años sin actualizar las tarifas.

Está claro que desde la época de la Dictadura hasta hoy, para la clase política contamos muy poco o nada, pero no solo hay que responsabilizar a la clase política, ¿y nuestros representantes que han hecho?, ¿tomaron y toman alguna iniciativa para adaptarnos en oferta y demanda como en los países europeos de nuestro entorno?, seguro que cada uno tenemos una respuesta.

Es evidente que cuando comencemos a salir de la maldita crisis, nada va a ser como antes, pero lo que sí es cierto, es que tendremos más competidores, y sino empezamos a tomar conciencia del problema real, solamente con regulaciones, que por cierto se vienen haciendo desde la fatídica medida tomada en 1974, acompañándolas con medidas paliativas, el futuro no lo tenemos nada claro.

Valga como ejemplo Zaragoza, donde sus representantes dice que hay que rescatar 600 licencias, que supone el 30% de las existentes (lo mismo que en la mayoría de ciudades españolas), dirigiéndose a Europa con el fin de solicitar fondos. No estaría de más que siendo un problema Nacional, saber la opinión al respecto de las asociaciones nacionales (CTE, FEDETAXI, UNALT y UGT-Uniatramc).

Los principios de Eficacia (Francia), como el de Subsidiariedad (Alemania), son los que han funcionado en Europa, el segundo es claro, si

por el desarrollo de un sector, se perjudica a otro, este tiene que ser subsidiado (ayudado económicamente para su reestructuración), en cuanto al primero, solamente dos datos, Francia 57.000 taxis para una población de 66.000.000 de habitantes, España 67.000 taxis para una población de 47.000.000 de habitantes, en definitiva nos queda mucho por hacer si queremos tener futuro.

Sé que muchos cuando lean este artículo, dirán que es una utopía, y otros aún sabiendo que es el camino no lo querrán ver, como aquellos que solo por su interés personal, y no el general, dirán que es imposible, pero aplauden y ven bien el rescate de otros sectores implicados en infraestructuras sobredimensionadas como sobredimensionaron el sector del taxi en 1974, y que estamos pagando las consecuencias muy duramente. Qué pena, el problema lo tenemos dentro, y el político lo sabe, y si seguimos así no moverá ficha.

En estos días, nos ha dejado Secundino Pérez Vega (Secun), persona y compañero que creía en la Reestructuración del Sector y en la Amortización de licencias, para llegar al verdadero equilibrio entre oferta y demanda, de jando atrás las discrepancias de opinión, pero compartiendo la misma idea para el sector, me quedo con el recuerdo de la última caña que tomamos juntos, siempre estrechando la mano con una sonrisa en la cara. Hasta luego Secun.





Manuel Suárez

Pasado, presente y futuro

Lecciones Federación Profesional del Taxi de Madrid:

El "Pasado" que todos conocemos, volverá a intentar presentarse una vez más, a costa del desconocimiento de algunos socios nuevos en la Entidad, la connivencia de otros (los afines que existen en todos los grupos), y el engaño y la manipulación de los que seguirán haciendo bandera para convencer a los indecisos. Máxime, cuando existen hechos probados judicialmente, en la sección de Tele-Taxi. La realidad es la única que dicta la verdad, y las afrentas contra miembros de la actual Junta Directiva y contra socios de la asociación son un hecho. El acoso y derribo a la Junta Directiva, el atemorizar a posibles votantes en las asambleas, la negación de todos los puntos del orden del día de las mismas... solo conseguirá que el socio sabio, y vote en consecuencia.

El "Presente", está en boca de todos. La vía de la negociación es el camino. La prueba más palmaria esta con la Asociación Gremial. Ocurrió con todos los presidentes de estos últimos años con los que se llevo a acuerdos importantes, sin excepción. La vía de "echarse a la calle" existe, pero debe de ser la última vía. Tenemos el ejemplo en el año 2005, (Reglamento Autonómico de la Comunidad de Madrid 74/2005), que tan infausto recuerdo nos trae. El consensuar acuerdos, y llegar siempre a un entendimiento mutuo de todas las partes, es el mejor camino para nuestro sector. En la cuestión económica los resultados mal que a alguno le pese, son extraordinarios. De estar prácticamente en quiebra técnica en el año 2007, se obtienen unos balances inmejorables siete años después a pesar de la crisis Municipal. Agradecer a los tesoreros su gran labor y rendimiento, en pos de tan ardua empresa. Los impagos existentes en la Sección de Tele-

Taxi, han ido en el mismo sentido. Se han ido cobrando una serie de impagos históricos, que a día de hoy son un hecho. Otro gran acierto ha sido la creación de la Sociedad Limitada con la que intermediar en los servicios de la radio emisora, y darle forma de agencia de viajes, con una capacidad jurídica enorme y con grandes posibilidades de negocio. La constante crecida de socios que ha ido en aumento año tras año ha hecho más fuerte nuestra Federación.

Para el "futuro", los socios deben votar teniendo en cuenta los hechos acontecidos en los últimos años: "cantos de sirena" de algunos

candidatos, incluyendo las denuncias consecutivas a varios miembros de la Junta actual; malas prácticas de otros; el pasado que los persigue a todos ellos... Todo esto debe encauzarnos a la mejor opción posible para el futuro de nuestra Asociación en los próximos cuatro años. Ya tocamos fondo y sólo queda el levantarnos.

Os animo a tod@s l@s compañer@s acudid a votar, ejerced vuestro derecho. Cada cuatro años sois la voz de la democracia. Y nunca olvidéis el lema de nuestra Federación: LA UNION HACE LA FUERZA .

a un tuit



Olga Martín @ChicaTT · 1 h

Surrealista el recorrido q tienen q hacer los usuarios en el hospital clínico para coger un **taxi**. La mayoría con dificultades para caminar

Abrir

Responder Retwittear Favorito Más



Vancrystals @vancrystals · 24 min

RT @divinity_es: Beckham para ser feliz quiere... ¡un **taxi**! Quiere comprar para pasar desapercibido en Londres mdia.st/NTdlbd

Abrir

Responder Retwittear Favorito Más



Martín Paredes @Martgenia · 31 de mar.

Aunque no es el mas caro, el **TAXI** del aeropuerto en Cancun es de los mas caros del mundo... businessinsider.com/most-expensive...

Abrir

Responder Retwittear Favorito Más



Tele Taxi 922311012 @TeleTaxiTF · 27 de mar.

Google pretende trasladar a los usuarios en **taxi** a las tiendas físicas ow.ly/uS20G

Abrir

Responder Retwittear Favorito Más

“El primer objetivo va a ser conseguir tarifa fija, de ser reelegidos”

Suprimir la tarifa fija será el principal objetivo de Mariano Sánchez, actual presidente de la Federación Profesional del Taxi de Madrid, si sale reelegido presidente de esta entidad en los comicios que se celebrarán este mes de abril y cuya fecha se desconocía al cierre de esta edición. Sánchez destaca en esta entrevista que “es la primera vez en la historia” que Federación alcanza un 42% de representatividad y que Tele Taxi supera los 1.200 asociados. Por ello espera que los socios con sus votos le apoyen para mantener y mejorar su gestión y les anima a votar “en libertad y sin presión”.



Mariano Sánchez, presidente desde 2007, se presenta a la reelección.

Aunque al cierre de este número no se había hecho pública la fecha de las elecciones, durante este mes de abril los socios de Federación Profesional del Taxi, FPT, acudirán a las urnas para elegir a su nueva Junta Directiva. Mariano Sánchez y parte de su actual directiva anuncia en esta entrevista que vuelve a presentarse y adelanta el nombre de los nuevos miembros que conformarán su equipo.

De su gestión interna al frente de Federación, destaca Sánchez el aumento de socios tanto en la asociación como en Tele Taxi, así como su estabilidad económica. En cuanto a su política local, resalta su lucha contra la tarifa fija e insiste en que de salir reelegido no cejará en su empeño de suprimirla.

“Estamos aquí para dar la cara y asegurarles la limpieza de nuestra trayectoria”

Sobre las acusaciones de corrupción vertidas en asamblea por un socio y ex miembro de la directiva, confirma el presidente que ya se han tomado medidas legales contra este compañero. “Estamos aquí para dar la cara ante los socios y ase-

gurarles la limpieza de nuestra trayectoria”, insistió en esta entrevista en la que también avanza algunas claves de su ruta si los socios deciden renovarle al frente de la entidad.

Gaceta del Taxi.- Este mes de abril Federación Madrid celebra elecciones y repite como candidato a la presidencia ¿por qué?

Mariano Sánchez.- Sí, repetiré con la mayoría del equipo porque existe el convencimiento entre los que estamos en la actual Junta Directiva de que la Federación debe continuar la línea marcada en 2007, cuando fuimos elegidos por primera vez.

Por tanto, independientemente de que tengamos que aguantar de aquí a la celebración de elecciones, numerosos improperios, acusaciones falsas, insinuaciones y descalificaciones, nos presentamos de nuevo. Y lo hacemos porque entendemos que tenemos un compromiso adquirido que nos obliga, y así nos lo demandan, a cerrar por completo una vieja página y mantener abierta esta nueva en la se ha logrado restituir a la Federación el sitio que le corresponde como segunda organización del país.

G.T.- Ha hablado de descalificaciones, ¿qué tiene que decir sobre las presuntas acusaciones de un ex miembro de la Junta?

M.S.- Las declaraciones de este compañero, que ha estado en la Junta Directiva

suprimir la

hasta hace pocos días, deben de ser entendidas en el contexto electoral. Creemos que son fruto de la presión a la que hemos y estamos sometidos todos los miembros de la directiva, incluido el compañero. No es fácil soportar durante tantos años una retahíla de demandas, que por cierto han quedado todas archivadas, además de infames acusaciones y varios ataques a nuestros vehículos.

No tenemos dudas de que esta reacción es producto, insisto, de una mala e intencionada información, unida a la presión de algunos. Esos motivos pensamos son los que le llevaron a cometer la torpeza de realizar declaraciones acusatorias sobre algo que le habían contado, sin tener ninguna prueba ni testimonio fiable.

“Es la primera vez en Federación que llegamos a un 42% de representatividad”

G.T.- ¿Han sido denunciados por esos hechos, como se dijo?

M.S. - En primer lugar quiero dejar claro que estamos aquí para dar la cara ante los socios y asegurarles la limpieza de nuestra trayectoria y gestión al frente de la Federación. Y volviendo a su pregunta, puedo decirle que después de esas incalificables mentiras, a día de hoy, no nos consta que haya denuncia alguna ni contra el presidente ni contra el vicepresidente.

GT.- En cambio ustedes sí han emprendido acciones legales. ¿Era necesario?

M.S. - Por supuesto, ya dije cuando se conoció este desagradable asunto que mentir (aunque sea para ayudar a ganar elecciones a otros) no va salir gratis. Por eso que sepan los socios que desde el 25 de marzo consta en el juzgado la demanda contra este ex dirigente por proferir injurias y manifestaciones denigrantes dirigidas a los máximos representantes de la organización. También se le exige por daños una indemnización de 40.000 € para cada uno de los dos injuriados, porque eso es lo que se ha hecho, injuriar a los cargos, y con ello perjudicar también a la organización.

G.T.- Al margen de las descalificaciones y las tensiones propias preelectorales ¿Puede hablarnos de su candidatura?

M.S. - Repetimos en las urnas los cargos de presidencia, vicepresidencia, secretaria y primer vocal. Y si somos elegidos para esta nueva etapa se incorporan cuatro nuevos miembros. Todos ellos son personas conocidas en el sector, con una buena trayectoria y también, creemos, muchos conocimientos que aportar.

G.T.- ¿Sabe ya cuántas listas se presentarán a las elecciones?

M.S. - Hasta que no se convoca oficialmente el proceso electoral desconocemos quiénes se van a presentar a los comicios. Quien se presente a la Federación debe ser exponente de



"Hemos demandado a un asociado y ex dirigente por injurias"

los representados, lo que puede propiciar a varias candidaturas. Esperamos que quienes sean elegidos lo hagan respaldados por la mayoría de los socios, porque en ello va el futuro de la Federación y del sector.

Las últimas elecciones se celebraron en el mes de abril de 2010, por lo que durante el transcurso de este mes los socios serán convocados para que de forma libre elijan a los compañeros que ellos decidan para asumir la dirección de esta entidad.

G.T.- ¿Qué deberían valorar los socios de sus años al frente de Federación?

M.S.- No me corresponden a mí las valoraciones. Pero no podemos olvidar que gracias a la negociación y a los acuerdos, todo el sector del taxi de Madrid tiene una regulación horaria y un régimen de libranza en el mes de agosto.

Tenemos unas tarifas diferentes nocturnas diurnas, sábados diferente al resto de días laborales y contamos con dos estructuras viarias, carril O'Donnell y Paseo de la Castellana que puede usar el taxi, a quien históricamente se le había negado esta utilización. Además, en colaboración con la Sociedad Cooperativa del Taxi, (SCAT) se ha cumplido con el compromiso electoral de instalar un stand informativo en el aeropuerto.

GT.- A propósito de ese stand instalado por SCAT en el que ni Federación ni Gremial han aportado dinero. ¿No se plantearían colaborar para mantenerlo más tiempo, ahora que se cumple el año acordado?

M.S.- Como socio de Cooperativa, que soy, apoyo la iniciativa en la T4 y T2 del aeropuerto pero entiendo que no podemos ir más allá de lo que seamos capaces.

Como presidente de Federación, y socio, lo mismo que otros muchos cientos de taxistas de esta casa, lo que puedo decir es que si el Consejo Rector de SCAT plantea que para mantener más tiempo esa estructura informativa, otras entidades del sector tendrían que contribuir con alguna aportación, trataría de hacer ver a los socios en Asamblea que es importante apoyar el proyecto. Lo considero muy beneficioso para el sector del taxi y también fundamental para nuestra imagen.

Asambleas bajo 'coacción'

G.T.- Pese a los logros externos que ha mencionado, dentro de FPT el talón de Aquiles de su Junta siguen siendo las asambleas. ¿Cómo lo explica?

Se debe zanjar el problema de la proporcionalidad entre taxis y VTCs"

M.S.- En nuestra organización, existen socios que se resisten a asumir y respetar los tres procesos electorales que hemos vivido en estos últimos 7 años y que hemos ganado en las urnas.

En las asambleas de este mes de marzo pasado acudieron solamente unos 130 socios, una asistencia baja que nos obliga a analizar por qué la gran mayoría decide no asistir. Y dentro de esos asistentes existe siempre una pequeña masa que boicotea las sesiones ejerciendo una gran presión sobre los socios. Según nos han dicho algunos socios, intentan coaccionar a la mayoría y disuaden para que no acudan a las asambleas. Lógicamente pensamos que las personas no están dispuestas a votar bajo coacción. Este es el gran problema. Este grupo de asociados no admite que la actual directiva lleve adelante cualquier iniciativa que beneficie a los socios y su único propósito es evitarlo.

Sin embargo, ir a votar en las urnas para unas elecciones de manera libre y sin presión, es algo completamente muy distinto a hacerlo a mano alzada y por eso el número de socios que acuden a votar es muy superior al de cualquier asamblea.

G.T.- ¿En esas sesiones cuáles fueron las principales propuestas presentadas por la directiva?

M.S.- Propuestas razonables que consideramos necesarias. Revisión de las cuotas, establecer la incompatibilidad en la sección de Tele Taxi con las aplicaciones externas al sector que tanto daño hacen, que los compañeros, cuando tengan el coche averiado o cualquier tipo de enfermedad no tengan que pagar la cuota del servicio de Tele Taxi...

Hay que entender que ni la Federación ni Tele Taxi pueden dar la espalda a la realidad del mercado. Cuando otros gestores de servicios, a través de medios telemáticos, tienen cuotas más bajas, no podemos ignorarlo, por eso creemos que se debería haber aprobado la propuesta de la directiva de bajar las cuotas, para que haya un mayor número de compañeros que puedan prestar el servicio y ser competitivos dentro del sector del taxi de Madrid.

G.T.- Pese a las dificultades, ¿qué actuaciones destacarías de estos años de mandato?

M.S.- Como lo acreditan los balances año tras año se ha generado un aumento de la masa social que ha tenido como principal consecuencia un crecimiento de la Federación recortando distancia a la primera organización del sector en Madrid. Nos separan escasamente 8 puntos. Es la primera vez en la historia de la Federación que llegamos a un 42% de representatividad y la primera vez que aumentamos en más de 700 socios en un periodo tan corto de tiempo. A su vez, esto conlleva un respaldo económico como muestra de la buena gestión que se está realizando.

En lo que corresponde a Tele Taxi también hemos refrendado nuestra gestión con un 30% de socios que ya están en esta sección. Ya superamos los 1.200 socios en la Tele Taxi. Parte de este éxito creemos que responde a que se han incorporado diversos terminales, abaratando los costes e los taxistas cuando quieren acceder a esta sección. Hemos conseguido congelar las cuotas que pagan los socios tras muchos años de intento y hemos incorporado en Tele Taxi la app de petición de servicios que se está empezando a usar cada día más por los usuarios.

Otro asunto resuelto es el sistema de facturación de Tele Taxi, a pesar de que hay algunos socios que se han manifestado en contra. Mientras me elijan a mí, toda la

CONCEPTS OF STATISTICS



Concept	Definition	Example
Mean	The average value of a set of numbers.	1, 2, 3, 4, 5: Mean = 3
Median	The middle value of a set of numbers.	1, 2, 3, 4, 5: Median = 3
Mode	The most frequent value in a set.	1, 2, 2, 3, 4: Mode = 2
Range	The difference between the highest and lowest values.	1, 2, 3, 4, 5: Range = 4
Variance	A measure of how spread out the data is.	1, 2, 3, 4, 5: Variance = 2
Standard Deviation	A measure of the average distance from the mean.	1, 2, 3, 4, 5: SD = 1.41

STATISTICS IS THE SCIENCE OF COLLECTING, ORGANIZING, ANALYZING, AND INTERPRETING DATA.

estructura de la Federación se mantendrá unida bajo una misma directiva. Para Federación, Tele Taxi es un pilar fundamental.

G.T. ¿Cuál será la ruta a seguir en el próximo mandato, de ser reelegidos?

M.S. - Tenemos muy claro que la línea de actuación debe ser la misma que nos llevó a asumir el mando de la Federación Profesional en 2007. Y ese camino pasa sin ninguna duda por nuestra parte por una política de acuerdos y colaboración con todos los actores implicados en el sector: administraciones, asociaciones y otros organismos. Esta directiva mantendrá su política de llevar el sector del taxi hacia el futuro si contamos con el respaldo de los socios.

G.T.- Si vuelven a ganar las elecciones, ¿cuáles serán sus primeras reivindicaciones?

M.S. - Hace meses que estamos en el frente de la lucha contra la tarifa fija. El primer objetivo va a ser conseguir suprimir la tarifa fija, de ser reelegidos, que como todo el sector sabe está pendiente de los fallos del Tribunal Superior de Justicia.

También la devolución del céntimo sanitario. Tras la sentencia del Tribunal Europeo que declaró ilegal este impuesto, ya hemos solicitado un informe para proceder para la devolución del céntimo sanitario y sin continuamos al frente de la entidad será también uno de los primeros compromisos cumplidos.

GT.- Con tanta competencia ¿cree que el taxi tiene que tomar nuevas medidas para asegurar ese futuro?

Candidatura Oficial

Mariano Sánchez López- Presidencia
Joaquín Navas-Rojas Vicepresidencia
Ángel Pérez - Secretario
Emilio Beltrán Montiel
Alberto Rubio López
Manuel Suárez Jimenez
Antonio Olmo Rubio
Diego Vaquero Vegas
Rafael Mateo González



Elecciones 2010.

M.S. - Debemos ser conscientes de que tenemos que tomar las medidas oportunas para que el sector tenga futuro. No sólo a nivel local, también nacional, hay que trabajar en las modificaciones del ROTT. Un Reglamento con el que se debe zanjar el problema de la proporcionalidad entre taxis y VTCs y en cuya negociación trabajaremos junto con la CTE.

Además, a nivel nacional también creemos que es hora ya de que se contemple el cuadro de enfermedades profesionales para que los compañeros que así lo decidan puedan acceder a una jubilación anti

cipada. Es una cuestión a la que hay que enfrentarse de manera decidida.

Modificaciones de la Ordenanza

G.T.- En referencia a ese futuro el que habla, ¿su pertinaz oposición a la tarifa fija ha empañado las relaciones institucionales con el Ayuntamiento?

M.S. - Digamos que no ha mejorado. Pero el desgaste que tengamos que asumir por esta lucha, lo asumimos con generosidad, porque es el compromiso adquirido con nuestros socios.

El Ayuntamiento, aunque tibiamente, ha empezado a cambiar su posición de inmovilidad que tenía respecto a los planteamientos que se le hacían desde Federación. De hecho, está en ciernes una importante modificación de la Ordenanza del taxi que estamos estudiando con mucha atención.

A corto plazo será una realidad la publicidad exterior así como que los compañeros que tengan que renovar su cartilla municipal no se vean privados de ella por actos que nos pueden ocurrir a cualquiera como puede ser un retraso puntual.

G.T.- Siguiendo con las modificaciones del texto, ¿qué opina sobre los cambios previstos para los eurotaxis?

M.S. - Creemos que con el problema de los vehículos adaptados, la administración tiene que estar al frente para que las personas que necesitan estos eurotaxis tengan una mayor oferta de servicios. Al igual que financia otra serie de servicios públicos y colectivos, que son deficitarios por su estructura, los compañeros que llevan vehículos adaptados deben entrar en esa línea de apoyo económico. No se deben establecer dos clases de licencia de taxis en Madrid. La Federación piensa que todas las licencias de taxi tienen que tener los mismos derechos y obligaciones. No estamos a favor de la exención de las libranzas. Ha sido una batalla que acaba de empezar y que estamos convencido de que finalmente imperará la tesis que apoya la Federación.

Si el Ayuntamiento cree que debe haber dos tipos de licencias diferentes se encontrará con la Federación de frente. Esta diferenciación no creará más licencias y puede incluso resultar perjudicial para el sector. En un principio había una predisposición para dar una cuantía que, aunque nos parecía escasa, considerábamos que debía estudiarse con la Comunidad



1. **Weather**
2. **Temperature**
3. **Humidity**



4. **Wind**
5. **Clouds**
6. **Visibility**

7. **Light**
8. **Sound**

9. **Color**

10. **Smell**
11. **Taste**

12. **Touch**
13. **Balance**

Una larga carrera centenaria

Amarillos, blancos, negros, grises... Cada ciudad los pinta de un color; pero los coches son los mismos en muchas ciudades del mundo. Los autotaxis, taxis para simplificar, llevan más de un siglo con nosotros, evolucionando al ritmo de la industria automovilística y convirtiéndose en pioneros de las nuevas tecnologías.

Atrás quedaron los carruajes tirados por caballos que pudieron verse recorriendo las calles de las principales capitales del mundo durante el siglo XIX. En España los primeros autotaxis aparecen a comienzos del siglo XX, en Barcelona en 1906, tres años más tarde en Madrid. Desde entonces nunca han fallado y siempre han estado ahí, incluso en los momentos más complicados.

Durante las tres primeras décadas de vida del taxi, las marcas más comunes fueron los Ford, Fiat, Hispano Suiza, Citroën, Renault y Peugeot. En Barcelona, por ejemplo, las marcas catalanas Ideals, Elizalde y España fabricaron vehículos para el sector. Al margen de las grandes marcas citadas, en la capital también circularon otros coches como los De Dion Bouton, Berliet, Licorne, Buick y Overland, todos ellos modelos de prestigio y calidad.

Taxis de colores

Una de sus principales señas de identidad es el color, que nos permite identificar la ciudad a la que pertenece. Algunos pintado enteros, otros apenas una banda o dos, los taxis españoles componen un bonito abanico cromático.

Unas marcas externas que han variado mucho también con los años. En la Barcelona de 1924, el Ayuntamiento aprobó un Código de Circulación que, entre otras medidas, hizo obligatorio el uso del taxímetro e impuso una raya pintada bajo la ventana de los pasajeros y la parte posterior de cada taxi para identificarlos mejor. El color variaba según la tarifa: blanca, 40 céntimos por kilómetro; roja, 50 céntimos; amarilla, 60 céntimos y azul, 80 céntimos por kilómetro.

También en esta década pero en Madrid, los taxis eran de diferentes colores en función



de la compañía a la que pertenecían. Lo hubo de color amarillo, de color "guinda" y rayas naranja o naranja y azul y hasta verdes con franja azul y estaban divididos en dos tipos según las tarifas. El Ayuntamiento había decidido introducir taxis baratos y una de las primeras compañías en arriesgar su capital con estos vehículos económicos fue la de Automóviles Taxímetros, una de las más importantes, que quiso colocar en la calle unos 200 coches de color rojo cereza. Después vistieron de negro y rojo hasta el definitivo blanco y franja roja que desde hace varias décadas se ha convertido en emblema de la ciudad.

Un futuro en clave 'eco'

Con el paso de los años, los modelos fueron evolucionando y los colores consolidándose. Pero igual que han variado "por fuera", también han sufrido modificaciones "por dentro". Así, a día de hoy

se pueden encontrar taxis propulsados por GNC y GLP, sin olvidarnos de los modelos híbridos o de los 100% eléctricos que, tímidamente, van incorporándose al sector.

Con la mente puesta en conseguir ciudades cada vez más limpias, los fabricantes apuestan por el taxi para introducir sus modelos más nuevos, escuchando a los profesionales de un gremio centenario.



SEAT Toledo Taxi

Confort, espacio y eficiencia



dor de a bordo, aire acondicionado, cierre centralizado, luces de frenos parpadeantes, anclajes Isofix con seguridad adicional Top Tether, radio + CD MP3 + Aux-in, sistema WIV de mantenimiento variable, suspensión confort, frenos de disco traseros, rueda de repuesto, asiento del conductor regulable en altura, asientos traseros plegables, elevallunas



Uno de los modelos más vendidos en España

Desde hace más de 60 años, SEAT se compromete con el mundo del taxi, intentando que con cada nuevo modelo que sale al mercado, el colectivo del taxi pueda a su vez disfrutar de las nuevas tecnologías, versiones y motores que la marca española introduce en el mercado. Y en la actualidad, uno de los modelos SEAT que se adapta perfectamente a las necesidades de los profesionales del taxi es el Toledo, un nombre que desde los años 90 cuenta con el beneplácito del sector merced a su excelente comportamiento en cualquiera de sus cuatro generaciones.

La nueva generación del SEAT Toledo ofrece una combinación única de diseño y funcionalidad, con un comportamiento preciso en la conducción y excelente utilidad. Su habitáculo tan versátil y la eficiencia de motores, unidos a su extraordinaria relación calidad-precio, hacen del Toledo la elección ideal para el colectivo de los taxistas.

El nuevo Toledo ha sido concebido para satisfacer las más exigentes necesidades de espacio interior y de maletero. Con una longitud de 4,48 metros, en la cuarta generación del Toledo destaca la capacidad del maletero, con un volumen de 550 litros, ampliable a 1.490 litros con los asientos traseros abatidos. Además, la distancia entre ejes es de 2.602

milímetros, consiguiendo más amplitud interior para todos los pasajeros, mientras que las dimensiones de las puertas permiten acceder fácilmente al habitáculo.

Asimismo, el SEAT Toledo Taxi viene equipado con la última tecnología del Grupo Volkswagen con el motor 1.6 TDI common-rail de 105 CV. Toda una garantía de eficacia y seguridad al volante. Esta mecánica brilla dentro de la gama del Toledo por su eficiencia, con un consumo ponderado de 3,9 litros a los 100 km y emisiones de 104 g/km gracias, en parte, al sistema Start/Stop y la función de recuperación de la energía que incorpora de serie la berlina compacta de la marca española.

Completo equipamiento de serie

El nuevo SEAT Toledo Taxi se ofrece con los acabados Reference y Style, con un completo equipamiento de serie ya desde la versión Reference en el que destacan los siguientes elementos: seis airbags para conductor y pasajero, laterales y de cortina, ABS, ESC, desconexión airbag de pasajero, aviso cinturón desabrochado, volante multifunción, ordena-

eléctricos delanteros, retrovisores eléctricos y calefactables y manetas de las puertas en color carrocería, salidas de aire cromadas, guantera iluminada, luz interior delantera y trasera, tercer reposacabezas trasero, limpiavientos, y posavasos en consola central, entre otros. Por su parte, las llantas de acero de 15 pulgadas montan neumáticos 185/60.

Actualmente, SEAT y el sector del Taxi disfrutan de una relación de máxima confianza, y buena prueba de ello es que el Toledo es uno de los modelos más vendidos entre los taxistas españoles.

Un servicio de profesional a profesional

El sector del taxi, especialmente en Madrid, tiene en las marcas Seat y Skoda dos grandes aliados. **Sealco Motor**, concesionario multimarca de la casa Volkswagen en Alcorcón y Móstoles con más de cuatro décadas de experiencia, ofrece a los taxistas una serie de ventajas en ambas marcas con el objetivo de que sus vehículos estén parados el menor tiempo posible.

Conscientes de la importancia de ofrecer un servicio rápido a los profesionales, este concesionario ofrece un servicio integral, diferencial y exclusivo al sector, que incluye un stock de vehículos para su entrega inmediata, así como un servicio de postventa preferente y especializado para el taxi.

En 1967 la familia Sedeño tiene muy claro el futuro en la automoción. Su apuesta además por la zona suroeste de Madrid es clara y allí, en Alcorcón, es donde nace Sealco de la mano de la marca española Seat. Cuando dos décadas después, el grupo Volkswagen adquiere la firma española, Sealco amplía su relación con la casa alemana e inicia toda una transformación y adecuación de instalaciones, siendo acreditado también como concesionario oficial de Volkswagen y Audi.

En 2001 es el turno de SKODA, convirtiéndose en concesionario oficial de esta marca



para las zonas de Alcorcón y Móstoles. Comienza en este momento una etapa de crecimiento y expansión que aun hoy continúa, permitiéndoles llegar a más zonas y clientes. Clientes entre los que se incluyen cada vez más profesionales del taxi que deciden apostar por su servicio de profesional a profesional para la compra y el servicio postventa de su bien más preciado: su herramienta de trabajo.

Sealco cuenta en la actualidad con distintas concesiones en las zonas de Alcorcón y Móstoles, con más de 50.000 m² de superficie y

más de 23.000 m² de instalaciones, con una plantilla de 250 profesionales, que asesoran y dan servicio a más de 35.000 clientes al año. Siguiendo una filosofía de trabajo, formación, calidad, servicio y compromiso, el concesionario se obliga a superarse continuamente para poder satisfacer las expectativas de sus clientes, profesionales o no, siempre con un trato personal y exclusivo.

La garantía y calidad de sus vehículos junto a un óptimo servicio post-venta son dos de los aspectos más importantes para este concesionario, cuyo principal objetivo es conseguir la plena satisfacción de sus clientes y asegurar la máxima fidelidad de los mismos.

Flexibilidad en las reparaciones

Teniendo presente que el taxista cuenta con el vehículo como única herramienta de trabajo, dispone de 20.000 metros cuadrados de instalaciones dedicados a la mecánica, chapa, pintura y electricidad del automóvil, dotada de la tecnología y personal altamente cualificado para garantizar el mejor estado de su vehículo.

Además, ofrece un amplio stockaje de piezas para que los vehículos estén inmovilizados el menor tiempo posible, así como mayor flexibilidad en las reparaciones. En Sealco se adaptan al día de libranza para evitar perder más tiempo y trabajo.





PERSONAL INFORMATION

NAME: _____

ADDRESS: _____

CITY: _____

STATE: _____

ZIP: _____

PHONE: _____

DATE: _____

Desembarco de los eléctricos, cero emisiones

El automóvil de origen chino BYD, E6 se ha convertido en el primer coche eléctrico que presta servicio de taxi España. El ayuntamiento de Barcelona ha sido el primero en concederle la homologación y está a punto de hacerlo también el Consistorio de Madrid.

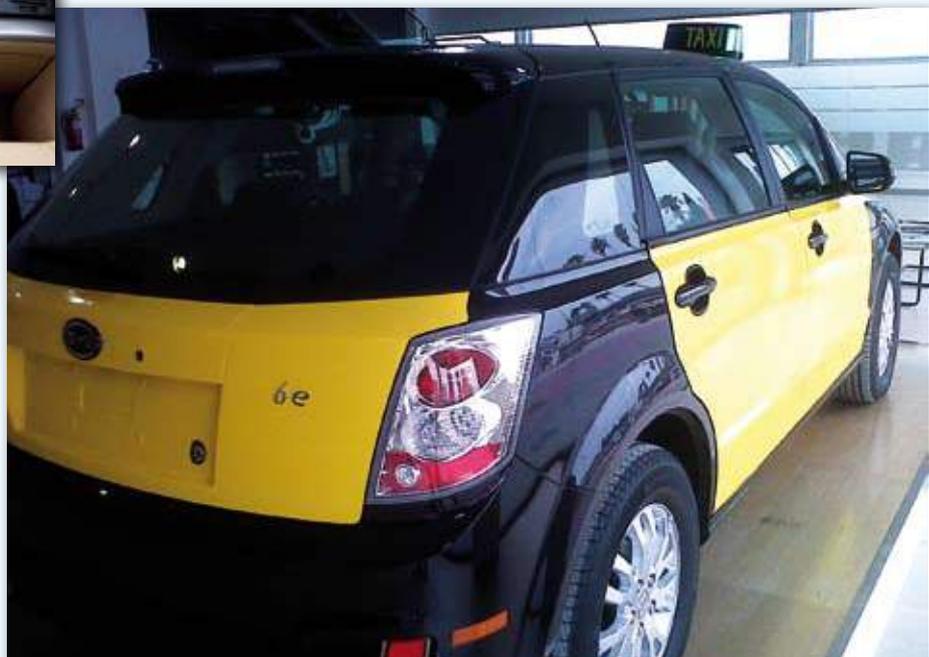
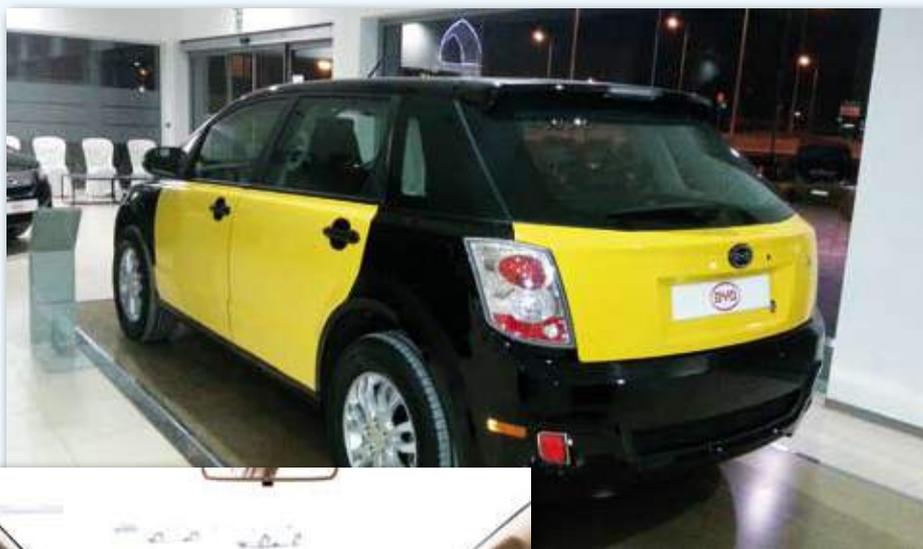
oficiales. Actualmente por un coche 100% eléctrico, el estado central aporta 5.500 € y otros 6.000 € las Comunidades que disponen de esta subvención.

La marca BYD acrónimo de (Build Your Dreams), "Construye tus sueños" en castellano, ha desarrollado para su modelo eléctrico

E6 un motor de 75 kw, ¿el equivalente a 100-105 CV en combustión y en consumo es equiparable a un coste equivalente a 2,4 litros a los 100km. Puede alcanzar una velocidad máxima de 140 km/h con una autonomía estándar de 305 kilómetros. Sin embargo, dependiendo de la manera de conducir de cada uno la autonomía real oscila entre 240 y 280 kilómetros. Y en repostaje, el tiempo medio de recarga estimado son unas dos horas.

Los puntos de repostaje son el aspecto más complejo. La ubicación de estos puntos todavía necesita un mayor desarrollo y en ello sigue trabajando la marca. En lo que respecta al taxi, la idea de los responsables es instalar puntos de suministro en zonas estratégicas y muy concurridas habitualmente por los taxistas, como puedan ser áreas próximas o grandes instalaciones como pueden ser cooperativas o talleres.

La aceptación del E6 en su país de origen China está siendo buena hasta el punto de que ya circulan prestando servicio de taxi más de 700 vehículos, cifra que va en aumento de forma progresiva. Ahora el reto es hacerse un hueco en el mercado europeo, comenzando como ya está haciendo BYD por las principales capitales.



Se trata de un vehículo 100 % eléctrico y por tanto de cero emisiones, condiciones a priori bien valoradas por las administraciones públicas españolas y europeas que se han marcado como objetivo para los próximos años dotar a las grandes ciudades de un transporte público no contaminante. Prueba de ello es que a principios de este año el alcalde de Londres anunciaba que a partir de 2018 todos los taxis de la ciudad del Támesis serán no contaminantes.

En el caso de España para incentivar el cambio hacia estos vehículos eco-verdes desde las instituciones se han establecido ayudas

Los híbridos ganan posiciones en el taxi

Los taxis híbridos se están introduciendo cada vez con más fuerza en el sector del taxi de casi cualquier ciudad españolas, componiendo un sector cada vez más ecológico. En la última década y gracias a los avances tecnológicos, la adquisición de taxis híbridos supone una inversión a largo plazo teniendo en cuenta los costes fijos derivados del precio del combustible.

Hace unos años ver un coche híbrido por las calles era casi ciencia ficción. A día de hoy, sin embargo, son muchos los conductores que apuestan por esta tecnología y cada vez más los profesionales que se deciden por trabajar al volante de un híbrido como el Prius de Toyota. Casi todas las ciudades cuentan ya con un vehículo de esta marca, en su versión

simple o en su versión ampliada, el Prius+ que fue homologado como taxi en Madrid y Barcelona, ciudades en las que es necesario este requisito, en el año 2012. El ahorro de combustible junto con un mantenimiento mínimo y la fiabilidad de la marca son tres de las respuestas más frecuentes que nos dan cuando nos explican por qué se han decidido por este vehículo.

Además, ofrece un menor ruido térmico, más elasticidad que un motor convencional,

En más de una década se han ahorrado 12.000 millones de litros de gasolina

respuesta más inmediata y una recuperación de energía en deceleraciones son solo algunas de los puntos fuertes que destacan los profesionales "adictos" a los híbridos.

Este modelo, apareció por primera vez en España en el año 2000. Desde entonces y a nivel mundial, Toyota calcula que sus vehículos híbridos han permitido reducir en unos 18 millones de toneladas las emisiones de CO2 que habrían producido vehículos con motor de gasolina de tamaño y prestaciones similares. Por otra parte, calcula que sus vehículos híbridos han ahorrado aproximadamente 12.000 millones de litros de gasolina, si se compara con la cantidad utilizada por vehículos de gasolina de dimensiones similares.



Todo lo necesario al precio más económico

Fundada en 1966 en Rumanía, Dacia se incorpora al grupo Renault en 1999. Aunque inicialmente los modelos de Dacia eran modelos de Renault, en 2004 y 2007 se ponen a la venta dos modelos de desarrollo propio, el Logan y Sandero.

Bajo la denominación "low cost", Dacia ofrece la esencia del producto a un precio inferior al de los competidores. Algo posible gracias a la eliminación de elementos no valorados por el cliente.

Además, para llegar a precios tan atractivos, un factor fundamental ha sido el replanteamiento total de los procesos "clásicos" de concepción, industrialización y comercialización del Grupo Renault.

Por ello se ha dado una mayor importancia del valor para el cliente en todas las decisiones técnicas y conceptuales, concien-

diendo las piezas sin perder de vista su impacto en los costes.

También se ha conseguido una mayor rentabilidad en el diseño de los vehículos utilizando soluciones ya probadas en cuanto a su fiabilidad y su durabilidad y se ha desarrollado un parque proveedores en las proximidades del complejo industrial, para de reducir costes de producción y de transporte.

En un mercado con una caída del 13,4%, Dacia creció en 2012 un 15,1%. Los españoles han sabido comprender el concepto de "compra inteligente" permitiendo a la marca alcanzar una cuota de mercado del 2,5%.



Si reducir costes es fundamental a la hora de ofrecer un producto asequible y de calidad, facilitar a los profesionales un ahorro extra a través del uso de combustibles más económicos también ha sido tenido en cuenta por Dacia.

EL AHORRO TAMBIÉN CABE DENTRO DE UN LODGY

Ahora, además de las motorizaciones diésel, Dacia Lodgy ofrece versiones GLP de fábrica para que ahorres más que nunca.



DACIA GLP

Ahora, además de las motorizaciones diésel, Dacia Lodgy ofrece versiones GLP de fábrica para que ahorres más que nunca.

El GLP, Gas Licuado de Petróleo, es un carburante más económico y ecológico que la gasolina, que hace que tu coche se vuelva mucho más eficiente permitiéndote reducir tu impacto ecológico.

Su funcionamiento es muy simple, tu coche arrancará con gasolina y cuando alcance la temperatura apropiada, funcionará automáticamente con GLP.

Cuando éste se agote, pasará automáticamente a gasolina. Así, tendrás mucha más autonomía y ahorrarás hasta un 50% en tus



repostajes. Además, este depósito extra apenas te ocupará espacio, ya que se coloca en el hueco destinado a la rueda de repuesto del maletero.

Así, nos aseguramos de que tengas todo el espacio que te hace falta para que tanto tú como tus clientes disfrutéis del mayor confort en el

trayecto. Confort que se hace notar no solo por espacio, sino también por la tecnología de Dacia Lodgy, como por ejemplo el Media Nav, que te guiará a cualquier destino.

En definitiva, cuidarás tu conducción y a tus clientes, nada impedirá un gran viaje dentro de tu Dacia Lodgy.

Dacia Lodgy: consumo mixto (l/100km) desde 4,2 hasta 7,1. Emisión CO₂ (gr/km) desde 109 hasta 165.

Dacia recomienda **elf**



INSTRUMENTAZIONE PER LA PROVA



INSTRUMENTAZIONE

La strumentazione è un insieme di strumenti e dispositivi che permettono di misurare e registrare i dati durante la prova. È fondamentale per la sicurezza e l'accuratezza dei risultati.



Per informazioni sui corsi e sui materiali, visitate il sito [www.universita.it](#) o contattate il servizio clienti al numero [02-12345678](#).

La policía pide ayuda a socios de Gremial, víctimas del 'caso Aneri'

Después de diversas indagaciones, la Gaceta del Taxi está en disposición de asegurar que varios taxistas de la Asociación Gremial de Madrid constan en los informes policiales como autores de varios cursos de formación que no han realizado, convirtiéndose así en víctimas del ya conocido 'caso Aneri'.

La propia policía ha contactado con varios de ellos para solicitar su colaboración con el fin de esclarecer este fraude de formación de la empresa Sinergia, con la que durante un tiempo colaboró, como todos sabemos, la Asociación Gremial.

Nuestro medio, por expreso deseo de estas fuentes, mantendrá su anonimato hasta que avancen las investigaciones para evitar posibles reacciones no deseables de las partes implicadas.

Entre las varias irregularidades, algunos de los afectados nos comentan que nunca habían realizado cursos y ahora aparecen como autores de los mismos, sin haber tenido ninguna constancia. Otros que sí admiten haber realizado un único curso figuran hasta en siete más desconocidos

para ellos. Y como colofón, en otros casos constan los nombres y apellidos de taxistas que han realizado cursos sobre, por ejemplo, composición musical o salas nocturnas y discotecas. Actividades que nada tienen que ver con la profesión y que también estos taxistas, nos aseguran, desconocían por completo hasta ser informados por la policía.

Vulnerar Ley de protección de datos

Ellos mismos aseguran no entender cómo han podido llegar sus datos personales a esas entidades que sin su conocimiento les han asignado la realización de estos cursos fantasmas. La policía les ha explicado que son víctimas y no culpables del fraude y por tanto se muestran tranquilos.

Sin ser expertos, la primera diana a la que apuntan es a su asociación, ya que según la Ley de Protección de Datos esa información no puede trasladarse a terceros sin la pertinente autorización del interesado. Norma que, explican, se ha tenido que incumplir porque de lo contrario es imposible que constara su identidad en dichos cursos de los que no tenían ningún conocimiento antes de la investigación policial.

También nos consta por los consultados que hasta la fecha la directiva de la Asociación Gremial no les ha facilitado ninguna información al respecto.

Por nuestra parte seguiremos informando de cuantas novedades surjan y mantendremos el contacto con los afectados que ya nos adelantan que colaborarán en todo lo necesarios con las autoridades en su investigación.



Una estafa en formación de varios millones.

Cámaras en el taxi, mejor prevenir que curar



Javier Santos en su taxi "videovigilado"

En abril de 2013 Javier Santos, taxista de Madrid desde hace tres años, decidió comunicar al Ayuntamiento la instalación de su sistema de cámaras, un trámite insuficiente para la administración que solicita a la empresa instaladora la certificación de su instalación. Justo un año después y si se aprobara la modificación de la Ordenanza, cualquier profesional que decidiera instalar un sistema de videovigilancia en su vehículo realizaría un viaje diferente. Se eliminaría la autorización establecida para la instalación de estas cámaras por considerarlo un trámite "excesivo" y se sustituye por una simple comunicación.

Javier decidió poner las cámaras por su seguridad y la tranquilidad de los usuarios, que agradecen este extra de seguridad cuando montan en su taxi. "Prefería prevenir que curar y por eso opté por las cámaras", explicó a nuestro medio, que lleva dos cámaras, una en el plafón central y otro en el retrovisor interior. Tampoco considera que la inversión sea desproporcionada y recuerda a sus compañeros que "lo único que tienen que valorar es su seguridad". Además, a diferencia de otros sistemas como la mampara, las cámaras pueden volver a instalarse en otro vehículo. "Yo les animo a que lo hagan, nosotros vamos más seguros y los usuarios también".

"Las únicas ayudas que hemos pedido son para los usuarios de eurotaxi", manifestó Font. Para el presidente, estas ayudas son "una inversión para que las personas con discapacidad puedan integrarse en la sociedad".

Fallece en Madrid Secundino Pérez, ex secretario de Gremial

El pasado 29 de marzo fallecía en Madrid a la edad de 52 años Secundino Pérez., ostentó el cargo de secretario de la Asociación Gremial de Madrid bajo la presidencia de Eladio Núñez y de José Luis Funes. Tanto sus

compañeros como las diferentes asociaciones representativas transmitieron sus condolencias a familiares y amigos. Desde La Gaceta nos sumamos al duelo de todos los que echarán de menos.

AMT y FAMMA piden liberalizar el servicio de eurotaxi

Eliminar la regulación horaria de 16 horas para los euro-taxis y permitirles trabajar las 24 horas del día los 7 días de la semana es lo que piden al Ayuntamiento de Madrid la Asociación Madrileña del Taxi, AMT, y FAMMA-Cocemfe. Esta última no descarta además protestas para denunciar la situación.

“No queremos subvenciones, queremos que se nos permita trabajar”, ha afirmado Felipe Rodríguez Baeza, presidente de AMT durante la rueda de prensa celebrada hoy 2 de abril. Según explicó, su asociación ofrece “una alternativa que no costaría ni un duro”.

“Nosotros nos haríamos cargo del coste de adquisición del eurotaxi, lo único que queremos es que nuestro trabajo sea rentable y por eso pedimos trabajar las 24 horas y que haya libertad los fines de semana”, señaló. En su opinión, si el sector desatiende estos servicios por falta de vehículos, serán las VTCs quienes se terminen haciendo con este tipo de carreras.

Por su parte el presidente de FAMMA, Javier Font aseguró sentirse “engañados” por el Ayuntamiento. “Nos han tomado el pelo porque pensábamos que se nos había tenido en cuenta en esta modificación de la Ordenanza y no ha sido así”.

Font lamentó que tras ocho meses de negociaciones se les haya apartado en el último momento y se haya complacido a “parte del sector”, sin tener en cuenta “las necesidades de las personas con movilidad reducida”. No dejó pasar la oportunidad de enviar un mensaje al Ayuntamiento “tiene dos opciones, o enfrentarse a esa parte del sector o a nuestras protestas”.

“Las únicas ayudas que hemos pedido son para los usuarios de eurotaxi”, manifestó Font. Para el presidente, estas ayudas son “una inversión para que las personas con discapacidad puedan integrarse en la sociedad”.



Ambas asociaciones califican la propuesta de “tomadura de pelo”.

Detenido un taxista que cuadruplicaba la tasa de alcohol

Un taxista de 32 años y nacionalidad española fue detenido el pasado mes de marzo por cuadruplicar la tasa de alcohol. En el momento de la prueba de alcoholemia, transportaba una pasajera. El conductor dio un positivo de 0,70 mg/l de aire espirado en la primera prueba y de 0,66 mg/l en la segunda, superando en más de cuatro veces la tasa de alcohol permitida para conductores profesionales, la cual está establecida en 0,15 mg/l. Al detenido se le ha imputado un delito contra la seguridad vial. Podría ser condenado a una pena de prisión de seis meses a 2 años y a la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a un año y hasta 6.

Once taxis de 7 plazas para competir con las VTCS

El pasado mes de marzo nació en Madrid Tmovemos. Una flota de once vehículos taxi monovolumen, de gama alta de hasta 7/8 plazas incluido el conductor. Los profesionales han apostado por estos vehículos para plan-

tarle cara a las VTCS, compitiendo así con las mismas herramientas. Ofrecen también sus servicios a través de su propia página web, en la que destacan la eficacia y comodidad de sus vehículos.



Parte de la flota de Tmovemos.

NACIONAL

Inmovilización y sanción a los piratas en Cataluña

La Generalitat de Catalunya va a endurecer las medidas para luchar contra la piratería y el intrusismo en el taxi. Para ello se inmovilizarán los vehículos piratas que trasladen pasajeros sin contar con las autorizaciones pertinentes. Los vehículos inmovilizados no serán devueltos a sus propietarios hasta que no hagan efectiva la multa que les corresponda, según



El director general de Transportes, Pere Padrosa

anunció el director general de Transportes, Pere Padrosa, en la reunión del Pleno del Consell del Taxi. Además, se abrirá

expediente sancionador a todo transporte pirata que se publicite en Internet o en otros medios con multas de entre 800 y 1000 euros. Esta medida significará una modificación de la ley de regulación del Transporte de Viajeros que se realizará en los próximos meses. El STAC ha solicitado a la Generalitat en varias ocasiones que desarrollara medidas para proteger el sector del taxi frente al intrusismo, y recuerda que en las Islas Baleares fue aprobada una medida similar en 2012

Mariano Morón, nuevo presidente del taxi de Zaragoza

Con 310 votos de un total de 723, Mariano Morón es el nuevo presidente de la Asociación Provincial de Autotaxi de Zaragoza. A las urnas acudieron el 45% de los asociados. El segundo candidato más votado fue Avelino Morón, con 212 votos. Tras este se situaron José María Artal, con 132 votos, y Carlos Alonso, con 51. Hubo 16 votos en blanco y dos nulos. Los 1.600 socios de la organización estaban convocados a las urnas el pasado 27 de marzo en las Cooperativa del Taxi de Zaragoza. Morón ya ostentó el cargo entre 1998 y 2002.



Cientos de taxistas piden "turnos iguales para todos"



Hay anunciadas otras manifestaciones.

Más de 400 taxis se concentraron ayer en las calles de Palma para pedir turnos iguales para todos. También pidieron la prohibición de los motocarros y la eliminación de la preferencia del taxi híbrido en el aeropuerto frente a los vehículos convencionales. La manifestación, que recorrió varias calles de Palma, fue convocada por la Asociación Sindical de Autónomos del Taxi de Mallorca y la Asociación Mallorquina de Trabajadores Autónomos del Taxi, perteneciente a la PIMEM. Ambas organizaciones solicitaron "turnos iguales para todos". También piden a Cort que no permita vehículos de 7 plazas, que suprima la preferencia de los taxis eléctricos en el aeropuerto y que impida que los motocarros trabajen como taxi. De no conseguirse ninguna de las peticiones ya han anunciado nuevas acciones cada quince días.

Cuatro días de trabajo y dos de descanso para los taxis de Cádiz

La votación celebrada el 2 de abril sólo acudieron los socios de Radio Taxi Cádiz, respaldando los cuatro días de trabajo y dos de descanso. Las otras dos asociaciones, que también presentaban propuestas, decidieron no votar. Aunque a las urnas tendrían que haber acudido 224 titulares de licencia sólo se depositaron 174 votos. Con 112 votos se aprobó la propuesta de descanso de Radio Taxi que incluye, además, una regulación para las

tardes, cuando trabajan los asalariados, y cuyo horario comenzaría a las 17 y se alargaría durante 12 horas.



De las tres asociaciones, sólo los socios de una de ellas acudieron a votar.

Denuncian a dos concejalías por coacción y prevaricación

El Ayuntamiento de Murcia, concretamente las concejalías de Seguridad Ciudadana y de Recursos Humanos así como la de Tráfico y Transportes han sido denunciadas por veinticuatro taxistas por presuntos delitos de coacción y prevaricación. También se ha presentado una denuncia contra la Jefatura Superior de Policía Local de Murcia, por presunta coacción, según informa MurciaEconomía.com. Los profesionales denuncian que "desde mediados del mes pasado se está produciendo una persecución por parte de la Policía Local a todos los taxis, en particular a aquellos conducidos por taxistas asalariados". Para los denunciantes, esta situación tiene origen en el acuerdo publicado el pasado 23 de julio de 2013 sobre el 'Nuevo modelo de permiso local de conductor para asalariados del sector del taxi'. Además de las denuncias por coacción, los taxistas han interpuesto otra denuncia por prevaricación el departamento de Tráfico motivado por la aprobación del calendario de descanso semanal para 2013. Según la demanda, dicho acuerdo se adoptó sin periodo de alegaciones, y sin cumplir con los requisitos formales en cuanto a notificación, alegaciones, resolución y aprobación definitiva.



Los profesionales denuncian la persecución de los policías.

Fingen ser policías para robar a dos pasajeros de taxi

Dos personas que se hacían pasar por policías detuvieron en Valencia a un taxi con la intención de robar a sus pasajeros. Las víctimas sospecharon de ellos cuando les pidieron sus teléfonos móviles, por lo que pidieron auxilio a una patrulla de la Policía Local que casualmente pasaba por la zona. En ese momento, los impostores huyeron aunque fueron detenidos rápidamente tras una corta persecución. Los farsantes siguieron a la pareja desde una discoteca de Catarroja a Valencia.

Eurotaxis piden apoyo al Ayuntamiento de Sevilla

La Asociación Andaluza del Taxi Accesible ha pedido apoyo al euro taxi y una revisión del porcentaje de taxis adaptados. En opinión del presidente de esta organización, Francisco Álvarez, la cifra es desproporcionada. La falta de demanda, la crisis, la ausencia de ayudas son algunos de los principales problemas a los que se enfrenta el euro taxi en Sevilla. Por ello, desde la Asociación Andaluza del Taxi Accesible

piden que se realice un estudio económico para retomar las subvenciones. Recuerda Álvarez que quienes compran estas licencias para taxis adaptados deben sumir un sobrecoste de unos 30.000 euros: son coches más caros, tienen más gastos de consumo y sus averías y reparaciones cuestan más que las de los coches normales.



Piden un estudio para analizar las posibles ayudas al sector.

Se limitará a 6 los servicios de aeropuerto para los taxis foráneos

Tras el compromiso alcanzado el pasado 18 de marzo, el Ayuntamiento de Elche pondrá un límite de 6 servicios al mes y un lector de matrículas para controlar el acceso de los taxis foráneos en el aeropuerto. El Concejal de Transportes, Justino Delgado, explicó que con estas iniciativas "se controla o delimita la cuestión de la entrada masiva de taxis de otras zonas y que siempre ha sido una reivindicación por parte del sector del taxi".

Para su puesta en marcha, el Ayuntamiento debe aportar un escrito a la Dirección Territorial esa cuestión, algo que ya han pedido tanto desde la administración como desde el sector. "El taxi es un motor muy importante de nuestra economía y nuestro turismo y por ello trabajaremos como hasta ahora para conseguir la mejor solución para todas las partes", subrayó el concejal. Delgado ha destacado que "también se ha acordado que si la Asociación de Taxistas llega a acuerdos puntuales con las asociaciones de otras poblaciones, que realizan servicios en aeropuerto, éstos se podrían oficializar, para que nuestros taxis pudieran hacer servicios con destino aeropuerto, desde esas poblaciones". Con respecto a la posibilidad de poner una barrera, Delgado ha explicado que es un tema que debe solucionar Aena, responsables de la explotación del Aeropuerto, por lo que esperan reunirse con el organismo cuanto antes.

“No se trata de derogar ningún de adecuarlo a la situación actual”

Modificar el porcentaje de euro-taxis, controlar más las VTCs en los aeropuertos y continuar luchando por el sector son tres de las cuestiones que aborda el recién reelegido presidente de la Federación Andaluza de Autónomos del Taxi, Miguel Ruano.

“En ningún caso el porcentaje debería sobrepasar el 2,5%,” explica en esta entrevista Miguel Ruano. Justo la mitad del porcentaje del total de la flota que se debería adaptar para 2017 y que desde la Federación Andaluza piden modificar.

“No se trata de ser insolidarios”, señala Ruano que recuerda que “el sector del taxi es muy solidario y responsable, pero no se puede ofrecer un servicio especial trabajando con las mismas tarifas que los servicios normales”. Por ello pide al Gobierno informes objetivos para poder establecer porcentajes adecuados a partir de los cuales poder trabajar en cada ciudad.

Además de este tema, el presidente de la Federación Andaluza también ha pedido mayor control de las VTCs en general y en concreto en los aeropuertos. En Málaga “el 90% de éstas se encuentran en la Costa del Sol”. Señala Ruano que “con la excusa de la precontratación, pasan allí todo el día, sólo hay que darse una vuelta por allí para comprobarlo” y pide medidas efectivas para reducir su presencia en los aeródromos.

Gaceta del Taxi.- La Federación Andaluza ha solicitado al gobierno que modifique el porcentaje de vehículos adaptados, fijado en un 5% para 2017. ¿Por qué realiza esta petición?

Miguel Ruano.- No se trata de derogar ningún decreto, sino adecuarlo a la situación actual. Sobre todo porque en el porcentaje que está establecido por la ley, un 5%, no se ha tenido en cuenta ningún punto de rentabilidad relacionado con la inversión de un taxi adaptado, que duplica la normal.

A esto hay que sumarle la ausencia de ayudas para poder acceder a estos vehículos, que como he dicho, suelen implicar una mayor inversión. Creemos que el sector no es responsable de la discapacidad de las personas y no puede soportar el



Miguel Ruano es presidente de la Asociación Provincial del Taxi de Córdoba, presidente de la Federación Andaluza del Taxi y Vicepresidente de FEDETAXI

“Parece que toda la responsabilidad recae en los hombros del autónomo”

gasto de su transporte. Para eso están los organismos públicos. Sin embargo parece que toda la responsabilidad recae en los hombros del autónomo.

G.T.- Aunque el decreto se aprueba en 2007 es ahora cuando piden su modificación, ¿por qué no se hizo antes?

M.R.- Es un problema que teníamos que haber abordado antes, es cierto, pero cuando se aprobó el RD 1544/2007 el año 2017 se veía muy lejos. En 2007 estuvimos poco alerta sobre las consecuencias que traería esta normativa, y me incluyo porque también formaba parte de las directivas. Sin duda, el colchón de 10 años nos invitó a relajarnos y a no preocuparnos por las consecuencias de su puesta en marcha. Además, la crisis también ha variado la demanda y las ayudas al euro-taxi han ido disminuyendo.

G.T.- En su opinión, ¿qué porcentaje de taxis adaptados sería el apropiado?

M.R.- En ningún caso el porcentaje debería sobrepasar el 2,5%, aunque es evidente que todo dependerá de cada ciudad. Lo ideal, y así se lo trasladaremos al Gobierno, es crear un porcentaje mínimo y adecuarlo a la situación real del sector y de la ciudad. Para nosotros un porcentaje del 1,5-2% ya es excesivo.

No se trata de ser insolidarios. El sector del taxi es muy solidario y responsable, pero no se puede ofrecer un servicio especial trabajando con las mismas tarifas que los servicios normales, porque la inversión realizada y los costes que soportan los profesionales son mayores que la de cualquier



La Federación pide estudiar cada ciudad y no imponer el mismo porcentaje.

Foto radiotaxigranada/radiotaxinerja

otro profesional, como ya he dicho antes. Deberían ser las administraciones las que asumieran parte del sobrecoste que supone este servicio.

G.T.- El porcentaje que fija el RD1544/2007 es del 5%. ¿Cómo calcula el Gobierno dicha cifra?

M.R.- Como dijimos en la nota de prensa, no existe Directiva Europea que obligara al gobierno español a semejante índice y no entendemos de dónde sale este porcentaje. En mi opinión, los ayuntamientos y organismos están esperando el argumento soñado para conceder nuevas licencias, como ya se está haciendo en algunas ciudades. Se ha demostrado que aunque no sean necesarias, se han otorgado nuevas licencias en algunos municipios precisa-

eto, sino

“En ningún caso el porcentaje debería sobrepasar el 2,5%,”

mente con la excusa de que éstas sean eurotaxis.

Aquí en Andalucía estábamos trabajando en ello principalmente a raíz de la situación que se ha dado en Sevilla. Con el RD pasaron de 17 taxis adaptados a unos 100, que ahora mismo están muertos de hambre porque no hay trabajo para ellos, no hay mercado para todos.

Según informaciones interesadas, por ejemplo, en Málaga se necesitaría un 7% de la flota adaptada para dar servicio. Sin embargo, no deben ser esos estudios, a mi juicio interesados, los que marquen los



El pasado 22 de marzo, la Federación Andaluza celebró su Asamblea General.

porcentajes, sino que debería ser el Gobierno el que lo hiciera a partir de estudios objetivos.

“Es un problema del día a día, cotidiano”

G.T.- ¿Qué pasos están dando desde la Federación para hacer ver al Gobierno la necesidad de cambiar este porcentaje?

M.R.- Próximamente elaboraremos un informe a nivel nacional. Debemos ser las organizaciones nacionales las que trabaje-

mos de manera conjunta para conseguir que se modifique el decreto. Pese a nuestras discrepancias tenemos que luchar por unos objetivos comunes y este es uno de ellos. Es un problema del día a día, cotidiano, pero fundamental y hay que solucionarlo cuanto antes para evitar que vaya a más en el futuro.

Ya ha habido diferentes encuentros con políticos y queremos elaborar un informe con el que trabajar en el Congreso de los Diputados.

No estamos pidiendo ninguna barbaridad, lo que queremos es que se establezcan unos mínimos y a partir de ellos seguir trabajando.

Estamos tocando fondo con la crisis y habría que aprender de estas situaciones para otras ocasiones. Hemos aprendido que marcar porcentajes sin tener en cuenta la evolución de la sociedad y la economía pueden traer consecuencias nefastas, como ya se están viendo en algunas ciudades.

G.T.- A su juicio, ¿están sometidos todos los transportes públicos de persona a las mismas condiciones en cuanto a accesibilidad?

M.R.- No. Creemos que es injusto que se exija tanto al taxi cuando el resto de transportes públicos no tienen niveles tan altos de porcentajes de adaptabilidad. Por todos es conocido que ni autobuses ni metro lo cumplen.

Aeropuertos: "Desde la Federación estamos para cumplir con la legalidad"

G.T.- En su escrito piden también la eliminación del transporte irregular de personas con discapacidad. ¿Cómo afecta al servicio del taxi y a sus usuarios la existencia de estos transportes ilegales?

M.R.- Si en el taxi en general hay un intrusismo muy fuerte, en el de transporte de personas discapacitadas también se están dando casos. Hay empresas que compran vehículos, los adaptan y se dedican a firmar acuerdos con residencias o centros de mayores para trasladar a esas personas con movilidad reducida sin tener en cuenta otros aspectos básicos en el transporte de personas. Se necesita un título habilitante para el transporte de personas, unas garantías mínimas, disponer del BTP, de la tarjeta de transporte, un seguro de responsabilidad civil... Una serie de requisitos que no cumplen estas empresas. A nosotros se nos exige mucho y no se hace nada en otros campos para trabajar en igualdad de condiciones.

Más seguridad y lucha contra el intrusismo

G.T.- A nivel local y autonómico, tanto la Asociación Provincial de Córdoba como la FAAT han comenzado una campaña de

prevención de hurtos y robos en el taxi. ¿Cree que la crisis ha multiplicado estas situaciones?

M.R.- En los últimos años, sobre todo con la crisis, sí han aumentado los hurtos. Las carreras que no se pagan y los clientes que salen corriendo. Muchos compañeros no denuncian, porque las cantidades son pequeñas y lo dejamos pasar. Sin embargo la campaña anima a que denunciemos, porque aunque las cantidades son pequeñas y de manera individual no tienen delito penal, si se acumulan muchas denuncias la cosa cambia.

Los taxistas andaluces seguimos sin estar conectados al sistema de emergencia 112, aunque nosotros, desde la FAAT seguimos trabajando en ello.

Por ello, cuando en una de las reuniones periódicas que mantenemos con la policía, se nos mostró una campaña en la que estaban trabajando con los comercios pequeños y las PYMES contra el hurto. Se nos comentó y a nosotros nos pareció bien, no sólo para Córdoba, sino para toda Andalucía. Para nosotros es muy importante tener el logo de la Policía en una pegatina en nuestros coches, porque tiene un carácter disuasorio.

G.T.- Otro de los temas que ha colocado a Andalucía en el epicentro de la información ha sido el conflicto por los aeropuertos en Málaga y también en Jerez. Como Federación, ¿qué línea cree que debe seguirse en este aspecto?

M.R.- La Federación está compuesta por unos 9.000 taxistas, y cada uno tiene su forma de interpretar el sector. Por eso hay temas muy delicados como es el caso de los aeropuertos. Desde la Federación estamos para, ante todo, cumplir con la legalidad y tratar de dar respuesta a la sensibilidad de todos los profesionales. En este caso, además, no se trata sólo del RD11/85. Estamos hablando de otras normativas nacionales, como es el artículo 127 de la LOTT. Como ha quedado reflejado informe de la Junta de Andalucía, la incidencia de los servicios realizados por los taxis de otros municipios es minúscula. Además, el atractivo de Málaga es su costa, y la singularidad que esto supone para su aeropuerto hay que entenderla.

G.T.- ¿Qué alternativas deberían estudiarse para mejorar la situación de los aeropuertos?

M.R.- Lo que se debe hacer en este aeropuerto y en otros tantos es tomar medidas

Reelección por unanimidad

Sin candidatura en contra y por unanimidad, Miguel Ruano fue reelegido presidente de la Federación Andaluza de Autónomos del Taxi, FAAT, en la Asamblea General celebrada el pasado 22 de marzo. Ruano es además presidente de la Asociación Provincial del Taxi de Córdoba.

La tesorería ha recaído en Huelva y la secretaria en Marbella. La vicepresidencia primera la ostentará Sevilla y la segunda vicepresidencia Málaga. El resto de las vocalías recaen en Almería, Granada, Cádiz y Jaén quedando así todas las provincias incorporadas. La Asamblea se celebró con normalidad y no se presentó ninguna candidatura alternativa. La Federación Andaluza representa al 90% del sector del taxi andaluz y está compuesta por 29 asociaciones diferentes.

contra el intrusismo y nosotros sí estamos a favor de medidas de control para evitarlo: barreras de acceso, tarjetas de proximidad, lectores de matrículas... El principal problema en Málaga, así como en Madrid y Baleares, son las VTCs. El 90% de éstas se encuentran en la Costa del Sol. Con la excusa de la precontratación, pasan allí todo el día, sólo hay que darse una vuelta por allí para comprobarlo.

G.T.- Ha mencionado las VTCs...¿Cree que hay posibilidades de seguir manteniendo su número equilibrado con respecto al taxi pese a las sentencias judiciales que están concediendo nuevas autorizaciones?

M.R.- Aunque va a ser difícil cambiar algunas de las cuestiones recogidas en la Ley que no nos gustan, como los vehículos de acompañamiento en los hoteles, creemos que hay que seguir trabajando para desarrollar reglamentariamente la proporcionalidad 1/30 en el ROTT. La clave es seguir trabajando unidos.

Sí es verdad que va a ser complicado deshacer lo que está autorizando la justicia, en referencia a las VTCs que se están concediendo en algunas comunidades como Madrid. Pero hay que seguir peleando por ello, para tratar de rectificar el error cometido con la aprobación del artículo 21 de la Ley Ómnibus.

Pa **sajero**

VIP



Volver la mirada al hombre

El Museo Arqueológico de Madrid y su reapertura tras seis años de reformas, es la noticia cultural del mes. Todo un logro, volver la mirada al hombre, en estos difíciles tiempos de escasez, que nos reconcilia con nuestra propia historia de la humanidad.

PARA VER



Sala de prehistoria y la Dama de Elche, en su nuevo espacio.

El regreso al Arqueológico Nacional

Después de seis años de obras, el Museo Arqueológico Nacional- MAN muestra al visitante desde el 1 de abril su renovada imagen para acercarnos a toda la historia y la arqueología con una visión más ordenada, entretenida y didáctica, capaz de atraer por igual a grandes y pequeños.

El edificio se ha rehabilitado desde sus cimientos hasta la cubierta, logrando que sus espacios se distribuyan más racionalmente, sean más accesibles y dispongan del último equipamiento tecnológico.

Entre los muchos cambios hay que destacar el significativo aumento de la superficie expositora gracias a la construcción de una entreplanta, a la recuperación de espacios no usados antes y a la rehabilitación de los patios como salas cubiertas. En el nuevo espacio se exhiben más de 13.000 piezas. Madrid. Museo arqueológico nacional. MAN **Entrada gratis hasta el 20 de abril.**

Rubens y el Triunfo de la Eucaristía

Por encargo Isabel Clara Eugenia, hija del monarca Felipe II, en 1625 el gran maestro de Amberes, Pedro Pablo **Rubens**, compuso una serie de tablas con representaciones sobre la Eucaristía. La idea era que esta obra sirviera de modelo para diseñar unos tapices destinados al convento de las Descalzas Reales en Madrid.

Casi cinco siglos después, y tras una ardua tarea de restauración iniciada en 2011, esas seis joyas pictóricas del arte sacro del artista flamenco se exhiben en el Museo del Prado. Además de la limpieza se han retirado de cada una de las tablas los añadidos del siglo XVIII para poder apreciar de forma correcta el auténtico del diseño de Rubens. **Museo del Prado. Hasta el 29 de junio 2014**



El triunfo de la Iglesia. Año 1625.

Yoko Ono, retrospectiva completa

Organizada con motivo de su 80 cumpleaños el museo Guggenheim presenta una amplia retrospectiva dedicada a Yoko Ono que incluye casi doscientos objetos, películas, documentación de performances, instalaciones, dibujos, fotografías, además de obras de texto y de audio.

Titulada Half-A-Wind Show, ofrece una visión completa de la múltiple producción de esta pionera del arte conceptual y la performance. La muestra recorre más de cinco décadas de creatividad, desde mediados de los años cincuenta hasta la actualidad, incluyendo sus creaciones más recientes así como una nueva versión de la instalación y performance Moviendo montañas (Moving Mountains). Bilbao. **Museo Guggenheim.** Hasta 1 de septiembre 2014.



Imagen de la viuda de Lennon, 1965

DE ESTRENO

'Erámos tres hermanas



Tres veteranas en escena.

Esta obra del escritor ruso Chéjov adaptada por Sanchis Sinisterra, centra toda la fuerza interpretativa en las tres actrices protagonistas, Julieta Serrano, Mariana Cordero y Mamen García. Lo sorprendente de esta adaptación es que sin perder la esencia ni la perspectiva histórica logra conectar la Rusia imperial chéjoviana del siglo XIX con el frenético mundo de siglo XXI. Madrid. **Hasta 25 de abril.** Teatro de La Abadía.

Verónica



Un canto a la amistad entre el recuerdo y el terror, más allá de la nostalgia, el tiempo y la muerte escrito con las palabras Carlos Molinero para el escenario.

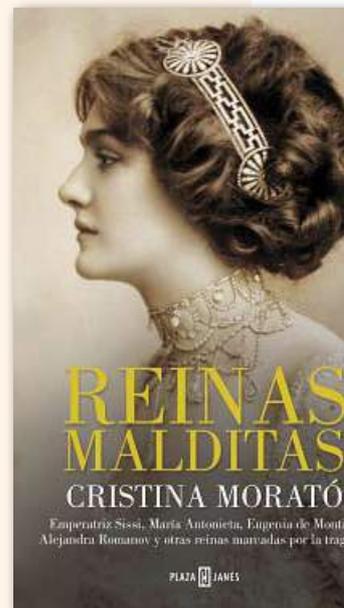
Ana Villa, Lorena Berdún, Cecilia Solaguren y Silvia de Pé, interpretan a tres amigas que recuerda a 'Verónica', muerta de forma extraña con unas tijeras en una fiesta de espiritismo, años atrás cuando eran estudiantes. 25 años después vuelven a donde ocurrió todo. Pero Verónica no ha vuelto porque ella nunca se fue. Madrid. Hasta el 7 de mayo. **Teatro Lara.**

PARA LEER

Las reinas malditas

CRISTINA MAROTO

Mujeres marcadas por la tragedia de un destino 'coronado' que no pudieron elegir. La emperatriz Sissi, María Antonieta, Cristina de Suecia, Eugenia de Montijo, Victoria de Inglaterra y Alejandra Romanov, son las seis elegidas por la autora para mostrar nos unas vidas que distan mucho de ser un romántico cuento de hadas. Aunque el celuloide se haya empeñado en mostrar lo contrario, fueron, en general, muy desdichadas. Todas tienen en común la soledad, el desarraigo, la nostalgia, la falta de amor o el sufrimiento por no poder dar un heredero al trono. También comparten la dolorosa pérdida de sus hijos, los fracasos matrimoniales y el sentirse extranjeras en una corte donde no eran bien recibidas. **Editorial Plaza y Janés.**



Por el autor de El arte de no amargarse la vida

Rafael Santandreu

Las gafas de la felicidad

Descubre tu fortaleza emocional



¡Ponte las gafas de la felicidad!

RAFAEL SANTANDREU

El psicólogo Rafael Santandreu, uno de los más prestigiosos de nuestro país vuelve con más soluciones para superar los complejos y los problemas que dificultan y amargan la vida de tantas personas.

Especializado en ayudar a las personas a desarrollar su fortaleza emocional, ha conseguido a través de su método que muchas personas pierdan sus miedos de forma permanente.

Ahora le toca al lector descubrir las lentes que le enseñarán a graduar tu corazón y tu mente. **Editorial Grijalbo.**

Lo que debes saber de la nueva Ley

El Congreso de los Diputados aprobó el pasado 20 de marzo la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. En el plazo de un mes entrarán algunas de las novedades y otras tendrán que esperar a la redacción del nuevo Reglamento General de Circulación.

Según ha explicado el Gobierno, el objetivo de la norma aprobada es "reducir la siniestralidad vial y mejorar la seguridad de los distintos usuarios de la vía". Para ello se pretende adaptar o modificar otros aspectos que no sólo den respuesta a las necesidades de los conductores, "sino también a los cambios que se producen en los vehículos y las vías, factores todos ellos determinantes en la producción de los accidentes".

Hasta 1.000 de multas por alcohol y drogas

Se prohíbe conducir con presencia de drogas ilegales en el organismo, a excepción de las que se utilicen por prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica (por ejemplo metadona). Conducir bajo sus efectos será multado con 1.000 euros. Multas más altas para los positivos en alcohol. Se mantiene la multa de 500 euros para el consumo de alcohol, aunque será de 1.000 si la tasa duplica el máximo permitido o en caso de reincidencia en un año.



Nuevas multas y nuevos plazos

Obras sin autorización previa. Realizar obras en la vía sin comunicación previa a la autorización de la autoridad responsable de la gestión del tráfico. Perder la carga. La caída de la carga de un vehículo en la vía, creando grave peligro para el resto de usuarios. Aumentan a 20 días los plazos para presentar alegaciones y para pagar de forma voluntaria las multas, que

130 km/h por tramos

Una de las principales novedades es la posibilidad de permitir tramos de hasta 130 km/h en algunas autovías y autopistas. Una medida que no será de inmediata aplicación hasta que no se apruebe el nuevo Reglamento. Además también se podrán reducir en 10 km/h la velocidad máxima en las carreteras secundarias, así como a la creación de zonas 20 y 30 en las ciudades. Con respecto a la velocidad, se prohíben los detectores de radar o de cinemómetros.



tros. Su uso será multado con 200 euros y la detracción de 3 puntos del carné.

Casco para todos los ciclistas

Los menores de 16 años tendrán que llevar casco de bici cuando circulen por ciudad. Este elemento es obligatorio en carretera para todas las edades. Bicicletas sin inmovilización. Las bicicletas no podrán ser inmovilizadas, aunque su conductor sea multado por alguna infracción que, en el caso de los vehículos a motor, conllevaría esa inmovilización.



hasta ahora es de 15 días. Multar sin detener el vehículo. Se permite no parar e identificar al infractor cuando el agente denunciante se encuentre realizando labores de vigilancia y control del tráfico y carezca de medios para proceder a la persecución del vehículo.

de Tráfico

Niños siempre protegidos

La talla es lo fundamental para los sistemas de retención. Se sustituye el peso y la edad por la talla a la hora de obligar a utilizar los sistemas de retención infantil (SRI), que serán preceptivos para los menores que midan hasta 1,35 metros. En cualquier caso, no podrán viajar en los asientos delanteros aunque utilicen un SRI, salvo que todos los traseiros estén ocupados por otros menores. Motivo de inmovilización. Se podrá inmovilizar el vehículo si no se hace uso del dispositivo de retención infantil.

Animales

En los accidentes de tráfico ocasionados por atropello a especies cinegéticas será responsable de los daños el conductor del vehículo, sin que pueda reclamarse por el valor de los animales. Señalizado y vallado. El titular de la vía sólo será responsable si no ha reparado el cerramiento o no ha señalado que existen animales sueltos.

Vehículos extranjeros

Se obliga a matricular definitivamente en España a los vehículos que se utilicen en territorio nacional por residentes extranjeros o por titulares de establecimientos. Coordinación internacional. Se establece el procedimiento para el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico cuando se cometan con un vehículo matriculado en un estado de la UE en otro país distinto. En definitiva, se facilita el acceso a los registros

Protección medioambiental

Restricciones por contaminación. Se recoge la posibilidad de restringir el acceso o la circulación por las vías a determinados vehículos por motivos medioambientales. Prioridad para las grúas. Las grúas que acudan a realizar un servicio de auxilio en carretera tienen prioridad de paso. Más importancia a las asociaciones de víctimas. Se crea la Conferencia Sectorial de Tráfico y se modifica el Consejo Superior de Tráfico para, entre otras cosas, introducir nuevos miembros, como las asociaciones de víctimas.

Novedades Ordenanza Taxi Madrid

Cada vez más cerca de aprobarse la publicidad exterior

Autorizar la publicidad exterior, crear un nuevo sistema de trabajo para el eurotaxi y facilitar la puesta de cámaras de videovigilancia en el interior de los taxis son algunas de las novedades que el Ayuntamiento de Madrid quiere introducir en la Ordenanza, en vigor desde diciembre de 2012. Al cierre de esta edición estas modificaciones todavía no habían sido aprobadas por la Junta de Gobierno local. Una vez superado este trámite, el sector podrá presentar alegaciones durante 30 días.



El gobierno de Ana Botella contempla la publicidad exterior en el taxi.

Aprobada a finales de 2012, año y medio después el Ayuntamiento de Madrid estudia modificar diferentes aspectos de la Ordenanza del Taxi. El principal motivo es adecuar la normativa municipal a la modificación de la Ley 20/1998 de Ordenación del Transporte Terrestre de la Comunidad de Madrid efectuado por Ley 6/2013 que obliga a los ayuntamientos actualizar algunos aspectos en las materias de sanciones y publicidad exterior en un plazo de dos meses. Además, el Ayuntamiento ha decidido aprovechar esta reforma para adaptar y corregir otros aspectos propios de "simples errores materiales apreciados con posterioridad a la aprobación de la Ordenanza.

Permitir publicidad exterior, ofrecer alternativas de servicio a los eurotaxis o simplificar la burocracia para la instalación de cámaras de seguridad en el interior de los taxis son tres de las novedades que se incluyen en el borrador que, al cierre de esta edición, todavía no se había aprobado en Junta de Gobierno.

Será entonces, cuando el Ayuntamiento dé luz verde al texto, que lleva fecha del 14 de marzo, cuando se abra un periodo

público de alegaciones de 30 días. A la espera de ello, desgranamos algunas de las modificaciones que el Ayuntamiento prevé introducir en los próximos meses.

Sí a la publicidad exterior

Demanda histórica. Años y años de intentos frustrados parece que pueden llegar a su fin con las novedades a la Ordenanza. Los titulares podrán contratar y colocar anuncios publicitarios en el exterior de los vehículos, entre otras novedades. Según el Ayuntamiento, se ha optado "por fórmulas menos burocráticas y sin coste económico para el sector".

El Ayuntamiento recuerda que la Ley 20/98 en su nuevo artículo 14 bis indica que "...los titulares de las licencias municipales de autotaxis podrán contratar y colocar..." quedando fuera de la redacción "... los municipios podrán autorizar a los titulares de licencia". Con esta reforma, se permitirá la publicidad interior y exterior sin

**Se permitirá
publicidad exterior sin
someterlo al régimen
de autorizaciones**

Project Task

Investigate the impact of the following factors on the rate of reaction:

- Temperature
- Concentration
- Surface area

Write a detailed report on your findings, including:

- Introduction
- Aim
- Method
- Results
- Conclusion
- Discussion

Use the following table to record your data:

Factor	Rate of Reaction
Temperature	
Concentration	
Surface area	

Remember to include a title page and a cover page.

someterlo al régimen de autorizaciones y se determinan las especificaciones de índole técnica de esta publicidad exterior.

De acuerdo con el nuevo artículo 26, la publicidad se colocará en la puerta lateral trasera del vehículo, deberá conservar la estética y no generar riesgo alguno. Podrá cubrir la totalidad de la puerta hasta la altura del inicio de la zona acristalada y sólo se admitirá un anuncio en cada lateral. En el caso del eurotaxi, podrán exhibir esta publicidad exterior también en la parte posterior del vehículo. Queda prohibida cualquier publicidad ilícita, directa o indirecta de bebidas alcohólicas y tabaco.

En cuanto a la publicidad interior, que sí contemplaba el anterior texto regulador pero del que se desconocían especificaciones técnicas, sólo se admitirán anuncios en los asientos traseros, sin exceder su contorno y en las mamparas. Si se opta por medios audiovisuales, las pantallas deberán ir fijadas de modo permanente a la estructura del asiento o reposacabezas y estar homologadas por Industria.

Novedades eurotaxi

Este borrador también aborda uno de los principales problemas del sector, concretamente del eurotaxi. Aunque para 2017 la flota de taxis adaptados debería suponer un 5% del total, más de 780 licencias, la realidad es muy diferente. A día de hoy, y según datos oficiales del Ayuntamiento, sólo hay 98 eurotaxis en Madrid y APC, lo que representa un 0.62% sobre el total de la flota de taxis. Un porcentaje que queda muy lejos del porcentaje exigido por el RD 1544/2007.

Precisamente, con la intención de mejorar estas cifras y generar "una mayor potencia y autosuficiencia para el eurotaxi", el Ayuntamiento ha decidido desechar la "pura subvención económica" y ofrecer una ventaja en lo relativo a la libranza de lunes a viernes. Una medida "suficiente" para que un sector de la flota actual considere "aceptable y rentable económicamente el adaptarse como eurotaxi".

Desde Movilidad insisten en que "con el fin de evitar que las licencias de eurotaxi se puedan convertir en una clase especial o singular, se hará mediante un sistema específico a través de convocatoria pública para asegurar los principios de publicidad, igualdad de oportunidades, libre competencia, no discriminación y temporalidad".



Para el eurotaxi, deshecha la subvención y ofrece ventajas en las libranzas

Además, se aplicaría por un tiempo limitado de 5 años máximo y sólo para un número limitado de licencias. Todo ello, explica el Ayuntamiento, "en función de los estudios que de modo singular se efectúen con la orientación de tratar de evitar el desequilibrio entre la oferta y la demanda". También se incluirán materias sobre calidad en la atención a usuarios con discapacidad en el examen para obtener el permiso municipal.

Esta novedad ya ha causado cierto revuelo en el sector, que se ha manifestado en contra de esta medida que supondría, según ha explicado el presidente de la Federación Profesional del Taxi Mariano Sánchez, "la creación de dos licencias diferentes que no contribuirá a que se creen nuevas licencias de eurotaxi" y creen que la mejor solución sería recuperar las ayudas. También han mostrado su descontento desde FAMMA y la Asociación Madrileña del Taxi, que considera de "tomadura de pelo" lo propuesto por el consistorio.

Simplificar la seguridad

Además de los aspectos antes mencionados, los cambios en la Ordenanza también afectarían al régimen sancionador, adecuándolo a los cambios introducidos en la ley autonómica, así como en videovigilancia. Este último aspecto sufriría un cambio considerable con respecto al planteamiento anterior, ya que el Ayuntamien-



En 2001 y 2005 Madrid permitió de manera excepcional dos campañas publicitarias

to apuesta por la simplificación del trámite. Se eliminaría la autorización establecida para la instalación de estas cámaras por considerarlo un trámite "excesivo" y se sustituye por una simple comunicación.

Concretamente, el texto propuesto por la administración modificaría los apartados 3 y 4 del artículo 24 relativo a los elementos de seguridad en el taxi. De esta manera, según el artículo 3, en el caso de que el vehículo autotaxi disponga de un sistema de videovigilancia con fines de seguridad, se colocará un distintivo informativo en los términos previstos en el Anexo V.B.1 de la presente ordenanza. Se entenderá por sistemas de videovigilancia, las cámaras fijas o móviles o cualquier medio técnico análogo. En el apartado 4, el desmontaje de la mampara deberá ser comunicada por el titular de la licencia en el plazo de un mes.

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			
C8 HDI	120	2.000	23.332
C8 HDI	135	2.000	26.937
C8 HDi Colection	135	2.000	29.859
C4 Picasso Blue HDi Seduction	150	2.000	21.553
C4 Picasso Blue HDi Intensive	150	2.000	23.041

 MERCEDES			
E 200 CDI	136	2.143	40.481
E 200 CDI Familiar	136	2.143	44.577
E 200 Gas Natural	153	1991	51.450
E 220 CDI BE Edition	170	2.143	43.637
E 220 CDI Bluetec/Autom	170	2.143	47.400
E 220 CDI BE Familiar	170	2.143	46.695
E 250 CDI	204	2.143	49.105
E 250 CDI 4Matic	204	2.143	54.865
E 250 CDI Familiar	204	2.143	50.625
E 250 CDI 4Matic Familiar	204	2.143	57.725
E 300 CDI Bluetec	231	2.987	53.960
E 300 CDI Bluetec Familiar	231	2.987	56.578
E 350 CDI Bluetec	251	2.987	56.720
E 350 CDI Bluetec Familiar	251	2.987	59.480
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.

 OPEL			
Zafira Energy	120	1.900	18.700
Zafira Energy	150	1.900	19.240
Zafira Cosmo	120	1.900	20.275

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.

Mosa Norte - Las Tablas Telf. 669 495 527 - 606 142 881
Puerto de Somport, 8

 RENAULT			
Grand Scenic Expression DCI	110	1.461	20.100*
Grand Scenic Dynamique DCI	130	1.995	22.300*
Laguna Emotion DCI	110	1.461	19.800*
Laguna Dynamique DCI	130	1.995	22.000*

*Precios sin impuestos matriculación.

 SEAT			
Altea XL TDI CR d/ clim	105	1.598	16.500
Altea XL GLP a/a	102	1.595	15.900
Altea XL GLP d/ clim	102	1.595	16.850
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 DSG Ecomotive Style	140	1.968	31.200
Alhambra TDI CR 4WD Ecomotive Style	140	1.968	31.150
Alhambra TDI CR Ecomotive Style	170	1.968	30.850
Toledo TDI CR Style	105	1.598	14.750
Toledo TDI CR Reference	105	1.598	15.950

Sealco SEAT Telfs. 91 621 19 68 - 615 937 053
C/ Colombia, 1 Alcorcón

 SKODA			
Rapid 1.6 TDi active	105	1.598	12.195
Rapid 1.6 TDi ambition	105	1.598	12.575
Rapid 1.6 TDi amb. + pack amb	105	1.598	12.850
Superb 1.6 TDi active	105	1.595	17.995
Superb 2.0 TDi active	140	1.968	20.150
Superb 2.0 TDi ambition	140	1.968	20.950
Superb 2.0 TDi ambition DSG	140	1.968	21.800
Superb Combi 1.6 TDi active	105	1.595	18.850
Superb Combi 2.0 TDi ambition	140	1.968	21.800
Superb Combi 2.0 TDi ambition DSG	140	1.968	22.400

PVP con Dto. Plan Pive e IVA incluidos para unidades en stock y con VW Finance. Valido hasta fin de mes. No incluida preparación taxi.

Motor Tomé, S.A. Telf. 91 329 13 83
Ctra. Barcelona Km. 12,5 C/ Tauro, 27 (Central)

Sealco Skoda Telfs. 91 621 17 90
Avda. S. Martín de Valdeiglesias, 32 Alcorcón

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

 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

Busco taxi, español 29 años, trabajador, serio, responsable, no fumo, zona Moratalaz. Ilian Barbosa Pérez. Telf. 644224698. Email: ilianbp@hotmail.com

Español 32 años, busco taxi para trabajar solo, 500 € /S + gasolina, dispongo garaje, serio y con clientes propios. Javier Álvarez Blanco. Telf. 626356563. Email: javi.tec.luces@gmail.com

Busco taxi para trabajarlo solo a ser posible, o si no en turno de día, 46 años y 20 de experiencia. Pedro Fdez. Telf. 690605075. Email: isabelgalisteo1@hotmail.com

Compro taxis retirados del servicio. Supero cualquier tasación. Moha - med. Telf. 689 39 59 00

Español de 36 años y con ocho de experiencia, casado con cargas familiares. Trabaja - dor y honesto. Zona atocha. Fernando Garcia. Telf. 650078371. Email: irweare@gmail.com

Conductor de 43 años, no fumador con 3 años de experiencia, responsable y honrado, un solo turno o incluso tiempo parcial. Juan Arrasque Mendoza. Telf. 662035394. Email: juanarrasquem@gmail.com

Busco taxi para trabajar solo o por turnos. Español, serio, no fumador, experiencia con emisoras y todos los puntos, zona sur. Javier Correa Sousa. Telf. 686136942. Email: javier.correa32@gmail.com

Conductor para taxi, experiencia en el sector, español, con 4 meses en el Inem, busca un coche para trabajo serio. Raul Mas Rivas. Telf. 606533955. Email: ulratx473@gmail.com

Busco taxi para trabajarlo solo, 37 años con más de 10 de carnet, parado más de 2 años, disponibilidad inmediata. Madrid sur. Alberto. Telf. 916825347. Email: albertcarmel77@hotmail.com

Vendo licencia con taxi Seat Altea automático con navegador. Licencia jueves, impar. Radiotelefono incorporado y servicio 112. Basilio. Telf. 676622356. Email: evar0480@hotmail.com

NARÓN (Ferrol). Se traspasa licencia de taxi en Narón, con o sin vehículo. Francisco José Teijido Pérez. Telf. 620835802. Email: teijidotaxi@hotmail.com

Compro taxis retirados del servicio. Supero cualquier tasación. Moha - med. Telf. 689 39 59 00

Busco conductor a partir de las 15:00 horas para un total de 9 horas. Con experiencia. Preferible mayor de 45 años y en paro. Zona Vallecas. José M^a Rodríguez. Telf. 625955074. Email: rodcamjosma@hotmail.com

Vendo licencia de taxi de Madrid, libra jueves, impar coche Skoda Rapid matrícula HRR, con solo 8 meses y 40.000 km. Alberto Garcia del Casar. Telf. 616005899. Email: kanek72@hotmail.com

Se ofrece conductor para taxi en Madrid, 36 años, español, todos los carnets y los puntos, inscrito en inem, a fijo o comisión. Pablo. Telf. 650680820. Email: pablo.1710@hotmail.com

Busco trabajo taxi, 20 años en el transporte. Trabajador constante, no fumo, zona San Fdo de Henares. José Díaz González. Telf. 65655447. Email: pepitofombuena@hotmail.com

Necesito trabajo, 45 años y 12 en el sector. Gran experiencia y profesionalidad. Apuntado en el inem. Javier Ruiz. Telf. 647305850. Email: tx9125@hotmail.com

Busco taxi para trabajarlo solo, fijo a porcentaje, por turnos, con o sin emisora. Muy limpio, no fumador, con cargas familiares. Urge. Ernesto Gil Lopez. Telf. 669738326. Email: mgmadrid2006@hotmail.com

Busco taxi para trabajar en turno de mañana, Madrid, zona villaverde bajo, experiencia demostrable. Juan Manuel. Telf. 605565204. Email: mitajuan@hotmail.es

Compro licencia de taxi lunes, martes, miércoles, ofrezco máximo 130.000 €. Fernando Guzmán Méndez. Telf. 619815841. Email: fgmenendez@hotmail.com

PEÑÍSCOLA (Castellón). Traspaso licencia de taxi, vehículo incluido, socio del radiotaxi benicarló-peñíscola. Precio 130.000 €. Diego. Telf. 652978456. Email: servitaxiblo@hotmail.com

Chico joven, español, busca trabajo de taxista. Muy responsable y trabajador. Zona norte Madrid. Condiciones a convenir. Rubén Corredera Muñoz. Telf. 693670507. Email: rubencorredera1@hotmail.com

Particular compra licencia de taxi de Madrid. Pago 135.000 € al contado. Juan Carlos. Telf. 684144073. Email: juancarloschg@gmail.com

Compro taxis retirados del servicio. Supero cualquier tasación. Moha - med. Telf. 689 39 59 00

Conductor español, 27 años, busca taxi para turno noche. Zona Corredor del Henares. David Donate Carner. Telf. 677168197. Email: donate883@hotmail.com

Compro licencia de taxi Madrid, tengo el dinero. Soy particular y buena gente. Hágame una buena oferta y le estaré agradecido. Luis Isidro. Telf. 610171934. Email: x3nttio@hotmail.com

Busco taxi para trabajar sólo, serio y cuidadoso con el vehículo. 34 años e inscrito en Inem. Madrid, zona Carabanchel, Lucero. José Enrique Mercader Jiménez. Telf. 666032606. Email: glfdieciseis@gmail.com

Vendo licencia taxi Madrid por jubilación. Libranza lunes y par. Incluye coche Skoda Octavia en perfecto estado. Precio 162.000 €. Agustín Linio. Telf. 609272350. Email: sonialinio@hotmail.com

VALLADOLID. Vendo licencia por jubilación. Con coche monovolumen de 8 meses de antigüedad. Garantía oficial 16 meses. Radiotaxi. Precio: 115.000 €. Rafael González Olivares. Telf. 653659288-983232843. Email: rafaglez288@yahoo.es

Español 30 años, parado, cartilla recién sacada, muchas ganas de trabajar, busco taxi para trabajar solo o turnos, no fumador. Ignacio Palomo Villaceros. Telf. 627488840-918187370. Email: nachopalomovillaceros@gmail.com

Particular, compro licencia de taxi de lunes o martes. Interesados en vender contactad por tlf. o mail. Roberto Ramón Amador. Telf. 646182325. Email: roberto_ramon_amador@hotmail.com

Busco trabajo de taxista para llevarlo solo o por turnos. 33 años, 12 de carnet, 15 puntos, 6 años de experiencia. Seriedad. Juan Francisco. Rodríguez. Telf. 635232815. Email: driftzjf@gmail.com

Busco taxi para trabajarlo solo, fijo o porcentaje, 39 años y 7 años de experiencia. Serio y responsable. Roberto. Telf. 653987608. Email: chorrillano_74@hotmail.com

Busco taxi para trabajarlo solo. A fijo o porcentaje, con experiencia en el sector. Carlos Almeida. Telf. 682874937. Email: nanoone32@hotmail.com

Español 32 años se ofrece par conducto taxi, solo o por turnos. Nivel inglés alto, apuntado a Inem. Responsable, no fumador, buena presencia (zona sur). Iván Ibañez Royano. Telf. 620107473-916473843. Email: ivanfurby@hotmail.com

Se vende licencia taxi Madrid con coche Octavia de 7 años y 400.000 kms. Taxímetro gobox. Libranza jueves e impar. Alejandro Gómez. Telf. 61599104. Email: juliolot@msn.com

Busco conductor taxi para Madrid, zona Carabanchel. Turno día de 8 horas, mayor de 30 años y con un mes en paro. Telf. 625708093. Maribel Martín. Telf. 625708093. Email: mbel5533@gmail.com

Española, 46 años, BTP y permiso de Madrid en regla. No fumador, disponibilidad inmediata. Paloma Velasco. Telf. 628990515. Email: palomavelasco@live.com



gandhi **taxi**



Search for a location



RENTAL CAR COMPANY

