

La **Gaceta** TAXI

La primera revista del sector del

AÑO XX
NÚMERO 217
SEPTIEMBRE 2014

Las apps “deben ceñirse” a las normas de transporte

PABLO CAVERO
Consejero de Transportes CAM

Crisis y cambio de
presidencia en la CTE

ESPECIAL Gasauto

Adiós, adéu para siempre

A la vuelta de las vacaciones el taxi regresa con la inesperada noticia de la dimisión del presidente de la CTE. Un adiós, en principio sorprendente, pero que no lo es tanto a la luz de los últimos acontecimientos. A pesar de las razones estrictamente personales esgrimidas para abandonar la presidencia, detrás del adiós de este dirigente podría esconderse la sombra de la corrupción de la que en este país nadie parece librarse y para que la de momento no hemos encontrado la cura.

En la CTE no salen las cuentas y la caja "de caudales" está vacía. Y no es una información gratuita. La organización se encuentra en estado crítico en lo que concierne a su liquidez, y así lo reconoce el propio miembro de la Ejecutiva que ha asumido las funciones de la presidencia hasta la nueva designación el próximo 30 de septiembre. Tristemente, después de casi una década de mandato, este puede ser el legado por el que más se acabe recordando a este dirigente nacional.

Si se han producido malas prácticas en la gestión, tal y como todas las informaciones apuntan, sólo podemos esperar y reclamar que desde la propia CTE y también desde otras organizaciones del sector se exija la máxima transparencia por el bien del taxi. A estas alturas no se puede pedir menos teniendo en cuenta el alto nivel de descrédito y desafección de la clase política, y en este caso dirigente, que llevan años perjudicando a las instituciones.

Adiós nos ha dicho también, aunque por razones muy diferentes, una persona que en los últimos años ha ocupado un lugar destacado en el mundo del taxi sin ser profesional del volante. Su mérito, cuando nadie antes se había atrevido, fue inventar una Feria del Taxi y su gran hazaña lograr mantenerla en los peores tiempos de la crisis. Su corazón no ha podido con tan vertiginosas carreras y hace apenas un mes se paró de golpe.

No así su legado que tendrá continuidad en la edición madrileña de la Feria del Taxi que se celebrará el próximo noviembre. Logró interesar a todo un colectivo, incluida la clase política que acudía puntualmente a la jornada de inauguración. Este año tal vez sea nuestro entrevistado del mes, Pablo Caveró, Consejero de Transportes, a quien corresponda romper la cinta. Allí confiamos en estar todos para recoger el testigo.

4. Taxómetro

• Con opinión propia.

6. Primera carrera



• Entrevista al Consejero de Transportes de la Comunidad de Madrid, Pablo Caveró.

10. Actualidad

• Crisis institucional en la CTE tras la dimisión de Ardura.



16. Especial

• El GLP, el combustible alternativo más usado en el mundo.



24. En marcha

• Repaso a la actualidad del sector con nuestro colaborador I. Aramburu.



28. Noticias



• Habrá Feria del Taxi pese a la muerte de su director
• La publicidad exterior ya rueda en los taxis de Madrid
• Primer eléctrico BYD en Barcelona
• Prohíben Uber en toda Alemania tras las protestas del taxi

34. Reportaje

• La regulación divide al taxi murciano.

33. Homologados

• Vehículos autorizados para el servicio de taxi.

34. gacetadeltaxi.com

• Tablón online.



Año XX - Número 217 - SEPTIEMBRE 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

Redactora Jefe: Olga Lobo,

Redactora: Rocío González

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



Manuel Suárez

Marquesinas y marquesonas



Ya de vuelta de las vacaciones tan ansiadas, que se hacen esperar tanto, después de un año duro y difícil, seguimos viendo los mismos “vicios” entre los compañeros, durante la prestación de nuestro servicio. En cualquier calle, parada o punto de alta concentración, como estaciones o aeropuerto. Las chanclas, las bermudas, las camisetas sin mangas y demás formas de vestir prohibidas por la Ordenanza Municipal, y dando esa mala imagen que nos encasilla a todo el colectivo, máxime cuando seguimos en una caída libre de pérdida de clientes. Esta claro que no aprendemos, que para poder competir, estas “prácticas”, nos demuestran que es muy difícil en este Sector nuestro, el poder dar ese

servicio que nuestros clientes reclaman y que no terminamos de erradicar. ¿Hasta cuándo tendremos que soportar a estos “compañeros”? ¿Hasta cuándo seguiremos ofertando un servicio en semejantes condiciones?.

Quiero referirme también, a la reforma por parte de este nuestro Ayuntamiento, gastándose cantidades ingentes de dinero, en cambiar las marquesinas de las paradas de autobuses. Las calles cada día están más sucias, cuando Madrid era un claro ejemplo de limpieza. El asfalto por el que rodamos con nuestros coches se encuentra en una situación deplorable, no habiéndose ejecutado la operación “asfalto”, en los últimos dos años, si la memoria no me falla, y es que se han puesto a asfaltar

ciertas calles por el día, con los consecuentes atascos, y trastornos, no solo para nosotros, sino para el resto de los vehículos que circulan por nuestra ciudad, Capital de un país que se presta a muchos eventos, como este último que está en plena acción como es el del Baloncesto. Muy mala imagen al exterior, y como ya hemos comentado en innumerables ocasiones “que mal nos vendemos”. Lógicamente así nos luce, y así nos ven en el extranjero. En resumidas cuentas, las “marquesinas” van a hacer crecer o reflotar a alguna empresa “amigo o amiga DE”, probablemente alguna “marquesona”, que está en mente de todos nosotros.

La tan ansiada publicidad que por fin llegó, unido a la “liberalización” de los Eurotaxi, es el principio o el fin, de algunos quebraderos de cabeza del Consistorio de nuestra ciudad MADRID que sigue obstinado en dividirnos y por ende ganar una batalla más a los que un día tras otro, prestamos este servicio centenario por sus calles y plazas.

Una última reseña merece la dimisión irrevocable de su cargo, al Presidente de la Confederación del Taxi de España, Jose Artemio Arduro Valdés, por causas personales, como el mismo anuncia en las redes sociales. El tiempo dirá y juzgará tal decisión, y sus motivos. Según sus propios representantes, dicha organización se encuentra en una situación económica muy crítica, y en el punto de mira de los Juzgados a causa de unos cursos de Formación y presuntamente a su uso fraudulento. En los próximos meses se desvelaran estas incógnitas, hasta entonces mucha suerte y mucho cuidado por las calles COMPAÑER@S.





THE HISTORY OF THE MUSIC INDUSTRY

The music industry has a long and rich history, dating back to the earliest forms of human communication. From the ancient Greeks to the modern digital age, the way we create and consume music has evolved significantly. This section explores the key milestones and trends that have shaped the industry over time.



© 2024
All rights reserved.

“Seguiremos en nuestro empeño la competencia desleal”



Pablo Cavero, Consejero de Transportes de la CAM.

Las aplicaciones informáticas destinadas a la reserva de servicios de viajeros han vuelto a poner en la diana el intrusismo en el transporte. Combatir la ‘piratería’ y la competencia desleal es uno de los principales objetivos del Consejero de Transportes de la Comunidad de Madrid, Pablo Cavero y tal vez el problema que más preocupa al sector.

Con la llegada de la aplicación móvil Uber en Barcelona el pasado mes de mayo se ha desatado el miedo y el nerviosismo en un sector centenario y emblemático como es el taxi. Tras las duras protestas y movilizaciones en la Ciudad Condal, los taxistas de Madrid adelantándose al posible desembarco de esta app en la capital han apelado a la administración para que defienda al taxi frente a este tipo de “app-menazas”.

Un desafío recogido por la Comunidad de Madrid y en su caso por el Consejero de Transportes, Pablo Cavero, para quien estas nuevas tecnologías deben cumplir todas las normas en materia de transporte, y si no serán sancionadas, tal y como asegura en esta entrevista exclusiva.

Para el máximo responsable de transportes una flota de coches eficientes y menos contaminantes ayudaría a mejorar la oferta y la calidad de los servicios en un mercado “tan competitivo” como es el del transporte de viajeros. Además, espera que la publicidad sea una pequeña ayuda para los profesionales que sufren desde hace varios años las consecuencias de la crisis. También la autorización de nuevos taxis de hasta nueve plazas, una medida con la que se busca facilitar la competencia con otro tipo de transportes en condiciones de mayor igualdad.

Gaceta del Taxi.- Desde finales de agosto, el taxi de Madrid y su APC luce publicidad en el exterior de sus vehículos gracias a la reforma de la Ley de Acompañamiento de los Presupuestos realizada por el Gobierno Regional. ¿Por qué era importante acometer esta modificación justo en este momento? ¿Cómo beneficiará al sector?

Pablo Cavero.- El sector del taxi, junto a otros, ha sufrido una merma importante en sus ingresos por el descenso del número de clientes que usan sus servicios con la crisis económica. Permitiendo la publicidad exterior en los vehículos, la Comunidad ha buscado ayudar a incrementar sus ingresos. Es una de las medidas, entre otras, que hemos adaptado para ayudar a un sector esencial para Madrid.

Al año se inspeccionan 70.000 vehículos en ruta

G.T.- Con la ampliación del número de plazas hasta nueve. ¿Cree que el taxi ganará en competitividad con esta novedad?

P.C.- Mejorar la oferta y la calidad de los servicios es necesaria en un mercado tan competitivo como es el del transporte de viajeros. Existía una demanda entre los usuarios de aumentar el número de plazas, como son las familias numerosas o los grupos, por ejemplo, que pueden ahora usar estos nuevos vehículos en sus desplazamientos. Como padre de familia numerosa especial, entiendo bien esa necesidad.

G.T.- El sector pedía ampliar el número de plazas, entre otras razones, para ayudar a combatir el intrusismo. Desde la Comunidad de Madrid se realizan inspecciones para acabar con este problema. ¿En qué consisten estas labores de inspección y qué zonas son las que más se están controlando?

P.C.- Año a año, la Consejería elabora y aprueba un Plan de Inspección que presenta al Comité Madrileño del Transporte por Carretera donde están representados todos los sectores y en el que participan las asociaciones más representativas del taxi. Uno de sus objetivos es combatir el

or erradicar

intrusismo y la competencia desleal, y en esta línea inspeccionamos tanto empresas como vehículos. Como novedad, este año estamos realizando labores de inspección para comprobar la correcta aplicación de la tarifa fija en el aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas. De igual modo, y respondiendo a una petición del taxi, hemos diseñado una pegatina para las autorizaciones VTC residenciadas en nuestra Comunidad para que sus titulares, de manera voluntaria, puedan colocarla en la luna delantera de sus vehículos lo que contribuirá a mejorar dichas funciones de control.

Lucha contra el intrusismo

G.T.- ¿Cree, con los datos que maneja su Consejería, que Madrid es un importante foco de transporte ilegal?

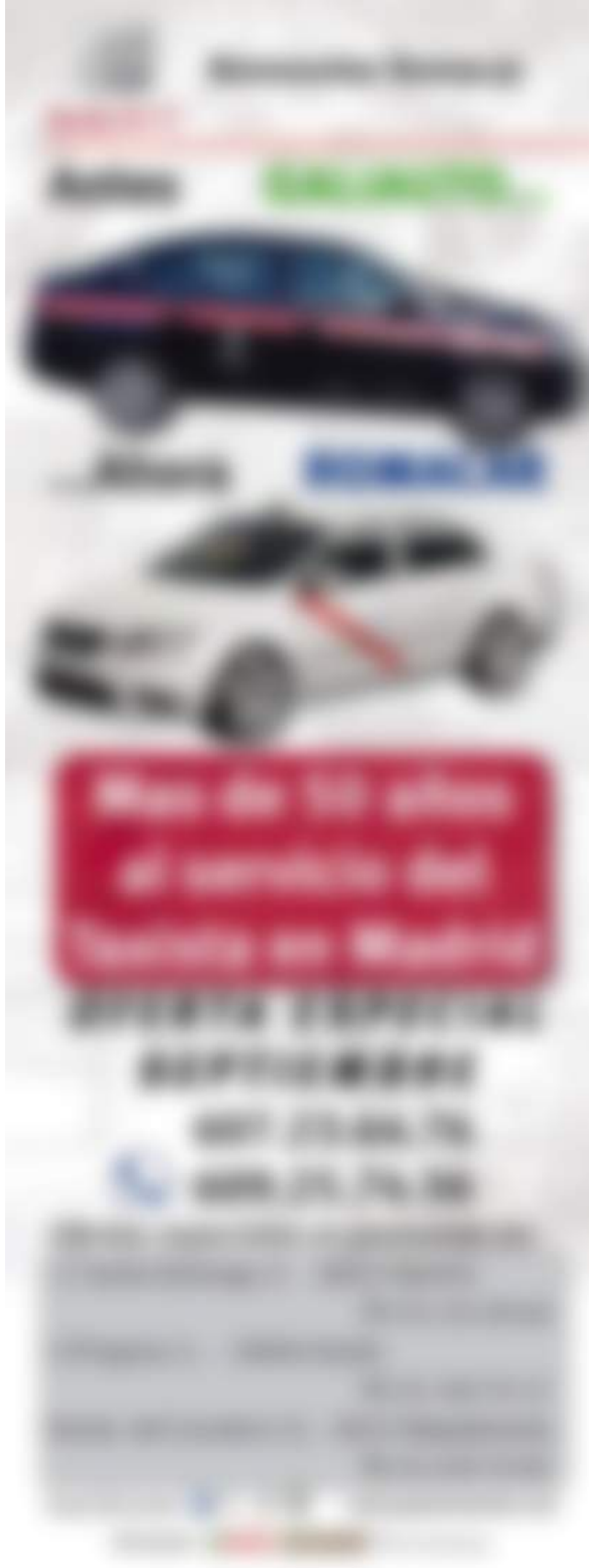
P.C.- Creo que no y lo digo con datos. La Comunidad de Madrid es una de las administraciones que mejor combate el intrusismo profesional gracias a las más de 70.000 inspecciones de vehículos de transporte de viajeros y mercancías que realiza anualmente en ruta con la inestimable colaboración de la Guardia Civil y de la Policía Municipal. A esto hay que sumar las 1.600 inspecciones que se realizan a las empresas de transporte. Quiero destacar que, desde que empezó la crisis económica que ahora estamos superando con mucho esfuerzo entre todos, las empresas de transporte son mucho más cumplidoras con la legalidad y así lo demuestra el descenso, año a año, del número de denuncias. No obstante, seguiremos en nuestro empeño por erradicar la competencia desleal para mejorar la calidad de los servicios.

“Entre todos tenemos que velar por mejorar la calidad de los servicios”

G.T.- Hablando de esta cuestión, la irrupción de Uber en España ha puesto al sector del taxi en pie de guerra. Aunque todavía no ha llegado a Madrid, ¿qué postura mantiene la Comunidad frente este tipo de aplicaciones? ¿Pueden estar tranquilos los taxistas madrileños?

P.C.- Los taxistas de Madrid pueden tener la certeza de que la Comunidad va a velar siempre por el cumplimiento escrupuloso de la legalidad. Las nuevas aplicaciones deben ceñirse a lo establecido en las normas en materia de transporte y, en caso contrario, serán sancionadas. En el caso de esta u otras empresas, si decidiesen operar en Madrid, deberán cumplir con las obligaciones establecidas en la LOTT. Las empresas tienen que cumplir con la ley, y así se lo trasladamos a todas las empresas y profesionales del transporte. Estamos a favor de la libre competencia, pero siempre en igualdad de condiciones.

G.T.- En Alemania, esta app, presente en siete ciudades, acaba de ser prohibida por un juez. ¿Será necesario tomar medidas similares en Madrid o la Comunidad actuará antes de llegar a estos extremos?





Cavero en la presentación de la publicidad exterior.

“Buscamos una mayor eficiencia”

mundo. ¿Comparte esta opinión o cree que se merecen una mejor posición en el ranking mundial?

P.C.- La buena prestación del servicio pasa, irremediablemente, por la utilización de vehículos más modernos, cómodos, eficientes y menos contaminantes. Las subvenciones que se acaban de dar tienen esa finalidad. Sin embargo, hay otros aspectos que no se pueden descuidar. El buen trato al cliente es uno de ellos como también la limpieza del vehículo, el respeto por las normas de tráfico y de la ordenanza municipal. Es todo un conjunto. Entre todos tenemos que velar por mejorar la calidad de los servicios de un sector tan representativo y esencial para el turismo, por ejemplo, dado que la primera impresión que tienen los que nos visitan de la capital es la que sienten al subirse a un taxi. Pero el espíritu de servicio español difícilmente nos lo van a copiar fuera.

G.T.- El taxi de Madrid está cada vez más lejos del reto de accesibilidad del 5% de la flota marcado por el RD1544/2007. ¿sería necesario incrementar las subvenciones, tanto directas como indirectas, para conseguir que se cumpla el cupo establecido?

P.C.- Tanto desde la Comunidad como desde el Ayuntamiento estamos trabajando para aumentar la flota de euro-taxis. Así lo pretende la nueva Ordenanza municipal.

G.T.- La Comunidad se precia de tener una de las mejores redes de transporte

P.C.- La Comunidad tomará todas las medidas necesarias para cualquier empresa cumpla con la legalidad vigente si decide operar en Madrid.

Flota más ecológica

G.T.- Por otro lado, la Comunidad también apuesta por una flota de taxis cada día más ecológica y ha destinado un millón de euros en ayudas. ¿Cuántos profesionales se han beneficiado ya de estas subvenciones?

P.C.- Más de 400 taxistas se han beneficiado de la subvención que ha dado este año la Comunidad de Madrid para la ad-

quisición de vehículos más respetuosos con el medio ambiente y la calidad del aire. De este modo, se disminuyen drásticamente las emisiones de NO2. La flota de taxis está compuesta en su mayoría por coches de gasóleo que generan alrededor del 14% de este tipo de emisiones en Madrid. La Comunidad aspira a que en el año 2020, al menos el 25% de la flota de todos los vehículos públicos utilicen tecnologías menos contaminantes. Un buen reto.

G.T.- Gracias a estas y otras ayudas para modernizar la flota, los taxis de Madrid han entrado en el ‘top five’ de taxis del



gestionada por el Consorcio Regional de Transportes. Desde hace años, una parte del sector ha solicitado que el taxi forme parte de este ente público. ¿Cree que esto sería posible?

P.C. - Según se recoge en su ley de creación, el Consorcio Regional de Transportes es la entidad que articula la cooperación la participación de la Comunidad y de los ayuntamientos en la gestión del servicio del transporte público regular de viajeros. Por su propia naturaleza, el servicio que presta un taxi no es un transporte regular. Para incluirlo en el Consorcio sería necesario modificar la normativa. Sin embargo, el transporte regular y el discrecional tienen naturalezas muy distintas, como conocen bien los más de 16.000 profesionales del taxi que nos leen.

G.T.- Actualmente el APC de Madrid lo conforman más de 40 municipios. ¿No se han planteado la posibilidad de adquirir estas competencias desde la Comunidad?

P.C. - El APC la conforman 46 municipios y cuenta con 15.728 licencias de las algo más 16.000 licencias que operan en la Comunidad. La Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid establece que sea el ente competente en el otorgamiento de las licencias quien regule dicha área. Existe además consenso en el sector en relación a la actual delimitación del APC.

G.T.- Para finalizar y hablando del transporte en general, ¿cuál es su concepto de sostenibilidad para las grandes ciudades de aquí a quince años?

P.C. - Desde hace años, se ha diseñado un modelo de transporte público sostenible y equilibrado que garantice a los ciudadanos ejercer su derecho a la movilidad y su



El Consejero cumple este mes dos años de mandato.

libertad de elección. Madrid, con una buena gestión del sector público, puede presumir de tener una de las mejores ofertas de transporte del mundo con su red de Metro, de autobús, de tren, intercambiadores y también con el taxi. El coste que supone tanto para la Comunidad como para el Ayuntamiento está garantizado a través de los presupuestos aunque, año a año, buscamos una mayor eficiencia para

garantizarlo en los años venideros. Y lo estamos consiguiendo. Tiene mucho margen de mejora... que se traduce en bajada de impuestos, algo que en el caso del taxi se ha materializado de manera directa en la devolución del impuesto de hidrocarburos por parte de la Comunidad de Madrid.

Pilar G. Matorra/Olga Lobo



Obligado cambio de dirección en la CTE

“El detonante de la dimisión de Ardura ha sido el ‘caso Aneri’”



Gabriel Moragues ha asumido las funciones de presidente de LA CTE hasta el 30 de septiembre.

Gabriel Moragues, vicepresidente 2º de la Confederación del Taxi de España, CTE, y presidente de la Federación de Taxistas de las Islas Baleares, asumió las funciones de la presidencia de la CTE tras la dimisión el pasado 3 de septiembre del hasta entonces máximo dirigente José Artemio Ardura.

Una tarea que realizará de manera interina hasta el próximo 30 de septiembre, fecha en que la Ejecutiva de la CTE ha convocado el Consejo Estatal de donde saldrá un nuevo presidente. Cargo al que, según sus primeras declaraciones a este medio, no descarta presentarse el propio Moragues si bien, ha añadido, “tiene mucho que meditar”.

La situación económica “crítica” de la CTE es el principal problema al que se tendría que enfrentar el nuevo dirigente, consecuencia de la relación de la entidad con el ‘caso Aneri’ y el supuesto fraude en los cursos de formación. La administración pública estaría reclamando unos pagos

La CTE, sin liquidez para afrontar los pagos derivados del caso Aneri

que, según explicó Moragues, la CTE no puede hacer frente al carecer de liquidez.

Es preciso aclarar que por cuestiones estatutarias la CTE no contempla la figura del presidente en funciones. Razón por la que Gabriel Moragues, asume las funciones de la presidencia manteniendo su estatus de vicepresidente 2º. Funciones que hubieran correspondido en primer lugar al vicepresidente 1º, Saturnino Alonso, que no aceptó esta responsabilidad pasando esta a Moragues.

Gaceta del Taxi.- Según las informaciones a las que ha tenido acceso este medio, la situación financiera de la CTE se encon-

traría en estado ‘crítico’. ¿Nos podría confirmar si esto es así?

Gabriel Moragues.- Sí, el actual estado financiero de la CTE es crítico. Aunque no existen deudas a nivel general, se ha generado un grave problema financiero al reclamarnos la administración un dinero que nosotros dimos a la empresa Sinergia Empresarial, epicentro del caso Aneri, pero que ésta se quedó. Y es este dinero el que nos reclama la administración. Y nosotros no tenemos liquidez para afrontar este pago. En general, todas las asociaciones que se han visto involucradas en el ‘caso Aneri’ tenemos unas dificultades tremendas porque el dinero

G.T.- ¿De cuánto dinero estaríamos hablando y cuántas asociaciones de la CTE estarían afectadas?

G.M.- De cifras prefiero no hablar, pero sí existen 16 asociaciones territoriales afectadas por este caso, aunque la deuda completa es de la CTE. El grado de responsabilidad de cada miembro de la ejecutiva lo conozco perfectamente, porque no todos los miembros tienen la misma responsabilidad, pero no daré más detalles sobre ello de momento. Ahora mismo he asumido el mandato de mis compañeros y no estoy en disposición de dar más datos sobre las responsabilidades dentro de la ejecutiva. Si finalmente me postulo como presidente y gano, entonces hablaré.

G.T.- Aunque Ardura ha alegado razones de índole personal como motivo de su dimisión, ¿cree usted que la situación económica de la CTE también ha forzado que tomara esta decisión?

G.M.- La relación de la CTE con la trama de presunto fraude en los cursos de formación, conocido como ‘caso Aneri’ ha sido lo que más ha pesado en la decisión de abandonar la presidencia. Aunque también nos ha hecho mucho daño el gravísimo error durante la gestión de la Ley Ómnibus. Es cierto que en los últimos tiempos se han



La Ejecutiva de la CTE durante el Congreso en el que Ardura fue reelegido presidente en abril de 2013.

“Tanto Madrid como casi todas las asociaciones de nuestra organización me apoyarían”

debe comenzar justo en ese momento y no en fechas anteriores. Por ello estamos terminando de revisar las cuentas de este año 2014 a falta de unos documentos.

G.T.- A día de hoy, y a varias semanas de su celebración, ¿sabe si contaría con el respaldo del resto de organizaciones?

G.M.- Ahora mismo le puedo decir que tanto Madrid como casi todas las asociaciones de nuestra organización me apoyarían. El apoyo es prácticamente unánime. Pero como ya he mencionado, tengo que meditar detenidamente esta decisión porque es muy complicada.

“Hay 16 asociaciones territoriales afectadas”

producido fricciones entre los diferentes miembros de la ejecutiva al no tener una única línea de pensamiento, pero como siempre hemos defendido el sistema democrático, acatábamos las decisiones de la mayoría. Eso fue lo que sucedió con la Ley Ómnibus.

Pero sin duda el detonante final de la dimisión de Ardura ha sido el ‘caso Aneri’.

G.T.- De momento usted ha asumido las funciones de presidencia hasta la celebración de un Consejo Estatal el próximo 30 septiembre. ¿Espera que salga un nuevo presidente de esta reunión de la ejecutiva?

G.M.- Esperemos que así sea, porque queremos evitar un vacío de poder en nuestra organización. En este Consejo Estatal, las asociaciones de la ejecutiva decidirán el nombramiento de un nuevo presidente. Si no hay presidente, la ejecutiva no puede continuar y habría que elegir una nueva ejecutiva. Lo que pretendemos con este Consejo Estatal es nombrar un presidente para evitar el vacío de poder entre este paso y el Congreso Extraordi-

Ejecutiva elegida en abril de 2013

- JOSÉ ARTEMIO ARDURA - Presidente (Federación Asturiana)
- SATURNINO ALONSO VEGA - Vicepresidente (País Vasco)
- GABRIEL MORAGUES - Vicepresidente (Baleares)
- LUIS MIGUEL DE TORRES - Vicepresidente (Aragón)
- JUAN ANTONIO GUARDEÑO - Vicepresidente (Comunidad Valenciana)
- JOSE ANTONIO FERNANDEZ - Vicepresidente (Andalucía)
- JUAN ARTILES - Vicepresidente (Canarias)
- LUIS BERBEL - Secretario (Cataluña)
- LUIS FERNANDO DÍAZ - Tesorero (Asturias)

Ardura y Luis Fernando Díaz, presidente y tesorero, se encuentran fuera por sendas dimisiones. Tanto los representantes de Aragón y Valencia elegidos en 2013 ya no se encuentran en las presidencias de sus respectivas asociaciones.

nario, cada asociación vota en función del número de socios, en el que se elegirá una nueva ejecutiva nacional.

G.T.- Tras casi dos décadas en la CTE, ¿se plantea presentarse al cargo de presidente?

G.M.- No lo descarto, aunque es una decisión que tengo que estudiar en profundidad para saber el alcance de las responsabilidades derivadas de la actual situación en la Confederación. Quiero presentarme al cargo conociendo exactamente cuál es la situación de la entidad. La responsabilidad de la persona que asuma la presidencia

G.T.- Sobre la imagen de la CTE tras este escándalo, ¿cree que se la podido causar un daño grave?

G.M.- Lamento el daño que se le ha podido infligir a la Confederación. Es una organización con más de 4 décadas de historia, sólida y fuerte, sin ningún problema importante durante años y que se ha visto relacionada con este tipo de situaciones fraudulentas que, tengo que recordar, no sólo nos ha afectado a nosotros, sino a otras asociaciones y patronales.

Pilar G. Matorra/Olga Lobo

Dimisión de Ardura y Consejo Estatal el 30S

“Por cuestiones de índole personal”, José Artemio Ardura presentó el pasado 3 de septiembre su dimisión “irrevocable” como presidente de la CTE tras casi diez años al frente de esta organización nacional.

La noticia, que publicó el propio Ardura en su página personal de Facebook horas después, fue confirmada a nuestro medio por el ya ex presidente quien declinó hacer más declaraciones al respecto por considerar que dimitir es un hecho “perfectamente natural, por más que no sea muy habitual”. Tal y como explicó a La Gaceta

del Taxi, Ardura continuará vinculado a la política del sector a través de la Federación Asturiana del Taxi, entidad en la que ocupa el cargo de secretario general, y a la que espera dedicarse completamente.

Las cuentas no cuadran

La alarma saltó en la reunión extraordinaria mantenida el pasado 3 de septiembre por la Comisión Ejecutiva Nacional en la que entre otras cuestiones se habló de la situación financiera de la entidad. Problemas económicos que según Gabriel Moragues, vicepresidente 2º de la entidad y en funciones de presidente, estarían re-

lacionados con la implicación de la CTE en los cursos de formación y el presunto fraude del ‘caso Aneri’. Fue precisamente momentos antes de que se iniciara el debate, tal y como informó el propio Ardura en su página personal, cuando el ex presidente presentó su dimisión.

‘Caso Aneri’, un fraude millonario

Ha pasado más de medio año después de que se destapara el ‘caso Aneri’ y sus consecuencias todavía afectan a las diferentes asociaciones y patronales que se han visto salpicadas con su trama. Recordemos que, según las investigaciones



judiciales, se habrían falseado los datos de más de 400 cursos de formación a distancia entre 2010 y 2013, lo que significaría una estafa de 17 millones de euros en subvenciones. Además, la empresa conseguía y gestionaba el dinero para la formación a cambio de gratificaciones de entre un 10% y un 20% del dinero de las ayudas. Unos pagos que el ya ex presidente Ardura reconocía a nuestro medio el pasado mes de febrero ser algo "perfectamente legal".

Fue precisamente en esa fecha cuando el entonces presidente de la CTE hablaba para nuestro medio sobre las posibles consecuencias que podrían derivarse de la relación profesional entre la Confederación y la empresa Sinergia.

A continuación reproducimos íntegramente las preguntas relacionadas con este caso:

Gaceta del Taxi.- La CTE ha sido cliente de Sinergia, que recordemos está siendo investigada por supuesta estafa a la administración, ¿está la Confederación afectada?

José Artemio Ardura.- Nosotros, como otras empresas, comenzamos a trabajar en 2010 con esta empresa, que venía muy bien recomendada por la CEOE y CEIM, para el acceso a fondos formación tripartito. Pero no era la primera vez que la CTE realizaba este tipo de cursos subvencionados por el estado. Durante muchos años, la Confederación realizó a través de otra empresa afincada en Madrid los cursos que ofrecía el Ministerio de Fomento, hasta que hace cinco años decidimos gestionarlos directamente nosotros. En el caso de estos cursos hablamos de cursos presenciales y controlados por inspectores del ministerio para evitar precisamente que haya cualquier tipo de fraude. Nunca hemos tenido problemas más allá de que en algún curso nos hayamos excedido en el porcentaje asignado para la compra



José Artemio Ardura, ex presidente de CTE y secretario general de la FAST.

de libros y hayamos tenido que devolver el dinero.

El gran problema y donde se ha introducido el fraude es cuando se ha permitido los cursos online que son muy difíciles de controlar.

Según la documentación que tenemos, en 2010 entendemos que está todo razonablemente bien hecho, no se ha percibido nada raro y es en 2012 cuando comienzan a suceder cosas raras. Nosotros estamos colaborando con la Agencia Tributaria, que dispone de toda la contabilidad relacionada con los cursos.

G.T.- También se ha hecho público que Sinergia pagaba mordidas de hasta un 20% a las empresas. ¿Qué tiene que decir sobre este tema?

JA.A.- Todo está recogido en el contrato firmado con la empresa, completamente transparente, en el que se especifica qué debe hacer cada parte, cuánto se paga y qué se recibe. La empresa establece un pago "como gratificación" porque usted me da todos los cursos que tiene yo firmo con usted que en concepto de patrocinio a la CTE le doy un porcentaje determinado, y esto es lo que está recogido en el contrato, documentación que ha sido remitida a hacienda porque hacienda está pidiendo a todas las organizaciones que han trabajado con esta empresa toda la documentación.

Pero no sólo ocurre con Sinergia. En el contrato con la empresa con la que hacíamos los cursos de Fomento también se recogía el porcentaje de gratificación que se le daba a la asociación por darle todos los cursos a esa empresa. Es algo perfectamente legal.

¿Habrá nuevo presidente el 30S?

La actual Ejecutiva Nacional de la CTE celebrará un Consejo Estatal el próximo 30 de septiembre para nombrar al nuevo presidente. Serán las propias asociaciones quienes decidan el nombre del nuevo presidente, cargo al que no descarta presentarse Gabriel Moragues, actual vicepresidente 2º.

Sin embargo, dada la delicada situación financiera de la entidad, podría no ser tan fácil nombrar a un nuevo presidente. De no ser así, se forzaría la dimisión de la Ejecutiva y se convocaría un Congreso Extraordinario en el que votarían todas las asociaciones que forman parte de la CTE en función de su número de asociados.

Aún así, desde la actual Ejecutiva confían en alcanzar un acuerdo en la fecha señalada y así evitar un mayor vacío de poder. El último Congreso Nacional se celebró en abril de 2013 cuando José Artemio Ardura fue reelegido para un tercer mandato.

Pilar G. Matorra/Olga Lobo



**LA UNIÓN DE LOS RÍOS
DE LA CORDILLERA DE LOS ANDES
CON EL OCEANO PACÍFICO**



**CONSEJO NACIONAL DE AGUAS
Y SANEAMIENTO**

Usar Autogas tiene **“premio”** a la hora de aparcar

Además de contribuir a mejorar el medioambiente mediante el uso del que ya es el combustible alternativo más utilizado del mundo, los propietarios de vehículos propulsados con Autogas que vivan en Madrid podrán beneficiarse de una reducción del 20% en el ticket del parquímetro. Para ello sólo tendrán que registrar su vehículo en el Ayuntamiento de la capital para obtener la clasificación **“Tipo de Vehículo A”**



Cada vez son más las administraciones públicas que ponen en marcha iniciativas enfocadas a mejorar la calidad del aire de sus ciudades, desde acuerdos con operadores para la utilización de Autogas en sus flotas, pasando por ayudas económicas para fomentar el uso de GLP. Una de las últimas fue la del Ayuntamiento de Madrid, que impulsó una nueva regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (S.E.R.) y que comenzó a aplicarse el pasado mes de julio.

PASOS A SEGUIR

Para que todos los conductores de estos vehículos ‘eco’ puedan beneficiarse del 20% de reducción en el ticket, la Asociación de Operadores de GLP, explica cuáles son los pasos que deben seguir quienes no están

registrados en la base de datos del ayuntamiento como usuarios de vehículos propulsados con este combustible alternativo.

Lo primero que debe hacer cualquier conductor que tenga un coche a GLP y quiera optar a este descuento es solicitar al Ayuntamiento, vía Instancia General Normalizada, la reclasificación de su vehículo a dicha categoría (**“Tipo de Vehículo A”**).

Para ello, deberá acudir a cualquier oficina de Registro del Ayuntamiento de Madrid y presentar una fotocopia del Permiso de Circulación, fotocopia de la Ficha de Características Técnicas del vehículo, con ITV en vigor, y que recoja que el vehículo en cuestión es de GLP y fotocopia del D.N.I.

Según el director general de la asociación empresarial AOGLP, que agrupa a las seis principales compañías de GLP, José Luis Blanco, se trata de un proceso muy sencillo y gracias al cual los conductores que circulen con Autogas disfrutarán de un importante descuento ya que utilizan un combustible alternativo respetuoso con el medio ambiente.

UNA ALTERNATIVA **“REAL Y ECONÓMICA”**

Para Blanco, con medidas de este tipo vamos por el buen camino en el fomento de este combustible, pero aún queda mucho por hacer para igualar el uso de GLP a las cifras que manejan otros países europeos, por lo que desde la patronal celebramos este tipo de medidas, y destacamos la importancia de poner en marcha otras que permitan la consolidación de una alternativa tan real, económica y sostenible como el Autogas.

Sin salir de la Comunidad Autónoma de Madrid y con el objetivo de que todos los taxis de la región sean limpios en 2020, la Consejería de Transportes ha destinado sólo para el sector 900.000 euros en 2014. Desde la puesta en marcha de la medida se han tramitado 236 solicitudes, que suponen 442.000 euros, casi la mitad de lo presupuestado.

Como recuerdan desde Transportes, la flota de taxis está compuesta de forma mayoritaria por coches de gasóleo que generan alrededor del 14% de las emisiones de NO₂, 130.000 de CO₂ y 410 toneladas de NO_x, debido a que recorren una media de unos 60.000 kilómetros al año, la mayoría en área urbana y periurbana, con un gran número de paradas y arranques.

WITONGGAS

WITONGGAS
WITONGGAS
WITONGGAS



WITONGGAS



El Taller iRCONGAS de Madrid se traslada a Getafe

El tradicional taller iRCONGAS de Madrid, dedicado a la adaptación de vehículos al sistema Autogas GLP, y conocido popularmente como el taller de la Butanera se traslada a Getafe, donde la compañía ha creado nuevas, amplias y modernas instalaciones, en las que ofrecerán mejores servicios a sus clientes.

Ubicado en la calle Trabajo, 30, en el Polígono Industrial Los Olivos, de Getafe, Madrid, el nuevo taller iRCONGAS de Madrid mantendrá el espíritu y la vocación de servicio que durante sus 40 años de actividad le han permitido posicionarse como referente dentro del sector de los sistemas GLP en España, poniendo a disposición de los clientes la experiencia de más de tres décadas de sus técnicos, y la calidad de los equipos Tartarini, una de las marcas más prestigiosas del mundo del Autogas.

paldo de trabajar con equipos de Tartarini, una firma con un sistema de producción y gestión de la calidad pionero en esta industria, que invierte constantemente en I+D

Tan seguros están en el taller iRCONGAS de Madrid de su buen hacer, que todas sus transformaciones poseen una garantía de 2 años o 100.000 km, tanto en mano de obra como en materiales. Asimismo, para reforzar su posición en el mercado y aprovechar las posibilidades de las nuevas instalaciones de Getafe, el taller pone a disposición de sus clientes unas instalaciones más amplias, modernas y cómodas donde el cliente cuenta con espacios reservados para él como una sala de espera con bebida gratuita, conexión wifi y TV para hacer más cómoda su espera, o si tiene que dejar el vehículo en el taller podrá contar con traslado con personal y vehículos propios de iRCONGAS.



Así que si estás pensando en transformar tu vehículo gasolina a Autogas GLP, el taller propio de iRCONGAS de Getafe (Madrid) se plantea como una excelente opción, no sólo por su ya mencionada experiencia, sino también por la calidad de los equipos GLP que instala y los servicios y la garantía que ofrece.

La experiencia y capacidad técnica que hemos desarrollado a lo largo de 40 años dedicados exclusivamente a este negocio, nos hace únicos dentro de la oferta actual de talleres transformadores. Es muy difícil encontrar talleres que se dediquen en exclusiva a instalaciones de Autogas GLP y que operen actualmente hayan transformado más de 15.000 vehículos a GLP, nosotros sólo hemos hecho durante estos años y esperamos seguir siendo líderes en el mercado muchos más, comenta Nacho Pérez, director comercial de iRCONGAS. Además, agrega, "en iRCONGAS contamos con el res-

Además, iRCONGAS cuenta con una red de 120 talleres colaboradores a los cuales forma, ofrece soporte técnico y distribuye los equipos GLP de Tartarini por toda España siendo el representante de la misma en todo el país. Actualmente, todos los talleres de la Red iRCONGAS tienen activa una promoción por la que todo aquel que transforme su vehículo a GLP, obtiene un descuento de 300 euros: 150 euros sobre la factura del taller y 150 euros en Autogas Repsol.





UNIVERSITÄT
DUISBURG
ESSEN
VIRTU
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

UNIVERSITÄT
DUISBURG
ESSEN
VIRTU
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

UNIVERSITÄT
DUISBURG
ESSEN
VIRTU
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

UNIVERSITÄT DUISBURG ESSEN VIRTU UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

UNIVERSITÄT
DUISBURG
ESSEN
VIRTU
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

UNIVERSITÄT DUISBURG ESSEN VIRTU UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

UNIVERSITÄT
DUISBURG
ESSEN
VIRTU
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

UNIVERSITÄT DUISBURG ESSEN VIRTU UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

UNIVERSITÄT
DUISBURG
ESSEN
VIRTU
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

UNIVERSITÄT
DUISBURG
ESSEN
VIRTU
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES



Claves para una conducción eficiente

¿Conoces los beneficios de una conducción eficiente? Según el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE), realizar este tipo de conducción permite ahorrar un 25% de combustible y emitir hasta un 78% de monóxido de carbono (CO), un 63% de hidrocarburos y un 50% de óxidos de nitrógeno (NOx). También se reduce la contaminación acústica: un coche a 4.000 revoluciones por minuto hace el mismo ruido que 32 coches a 2.000 rpm.

Desde el IDAE dan una serie de recomendaciones que nos ayudarán a reducir el consumo y beneficiar a nuestros bolsillos. Si estamos pensando en cambiar de coche, es clave elegir el coche más adecuado, uno que priorice la conducción eficiente y que utilice combustibles alternativos, como es el caso del GLP. Además, muchos modelos ya indican el momento óptimo del cambio de marchas, paran el motor cuando se detiene el vehículo.

Una vez al volante, dar un buen uso de las marchas es fundamental. Por ello recomiendan que tras meter

la primera marcha, se acelere de forma suave y se cambie a segunda a los dos segundos o a unos seis metros de trayecto recorrido. También es importante utilizar correctamente el embrague. Por ello, y para quien todavía no lo sepa, no deberá utilizarse para frenar ni para encender el motor y la transi-

ción de marchas debe ser rápida, sin bajar más de 400 rpm en el cambio.

Una vez en marcha, es clave mantener la velocidad de manera uniforme. Acelerar y frenar de forma constante no es bueno para el vehículo y consume mucho combustible. Asimismo, ayuda a nuestro objetivo eficiente actuar con anticipación y frenar con el motor. Aprovechar las inercias y frenar suave, reducir con las marchas engranadas y no bajar una pendiente en punto muerto, porque consume combustible y es peligroso, son otros aspectos a tener en cuenta para mejorar el consumo.



Y si estamos parados más de dos minutos, por ejemplo, en un gran atasco, lo mejor es apagar el motor. Una práctica que se puede hacer de forma frecuente sin perjudicar el motor según el IDAE y un coche detenido con el motor encendido consume hasta 0,7 litros/hora.

Del mismo modo, mantener siempre a punto nuestro vehículo también nos ayudará a reducir el consumo. Revisar cada mes el estado de los neumáticos, siempre es importante. No podemos olvidar que las ruedas son responsables de hasta el 20% del consumo de combustible. Su falta de presión aumenta el gasto tanto que ahora los coches nuevos deberán contar con sensores de presión obligatoriamente. Y no sólo los neumáticos, también es recomendable mantener los niveles y filtros, porque ahorra combustible y reduce las emisiones contaminantes, mientras que detectar posibles fallos puede evitar averías más graves.

Pero tan importante es saber cómo conducir eficientemente que conocer cómo afectan algunos comportamientos al consumo de nuestro vehículo. Por ello, tanto en invierno como en verano, lo más recomendable es mantener una temperatura interior adecuada, ni muy fría en invierno, ni muy caliente en verano. Tampoco es conveniente sobrecargar el vehículo, porque llevar más peso del necesario o distribuir mal la carga incrementa el consumo. Tener una baca con equipaje puede aumentar el gasto hasta un 39% a una velocidad de 120 km/h.





El gas natural para el taxi, la alternativa más económica

Que el gas natural es una energía con un gran potencial de crecimiento y multitud de posibilidades, es algo conocido ya por todos. Lo que quizás no es tan conocido, aunque empieza a serlo, es la utilización del gas natural como combustible.

El gas natural que se emplea como combustible, es el mismo que llega a nuestras casas, pero se suministra en unas condiciones especiales de presión, para que ocupe menos volumen y los vehículos tengan mayor autonomía.

El uso del gas natural como combustible aporta unos ahorros económicos y medioambientales muy importantes, especialmente en los vehículos de uso intensivo como por ejemplo, los taxis.

El coste por kilómetro con gas natural es un 50% más económico que con gasolina, un 30% más económico que con gasóleo y un 25% más económico que con GLP (Gas licuado del petróleo).

El gas natural, además de ser más barato, es más respetuoso con el medio ambiente que los derivados del petróleo, como el gasóleo, la gasolina y el GLP (Gas Licuado del Petróleo). De hecho, el gas natural reduce hasta un 80% las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) y más de un 95% las emisiones de partículas.

En España está disponible una amplia gama de vehículos alimentados a gas natural. Estos vehículos pueden ser de serie, comprados directamente de fábrica, o bien transformados, para lo que hay que añadir un kit de gas natural a vehículos de gasolina. Las prestaciones en origen del coche en gasolina se mantienen y simplemente se añade un kit para trabajar con gas natural, aumentando muy significativamente la autonomía. Existe una amplia red de talleres especializados en transformar taxis de gasolina para su uso con gas natural.

Las estaciones de gas natural para vehículos son similares a las gasolineras habituales y del mismo modo, el proceso de carga es similar al de la gasolina o gasóleo, empleando tan solo uno o dos minutos. Hoy en día en España, hay un número de estaciones de recarga cada vez más numeroso, que se pueden consultar en la web: www.gasnaturalfenosa.es/estacionesgasnatural. En esta página también se puede consultar la localización exacta de la estación más cercana y el coste del combustible.

Los taxis que ya han confiado en Gas Natural Fenosa para que les suministren este combustible consiguen ahorros de hasta 3.400 €/año. Además se han beneficiado de las promociones de Gas Natural Fenosa y han podido amortizar la transformación de su vehículo en el tercer mes.





THE HISTORY OF THE APPLE

Apples are one of the most popular fruits in the world.

They have been eaten for thousands of years.

Apples are a source of many nutrients.

They are also a source of fiber and antioxidants.

Apples are a healthy addition to any diet.

They are a delicious and nutritious fruit.

Apples are a great choice for a snack.

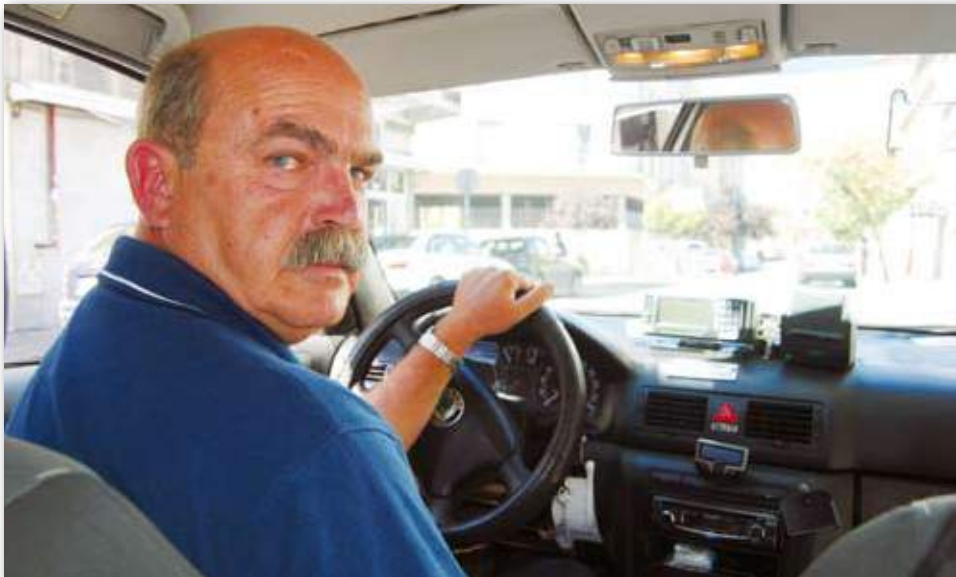


Apples are a healthy choice.

They are a delicious and nutritious fruit.

Apples are a great choice for a snack.

“Lo que hay que hacer es contro regulación”



Iñaki Aramburu, columnista en *La Gaceta del Taxi*, repasa la actualidad del taxi.

“Lo importante de la publicidad es que ya es un hecho”

tarifa de inicio del servicio de 50 más franquicia en tiempo y recorrido. Me parece correcto por una razón muy sencilla: siempre ha habido personas que no tienen radioemisora y que han lamentado que se mira más por este tipo de servicios. Al darle una franquicia al de la calle el efecto es positivo, porque tanto el señor que utiliza un servicio de calle como un servicio de radioemisora tiene un recorrido y una franquicia. Serán 5 euros estrictamente con los metros que le correspondería en tarifa, en la 1 la franquicia sería mayor y en la 2 sería menor, por ser una tarifa más cara.

Otra cuestión sobre este tema es la supresión de la tarifa 3, algo que siempre se había comentado, porque se penalizaba al usuario del taxi del APC que no fuera de Madrid. Pues ahí lo tenemos. Desaparece la tarifa 3, se unifica una tarifa para toda el área y a su vez se solicita una subida general de tarifas. Aunque creo que existe cierta discrepancia, ya que solicitan entre el 0,5 céntimos y 0,7 céntimos.

Independientemente de esto, eliminando dicha tarifa 3 lo que se consigue es que a casi 2 millones de usuarios del APC se les baje la tarifa. Una decisión que, de ser tomada finalmente, va a generar muchas opiniones, pero se beneficia al usuario que

Con la llegada de septiembre arranca un nuevo curso y en el taxi viene cargado de novedades. La publicidad exterior, la negociación de las nuevas tarifas para 2015 o el nuevo status para los eurotaxis son algunas de las cuestiones de actualidad que analiza en esta entrevista nuestro colaborador y taxista Iñaki Aramburu. La regulación horaria y su control también se encuentran entre las preocupaciones de este profesional del volante.

Gaceta del Taxi.- Desde el pasado mes de agosto, el taxi de Madrid puede llevar publicidad exterior. ¿Cree que era importante para el taxi poder conseguir la publicidad? ¿Por qué?

Iñaki Aramburu.- Llevábamos dos décadas solicitando la publicidad exterior desde el sector y que además fuera libre, que dentro de la normativa el taxista pudiera optar a la publicidad que él pudiera contratar sin necesidad de intermediarios. Y esto se ha conseguido. Me alegra que mi asociación haya sido la primera en conseguir una gran multinacional para su primera campaña.

Además, independientemente de las críticas que están en las calles por el importe, por quién lo ha negociado...lo importante de la publicidad es que ya es un hecho y

ya se puede ver en las calles. Las quejas sobre las tarifas o cómo va a ser gestionado es algo que debería tratarse en las asambleas de cada organización y pedir ahí cuentas a quién corresponda.

G.T.- En estas semanas se están negociando las nuevas tarifas para el próximo año. ¿Conoce alguna de las propuestas que se están realizando? ¿Qué opinión le merecen?

I.A.- Sé que existe un acuerdo entre Gremial y FPT para la implantación de una



El sector ya está negociando las tarifas 2015.

r más la

es a quien tenemos que recuperar. El taxi tiene que adaptarse a una nueva realidad y es algo que está costando.

Menos regulación y más estudios

G.T.- También se está hablando de la posibilidad de reducir a 14 horas la actual regulación horaria. ¿Cree que serviría de algo tomar esta decisión?

I.A.- Primero hay que analizar cómo ha afectado la actual regulación a nuestro sector, pero también cómo se están desarrollando otros medios de transporte. Lo que no podemos hacer desde el sector es reducirnos las horas de trabajo mientras se amplían las posibilidades alternativas de transporte. Si nosotros nos reducimos y el resto no, ¿qué estamos haciendo? Lo que hay que hacer es controlar más la regulación. Porque lo que sí parece que se ha demostrado es que con la actual regulación se han concentrado los vehículos en las mismas franjas horarias. No tenemos que tender a reducirnos, sino a buscar soluciones al problema

El exceso de flota, "principal problema" en Madrid

G.T.- ¿Y qué medidas considera que deberían tomarse para solucionar los problemas del sector?

I.A.- El principal problema en Madrid es que existe un exceso de flota y las regulaciones o medidas de choque están muy bien, pero echo en falta que el problema real del exceso de flota no se ponga sobre la mesa y no se debata, porque si no el futuro del taxi es muy negro.

G.T.- ¿La amortización de licencias sería entonces una buena iniciativa para equilibrar oferta y demanda?

I.A.- Yo no sé si lo veré o no, pero ese es el camino y por ahí habrá que enfocar. El verdadero equilibrio vendría dado por llevar a cabo un estudio de situación y viabilidad del taxi, porque cualquier sector que quiere sobrevivir en el futuro debe saber en qué presente vive. Y hoy por hoy, después de las 16 horas, no veo encima de la mesa por parte de ninguna asociación cómo ha afectado esta regulación. Es más, tampoco el Ayuntamiento facilita la información necesaria para conocer en profundidad la composición real y exacta del sector del taxi.

El problema del eurotaxi

G.T.- Una de las últimas polémicas en el taxi ha estado relacionada con el eurotaxi y la eliminación del día de libranza. A su juicio, ¿es una decisión acertada?

I.A.- Sin conocer en profundidad los datos reales del número de taxis adaptados que se necesitarían en Madrid, en la CAM hay menos de 300.000 ciudadanos con alguna discapacidad y de estos, menos de 200.000 con alguna discapacidad física, el Ayuntamiento ha optado por crear una diferenciación entre los taxis normales y los eurotaxis. Lo ha visto fácil porque le han dado la solución desde la asociación AMT, cuando se trata de un problema que debería haber resuelto el propio Consistorio.

Ahora bien, si esa parte del colectivo quiere tener un día más de trabajo, adelante, pero la administración debería velar porque esos servicios se realizan, efectivamente, para personas con movilidad reducida que requieren de eurotaxis para moverse por la ciudad. Si su uso fuera otro, se estaría fomentando la competencia desleal. Del mismo modo que creo que desde FAMMA deberían haber luchado por recuperar las subvenciones directas para las personas afectadas y fomentar así el uso de taxis adaptados.

G.T.- Usted siempre ha participado de manera activa dentro del sector y no duda en animar al resto de profesionales a que se involucren en sus organizaciones. ¿Por qué es tan importante acudir a las asambleas?

I.A.- Por ejemplo, las quejas sobre la publicidad, que ahora mismo es un tema que se discute mucho en paradas y foros, o cómo va a ser gestionada es algo que debería tratarse en las asambleas de cada organización y pedir ahí cuentas a quién corresponda. Lo mismo con la tarifa fija, mucha queja en las paradas y pocas en las asambleas, que es el lugar en el que tenemos que pedir cuentas a nuestros responsables. Criticamos mucho pero no acudimos donde tenemos que hacerlo a pedir explicaciones.

Pero no sólo a nuestras asociaciones, también cooperativas. Por ejemplo, el problema que se ha generado para el socio de SCAT que ha repostado combustible en su cooperativa con respecto al céntimo sanitario. Yo entiendo, por las facturas que manejo, que sí se me ha repercutido el céntimo sanitario y lamento que no podamos reclamarlo por la gestión que haya hecho el Consejo Rector en su día. Creo que es una cuestión importante que debe aclararse y, pese a mis escritos y peticiones, el Consejo asegura no haberlo repercutido.

A mí me hubiera gustado que este tema se hubiera aclarado en la asamblea, donde pedí la creación de una Comisión para solucionar en casa este tema. Pero si veo que la cooperativa no me da la información que solicito, recurriré a organismos competentes en la materia. Además creo que en este tema las tres asociaciones deberían tomar cartas en el asunto porque son miles de afectados y ellas están obligadas a defender los intereses de sus socios.

“El taxi tiene que adaptarse a una nueva realidad”

G.T.- Según tenemos entendido, en los últimos meses ha aumentado el número de VTCs en la Comunidad de Madrid. ¿Guarda relación con las últimas sentencias judiciales tras la aprobación de la nueva Ley de Transportes?

I.A.- Todavía pendientes de la negociación del ROTT, de la que no tengo datos y por lo tanto no puedo opinar, y tras la modificación de la Ley de Transportes los mismos jueces que negaban el otorgamiento de nuevas VTCs se han visto obligados a autorizarlas. Pero lo que a mí me sorprende es que quienes están vendiendo esas VTCs son los propios taxistas.

No olvidemos que durante las negociaciones previas a la Ley Ómnibus, muchas de esas VTCs se solicitaron para demostrar la vulnerabilidad del sector del taxi con dicha normativa. No entiendo por qué están especulando con ellas. Además, muchos de ellos eran de los que pedían regulación, control de conductores... Ahora es muy difícil aceptar más regulación cuando ves este tipo de actuaciones y creo que a buen entendedor pocas palabras bastan. Por lo cual, cuidadito con las regulaciones que nosotros mismos hacemos cuando nosotros, en otra ventanilla, pedimos total libertad. Algo estaremos haciendo mal.

Olga Lobo



CALL US TODAY
ON 020 7123 4567
FOR MORE INFO

CALL US TODAY
ON 020 7123 4567

OUR SERVICES

- ✓ Airport transfers
- ✓ Business travel
- ✓ Local sightseeing

OUR VEHICLES

- ✓ Premium executive cars
- ✓ Comfortable minivans
- ✓ Eco-friendly options

OUR PRICES

- ✓ Competitive rates
- ✓ No hidden charges
- ✓ Free cancellation

CONTACT US

123 Main Street, London, UK | Phone: 020 7123 4567 | Email: info@taxi.com

TAXI



020 7123 4567

Habrá FERIA del Taxi pese a la muerte de su director

Miguel Sádaba, director de la Feria del Taxi ha fallecido de forma repentina a la edad de 50 años. Sádaba, directivo también de Mosaik, empresa organizadora de la Feria, se encontraba en compa a de su familia disfrutando en

Huesca de un tranquilo fin de semana y le sobrevino un infarto de miocardio. Inmediatamente fue trasladado al hospital más próximo pero falleció el último domingo del pasado julio, pocas horas después de producirse la crisis cardíaca. Nacido el 10 de enero de 1964, deja mujer y un hijo de 18 años.

Ante tan trágico e inesperado desenlace, justo a las puertas de las vacaciones de agosto, por deseo expreso de la familia, se procedió al traslado del féretro a Barcelona, su ciudad natal, para recibir la última despedida en la más estricta intimidad.

Miguel Sádaba siempre desarrolló su actividad profesional en el mundo del marketing, donde aportó iniciativas innovadoras y algunas pioneras, como ha sido la celebración de Ferias dedicadas al Sector del Taxi. Evento de carácter anual pero que se organiza cada edición de forma alternativa en las ciudades de Madrid y Barcelona.

Madrid tendrá su Feria en noviembre

Se cumplen siete años desde la primera edición y la nueva dirección de la empresa confirma que no hay motivo de preocupación porque este año 2014 Madrid tendrá su IV edición de la Feria del Taxi prevista para finales del próximo mes de noviembre.

Seguir trabajando con normalidad para sacar adelante la Feria, tal y como a Miguel Sádaba le hubiera gustado. Esa ha sido la decisión tomada por todo el equipo de Mosaik y el mejor homenaje que pueden rendirle al que fuera su director y por extensión al propio sector de taxi en el que trabajan en nuestro país unas 100.000 personas. Así lo entienden también los expositores que durante estos años han participado en algunas de las ediciones celebradas y que han reiterado su compromiso con la Feria del Taxi 2014.

Desde La Gaceta del Taxi queremos transmitir nuestro especial y personal pesar por la pérdida de un querido amigo y hacer llegar nuestras más sinceras condolencias a los familiares, trabajadores, amigos y cuantos le apreciaban y echarán de menos.



Miguel Sádaba, en una foto de archivo, era director de la Feria del Taxi.



La primera edición madrileña de la Feria se celebró en 2008.

La publicidad exterior ya rueda en los taxis de Madrid

Durante ocho semanas, 250 taxis de Madrid pertenecientes a la Asociación Gremial lucir n en sus puertas traseras publicidad de la compa a asiática ZTE gracias al cambio de normativa impulsado por la Comunidad de Madrid.



El consejero de Transportes, Pablo Caverio; el delegado Movilidad del, Diego Sanjuanbenito y el presidente de Gremial, Julio Moreno.

A la presentación, que tuvo lugar el pasado 1 de septiembre acudieron el consejero de Transportes, Infraestructuras y Vivienda de la Comunidad de Madrid, Pablo Caverio; el delegado de Medioambiente y Movilidad del Ayuntamiento, Diego Sanjuanbenito junto con el presidente de Gremial, Julio Moreno y el representante de ZTE en España, Gonzalo Eguiluz. La empresa ZTE explicaba que unos de los motivos que les llevaron a decantarse por el taxi como soporte para su primera iniciativa publicitaria en España es porque consideran que se trata de una "publicidad muy dinámica, muy creativa" en la que depositada una gran confianza.

Julio Moreno se felicitaba por esta campaña "porque el taxi madrileño podrá lucir una publicidad exterior que ayudará en la maltrecha economía de los profesionales del taxi".

Moreno asegur  que hay más empresas interesadas en publicitarse y que se están llegando a conversaciones interesantes para futuras campañas.

Pero no es la única campaña. Teatros y el mundial de baloncesto son otros de los anuncios que ya pueden verse sobre las puertas de los taxis madrileños.



1. **Identify the problem.**
2. **Define the goal.**
3. **Develop a plan.**
4. **Execute the plan.**

5. **Evaluate the results.**

6. **Reflect on the process.**

7. **Communicate the findings.**
8. **Document the process.**
9. **Review the process.**



10. **Share the results.**
11. **Learn from the experience.**

12. **Apply the lessons learned.**
13. **Repeat the process.**

Carracas y matracas: del taxi al museo

El taxista y artesano Francisco Marcos, a quien entrevistamos en esta revista para que nos contara más sobre sus carracas y matracas, expondrá algunas de sus obras en el Centro Cultural Isabel de Farnesio de Aranjuez. La muestra, que podrá visitarse del 5 de septiembre al 18 de octubre, reúne réplicas exactas pero también piezas originales tanto de España como del extranjero.



Francisco Marcos, en el centro, acompañado por su mujer y por el director del centro cultural, Paco Gordillo.

AMT apuesta por recoger a coste cero en servicios de radiotaxi

La Asociación Madrileña del Taxi ha solicitado al Ayuntamiento de la capital que sea "valiente" y los servicios de radioemisora del APC se hagan "a coste cero". Así, el sector ofrecerá un servicio "más competitivo" y ayudará a evitar "la competencia desleal de muchos transportes, legales e ilegales, que ya aplican este tipo de recogida".

Según informan en una nota de prensa, "el 80% de los servicios prestados en el APC son servicios ajenos a cualquier radioemisora". Por ello consideran que "no se debe permitir que la bajada de bandera suba ni un solo euro, para intentar solucionar el problema de llegada de los vehículos adscritos a las mismas, aunque se le aplique algún tipo de franquicia kilométrica".

Tarifa fija sí, pero con matices

AMT también pide que se revise el actual sistema de tarifas con la finalidad de simplificarlas. Para ello sugiere eliminar las dos zonas actuales, A y B en las tarifas 1 y 2 e informar a los usuarios de las horas con menor demanda del servicio.

Sobre la tarifa fija de 30 euros, desde AMT proponen dos alternativas que, en su opinión, mejorarían el actual sistema: una bajada de bandera mínima de 20€, con una franquicia kilométrica (5 ó 10 km) y tarificación máxima de 30€ o bien la fusión de las tarifas 4 y 5 (esta última para destinos fuera de la almendra central), dejando únicamente esta última activa, que supondría la bajada de bandera mínima de 20€, con franquicia kilométrica de 10 km, y una vez superados el taxímetro contabilizar en la tarifa que corresponda. Para ello, explican desde la Asociación Madrileña, el taxímetro debe permitir cambiar de la tarifa 1 ó 2 a la 4 para todos aquellos servicios que hayan sido asignados de forma telemática y se desconozca el destino.

También proponen la introducción de un código QR en las pegatinas de las tarifas que permita a los usuarios que lo precisen consultarlas mediante un audio. Creen que así los profesionales mejorarían el servicio sustituyendo las "ineficaces y poco operativas tarifas braille impresas".

Los taxistas madrileños ya tienen aseos en Atocha



Representantes de las tres asociaciones durante la presentación de los aseos.

Desde el pasado 4 de septiembre, los taxistas de Madrid tienen nuevos aseos en la estación de Atocha. Unos baños "de lujo" y "siempre limpios" con un precio de 60 céntimos. Los aseos de 2theloo, firma encargada de su instalación y mantenimiento, dispondrán de una zona de estacionamiento habilitada

exclusivamente para poder usar los servicios, una área de descanso, tienda dónde canjear los tiques de descuento por valor de 0,60€ en cafés, refrescos, sándwiches y snacks y acceso gratuito a wifi.

Representantes de la Asociación Gremial de Madrid, de la Federación Profesional del Taxi y de la Asociación Madrileña del Taxi vi-

sitaron las nuevas instalaciones y valoraron positivamente su apertura.

Desde la Asociación Madrileña del Taxi mostraban su satisfacción por estos nuevos aseos para los profesionales. Su secretario, Antonio González, confirmaba, además, que la restitución de la parada situada en Méndez Álvaro ya está en vías de solución.

También el delegado de paradas de Gremial, Ángel Julio Mejía, agradeció en nombre de todo el sector poder disponer de estos aseos, un logro "histórico" para el taxi que ha culminado después de un "largo" camino.

Por su parte la responsable de Central de Federación, Azucena Cabezas planteaba la posibilidad de crear nuevos aseos en otros puntos. Sugerencia que desde la empresa encargada de su construcción y mantenimiento tendrán en cuenta.

THESE ARE THE
SPECIAL OFFERS
FOR YOU

THESE ARE THE
SPECIAL OFFERS
FOR YOU

THESE ARE THE
SPECIAL OFFERS
FOR YOU

THESE ARE THE
SPECIAL OFFERS
FOR YOU

THESE ARE THE
SPECIAL OFFERS
FOR YOU



THESE ARE THE
SPECIAL OFFERS
FOR YOU

Primer eléctrico BYD en Barcelona

La ciudad condal está de estreno. El primer taxi eléctrico 100% de la marca BYD, con autonomía para 302 kilómetros, acaba de ser entregado. Se trata del modelo e6 de BYD, un turismo monovolumen compacto de 5 plazas y 4,56 metros de longitud, con una distancia entre ejes de 2,83 metros que permite a los pasajeros traseros viajar con confort y comodidad. El vehículo de la marca BYD, que distribuye en España New Energy Vehicles, dispone de un amplio maletero de 470 litros. Su autonomía de 302 kilómetros (20,5 kWh cada 100 kilómetros) hacen de este vehículo una opción muy interesante pues permitiría realizar una jornada completa de trabajo sin necesidad de hacer paradas intermedias para cargarlo. Las baterías de este coche, las BYD Fe Battery (hierro fosfato) se encuentran avaladas por taxis que ya llevan tiempo circulando por otras ciudades del mundo. Tienen una capacidad de 61 kWh y cuentan con sistema de regeneración de energía con el que podemos aportar hasta un 20% de autonomía adicional. El motor eléctrico aporta 90 kW (122CV) y desarrolla un par máximo de 450 Nm.



Es el primer modelo de este fabricante que circula por Barcelona.

Original protesta en Las Palmas contra la nueva Ordenanza

Con falda. Así es como trabajan algunos taxistas en Las Palmas de Gran Canaria para protestar por la imposición del nuevo uniforme en la capital tras la entrada en vigor de la nueva Ordenanza Municipal. Pero los profesionales no sólo rechazan el uso del uniforme, sino también otras cuestiones como la obligatoriedad del GPS o el datáfono para el cobro con tarjeta en todos los taxis de la ciudad. Además, desde la Asociación de Asalariados de Canarias se ha impugnado el uniforme por considerar que atenta contra los derechos de las personas y por no haber tenido en cuenta las peculiaridades del clima y las condiciones del trabajo. Para garantizar que se cumple con la nueva normativa, el Ayuntamiento ya ha anunciado que procederá a efectuar controles aleatorios.



"Con faldas y a lo loco" en los taxis de Las Palmas.

Prohíben Uber en toda Alemania tras las protestas del taxi

El tribunal regional de Fráncfort ha prohibido la aplicación Uber en toda Alemania por no contar con un permiso oficial en base a la ley de transportes de pasajeros del país. Desde el sector del taxi llevan meses denunciando que esta aplicación trabaja al margen de la ley realizando una competencia desleal. Aunque desde la empresa aseguran que recurrirán esta decisión, puede reclamar audiencia para levantar el veto, el tribunal recuerda que esta infracción, realizar un servicio de transporte de pasajeros sin permiso, se castiga con multas de hasta 250.000 euros e incluso con la detención.

Uber está presente en las ciudades de Berlín, Hamburgo, Múnich, Fráncfort y Dusseldorf y esperaba establecerse en otros siete municipios bávaros. Tanto en la capital como en Hamburgo funcionaba con la oposición de los gobiernos regionales.

Detenido por robar en 40 taxis

Los Mossos d'Esquadra han detenido a un hombre de 29 años, de nacionalidad española y vecino de Cornellà de Llobregat, como presunto autor de 40 robos con fuerza en el interior de taxis en Hospitalet de Llobregat. El ladrón forzaba la cerradura haciendo un agujero a la puerta del vehículo y cortando la chapa del cercado.

Gracias a las imágenes grabadas por cámaras de seguridad de los parkings privados en los que se produjeron los robos, los investigadores identificaron al autor de los hechos y se procedió a montar un dispositivo para su detención. De este modo, una patrulla detuvo al sospechoso cuando vigilaba los accesos de un parking privado en la zona. En su poder hallaron herramientas para forzar vehículos y también objetos de un robo reciente. La investigación continúa abierta y no se descartan más imputaciones por otros robos ocurridos en otros municipios. El hombre, que tiene cinco antecedentes policiales, pasó a disposición del juzgado de instrucción en funciones de guardia, que decretó la libertad con cargos.



La investigación continúa abierta y no se descartan más imputaciones.

Tarragona, sola en la petición del área metropolitana

Los taxistas de la capital son los únicos que estarían a favor de la creación de un área metropolitana en Tarragona, tal y como estudia la Generalitat. Esta medida afectaría a los servicios



La estación de AVE sería uno de los espacios incluidos en el área.

que se prestan en la estación de Ave y en el aeropuerto, situados en La Secuita y Reus respectivamente. Según publica diaridetarragona.com, los profesionales de Reus, Salou, Cambrils, Vila-seca, La Secuita y Perafort se oponen a la propuesta realizada por los de la capital al considerar que el servicio ya está bien cubierto.

Desde estos municipios, el sector del taxi insiste en que no es necesaria la creación de un área metropolitana en el Camp de Tarragona. Señalan además que el servicio es "muy bueno" y que sólo se dan pequeños problemas en algunos momentos de verano



Revuelo en Murcia por nueva re

El taxi murciano y otros agentes sociales muestran sus diferencias sobre las últimas modificaciones normativas acaecidas en el sector. Por un lado los turnos dividen a los taxistas. La coalición Radio Taxi 248800, Unión Taxi y Eurotaxi, mayoritaria en la ciudad, fueron quienes pidieron autorregularse, mientras que la Asociación de Taxistas de Murcia (ATM) no lo considera acertado para la región e incluso aventura a declarar que muchos de sus puntos son "ilegales".

Por otro lado la subida en las tarifas convence al sector al completo pero no a asociaciones de consumidores. Consumur, colectivo que defiende los derechos de los usuarios, rechaza de plano la propuesta subida de tarifas de taxi para Murcia, que se espera con incrementos en algunos conceptos superiores al 30%.

"Acierto" vs "riesgo"

Los turnos de fin de semana de los taxistas ya se habían regulado anteriormente de forma satisfactoria, trabajando el 50% de los taxis en cada turno.

Ahora se avecina una nueva autorregulación entre semana. La propuesta fue enviada inicialmente de Radio Taxi 248800 al Consistorio, aunque luego se sumaron a la propuesta dos asociaciones más, Unión Taxi y Eurotaxi. A pesar de que la petición inicial de esta asociación era modificada ligeramente por técnicos del Ayuntamiento, finalmente, a espera de una última reunión que se fijaba para días después del cierre de este número, la regulación quedaría de la siguiente manera: en el turno de mañana (de 5 a 15 horas) trabajaría el 60% de la flota; en el de tarde (de 15 a 1 hora), en 40% y, de noche (de 1 a 5 horas), todos los taxis.

La coalición formada por Radio Taxi, Unión Taxi y Eurotaxi, y representada por el presidente de la Asociación Profesional Radio Taxi Murcia, Juan Martínez Tomás, asegura a nuestro medio que esta regulación sería "un acierto" y cumpliría con la opinión mayoritaria de los taxistas, siendo respaldada por "el 70%", es decir, 183 licencias.



El taxi murciano experimentará cambios en las próximas semanas.

Juan Martínez Tomás aclara que los turnos han sido progresivamente implantados en los grandes municipios, lo que "es señal evidente del acierto que suponen". Bajo su punto de vista, "los turnos establecidos por el Ayuntamiento son totalmente equitativos y da las oportunidades a todos los titulares de licencia, además de asegurar la atención al usuario".

Esta nueva medida autorregulatoria contó también con "el respaldo de las Asociaciones profesionales más representativas de Murcia", esto es, 250 taxistas de los 287 disponibles en Murcia. Además tiene la "ratificación de nueve de los diez componentes de la Mesa Profesional del Taxi y es refrendada por el Consejo de Calidad del Transporte Urbano del Ayuntamiento de Murcia", explica en la nota de prensa Juan Martínez.

La otra cara de la moneda en este asunto, la Asociación de Taxistas de Murcia (ATM), que dispone de un representante en la Mesa Profesional del Taxi, cree que esta regulación es un "sinsentido y totalmente absurda". De imponerse este nuevo sistema de trabajo podría desembocar a que en algunos de los turnos no hubiera taxis disponibles de pequeñas asociaciones como la suya por encontrarse en libranza forzada, lo que llevaría a ser incapaces de prestar servicios a sus clientes y por lo tanto a la pérdida de éstos y al cierre de la emisora, comenta a nuestro medio Javier Bastida, presidente de ATM.

En declaraciones a La Gaceta del Taxi, Bastida explica que la regulación "no tiene una base estadística que indique que ha

descendido el volumen de trabajo un 55% en los últimos años", como indica el dirigente que argumentaron desde la coalición antes mencionada al Consistorio. Para estas asociaciones minoritarias, prosigue el responsable de la Asociación de Taxistas, "hemos incrementado el volumen de trabajo". Al respecto, comenta, Radio Taxi Ciudad de Murcia presentó un informe en el decía que en los últimos años había "aumentado el trabajo hasta un 40%". En su caso particular, puntualiza Bastida, "han ido

ganando más servicios por llevar a cabo políticas de buen trato al cliente".

En opinión de Bastida, "no se ha puesto una regulación acorde a Murcia", pues se ha establecido "sin meditar" y por lo tanto será "un agravio para taxistas y usuarios". Para esta regulación, prosigue el responsable de ATM, "se ha tomado como referencia Benidorm, lo que es totalmente absurdo en Murcia". "Tener el cien por cien de taxis de 1 a 5 de la mañana no tiene sentido aquí porque no es una zona turística con ambiente nocturno. Además hay un gran riesgo en el turno de tarde", confiesa el dirigente. Riesgo que también puede darse en momentos puntuales como fiestas de primavera, la feria de septiembre o los toros, en donde la demanda puede verse desbordada.

Javier Bastida hace un inciso añadiendo que "esta regulación incumple Leyes como la de Libre Competencia, la Libertad de Empresa, los Derechos de los Trabajadores autónomos y por cuenta ajena y la de Protección de Datos porque nos obliga a poner a la vista unos carnets con datos personales", lo que pide a fuentes municipales que den explicaciones al respecto.

Como alternativa a esta autorregulación, la Asociación de Taxistas de Murcia ha repetido que la forma más favorable de mejorar el sector es ampliar la información y la oferta hacia los usuarios, ya que "hay que potenciar el uso de taxis en Murcia y no restringir su presencia", afirman desde esta congregación. Además, proponen soluciones para la mejora del servicio como la puesta en marcha de bonotaxis para

Regulación y tarifas

colectivos como estudiantes o la tercera edad, que hagan su uso más económico al cliente, y el fomento de las pedanías con estos mismos bonos, "que harían que un taxi contara con un descuento de 4 a 6 euros por servicio", asegura Bastida.

Alza en las tarifas

En cuanto a la subida tarifaria, los nuevos precios quedarían de la siguiente manera: la bajada de bandera actual en horario diurno se situaría en 1,80 euros y, en 2,40 euros, en horario nocturno, fines de semana y festivos. Esto representaría un incremento del 33,30% en horario diurno (de 1,80 euros a 2,40 euros) y un 24,60% (De 2,40 a 2,99 euros) en horario nocturno, fines de semana y festivos. Según fuentes del sector las tarifas aumentarían, en el caso de las maletas y bultos, un 71% (De 0,35 euros a 0,60 euros). En el caso del servicio de recogida en estación de ferrocarril y puerto, experimentarían una

ATM asegura que los turnos son "ilegales"

subida de un 52% (De 0,85 a 1,30 euros). En relación al suplemento de los animales de compañía (excepto lazarillos) su coste descendería en un 29,4% (de 0,85 a 0,60 euros). Se eliminaría la carrera mínima, cuyo precio actual es de 3,55 euros, en horario diurno, y 4,85 euros, en horario nocturno, fines de semana y festivos.

Javier Bastida nos cuenta que únicamente queda pendiente que la Consejería de Comercio de Murcia la apruebe y que salga publicado en el Boletín Oficial de la Región de Murcia (BORM).

Si bien es cierto que en este sentido si hay unanimidad en el sector sobre el aumento de los precios en el taxi, la asociación de consumidores Consumur ha rechazado de plano esta alza en los precios en el taxi que

en algunos conceptos es superior al 30%.

El responsable de ATM justifica este incremento argumentando que "no es una subida en sí", ya que "se elimina la carrera mínima y se subirá la bajada de bandera". "Aunque puede parecer que suba bastante el taxi en realidad la subida es mínima, de acorde al IPC", prosigue, añadiendo que llevaban estas tarifas "como siete años congeladas". Además, especifica que "unos conceptos se compensan con otros" y que con estos nuevos precios "las carreras cortas que saldrán más económicas".


Para Consumur esta subida es "desproporcionada e injustificada" y "sólo ayudaría a los intereses del taxi", máxime valorando que el IPC en el último año ha experimentado una subida a nivel nacional de un 0,20%, pero si se referencia el índice interanual de julio de 2013 a julio de 2014, se ha situado en un menos -0,70%.


Rocío Ginzález




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 Coleccion	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	1.991	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.

 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

Novomotor Romarcar (Galiauto)
Telfs. 686 682078 / 607 236476 / 609 257456

 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.



Germán Ubillos.
Premio Nacional de Teatro

Los chicos de Mareny Blau

Cuando llegué al “Ariane” en la playa de Mareny Blau y me asomé a la terraza de mi habitación me encontré con un paisaje brutal, una mar inmenso que como en “Cinerama” estaba encima de nosotros, enfrente, y abarcaba todo el horizonte, el ruido era tremendo, las olas rompían y se deslizaban blancas hasta la orilla dorada, unos chicos volaban sobre las olas arrastrados por paracaídas cortados como una naranja, nunca jamás había visto nada igual, había llegado al fin el mundo, a un hotel, a una Residencia incrustada como la proa del “Titanic” en medio de un océano que no me recordaba en nada al Mediterráneo, al Cantábrico quizá, el Pacífico o el mar de otro planeta, comprendí que allí y sin coche no podría sobrevivir psicológicamente. El principio fue muy duro, desde la cama sonaba el estruendo como las cataratas de Iguazú o las del Niágara.

En la residencia, camareras y amables camareros nos miraban y sonreían. Un poco desesperado eché mano a la cartera y llamé a un amigo de Cheste y a Manuel Toharia, que amablemente se presentó allí en su coche y merendó con nosotros, venía de dejar una reunión de premios nobel en un breve receso y fue fantástico tenerle con nosotros, Manolo Verduch de Cheste también hizo lo que pudo, me compró una gorra blanca de marca para animarme un poco, mi hija me miraba con complicidad y recelosa, sabe que me cuesta muchísimo integrarme en cualquier grupo y a mi edad hacer nuevas amistades es tan difícil como viajar a Plutón.

La reoca fue cuando mi mujer me señaló desde aquella proa inverosímil del “Titánic” una especie de tienda árabe blanca en una playa inmensa sin un solo toldo ni una sola hamaca, el lugar idóneo para que la espichara.

Por aquel entonces ya había conocido a los directores a José Miguel y a Paco de extraordinaria simpatía y categoría personal, pronto sintonizaron y me dejaban amablemente entrar en el despacho a echar una ojeada matutina por su ordenador.

La tienda árabe, la carpa con sillas y coches alargados de ruedas flotantes estaba allí para ayudar a los minusválidos a bañarse. Sentí repugnancia a entrar allí, ¿yo un minusválido?...

Pero a los pocos días bajé a la playa y entré en la carpa, los cuatro monitores jugaban al dominó y al parchís o a las cartas, jugaban con frenesí y no hacían caso a nadie, eso me chocó y me senté en una butaca blanca de plástico. De pronto se pusieron en pie y comenzaron a moverse. Parecía un ballet, cogían a las pacientes las introducían en los misteriosos bólidos y se introducían en el mar, otros menos tullidos iban andando del brazo de ellos. Los veía entrar lentamente en el agua. Pepa sentada sobre la arena me miraba fijamente con sus ojos socarrones e inteligentes y Sofía machaconamente me animaba a bañarme, me conminaba, para ser más exactos. Como en una playa nudista todo era natural allí, era un microcosmos hermético y con vida propia. Fue en ese momento, algo desesperado por las voces conminatorias repetitivas y reiterativas de Sofía, cuando vi a los monitores de Mareny Blau.

Alejandro, Joseph, David y Gema me miraron simultáneamente. Algo, como un electrochock me atravesó de los pies a la cabeza y fue enton-

ces y no antes cuando me sentí como Luis Miguel Dominguín ante Ava Gardner o Lucía Bosé en la barrera.

– Te ofrezco el baño, te ofrezco el toro, no sé si moriré- dije a Sofía extendiendo la mano mientras me levantaba lentamente de la butaca blanca.

Pero David me sujetó de un brazo y Gema, risueña, con los ojos castaños y el largo cabello dorado me ofreció su brazo. Llevaba las uñas de las manos pintadas y también las de de los pies.

Sí, valía la pena morir, pensé, así de acompañado, un autor teatral, un viejo Premio Nacional, era acompañado hasta el mar rugiente por dos arcángeles enviados por Dios para llevar su alma hasta el paraíso.

Y así entramos en el agua y así subimos y bajamos un par de dunas, breves mesetas, y me encontré nadado ingrátido, fuerte como hacía treinta, cuarenta o cincuenta años. Les dije a Gema y a Josep que podían retirarse, que podían volver pero ellos sonreían y me miraban y no se movían y se desplazaban según iba nadando, la pobre chica tiritaba un poco, estaba delgada y era esbelta, su madre era alemana y su padre español, a veces se reía de las tonterías que decía y en el agua eufórico brotaban de ese volcán que siempre fue mi mente de forma desordenada. Joseph se parecía a Christopher Reeves y Alejandro que me esperaba allí en la lejanía a Pep Guardiola, por cierto él nos acompañó amablemente en su coche hasta la estación de Sueca.

David y Joseph, el cuarto, tenía un nombre maravilloso, el nombre de Carreras, de mi amigo Gironella y de Meliá.

Así estuve nadando muchas mañanas gracias a aquellos ángeles jóvenes y risueños, de la playa de Mareny Blau.

Y les dije que escribiendo y después leyendo describes lo que ves pero también lo que sientes por dentro y que el recuerdo es siempre mejor que la presencia, pues en el recuerdo no se cometen errores y en la presencia se pueden cometer y es eso precisamente lo que desgasta el amor.

El último día Joseph, David, Alejandro y Gema prometieron acordarse de nosotros, yo me estoy acordando ahora de ellos, me han enseñado algo nuevo: Que se puede ser feliz bajo una extraña carpa blanca a la luz cegadora de un mar inmenso, formando un “grupo inverosímil” donde todos se entienden, y viviendo por fin el presente como si este fuera a ser eterno.



TABLÓN TAXI

Particular busca conductor de taxi en el ensanche de Vallecas (Madrid). Turno tarde-noche. Alejandro Lima Silva. Telf. 639500921. Email: Alejandrolicencia@gmail.com

Vendo licencia taxi Madrid con coche, (Toyota Prius). Libranza miércoles y par. Precio 150.000 €. Joaquín. Telf. 636480173

ALICANTE. Se vende taxímetro Txd30 con impresora. Pantalla y teclado nuevos. 600 €. Envío a cargo del comprador. Santiago San Román Játiva. Telf. 658413094. Email: santi72alc@gmail.com

Busco taxi para trabajar por turnos a porcentaje, disponibilidad inmediata con experiencia en emisoras, no fumador, en paro, + 45 años. Manuel López. Telf. 669738326. Email: mglmadrid2014@hotmail.com

Compro coche retirado del servicio de taxi. Valoración sin competencia. Señor González. Telf. 670 91 43 91

Vendo licencia taxi Madrid con coche, (Toyota Prius). Libranza miércoles y par. Precio 150.000 €. Joaquín. Telf. 636480173

Español, 38 años y 6 de experiencia, cargas familiares, no fumador, serio. Ofrezco 100 €/d. Con sin emisora, urge. Me encargo de todo. Víctor Morado Sánchez. Telf. 615915963 - 916293065. Email: victor.morado@hotmail.com

Se necesita conductor taxi con experiencia para trabajar solo. Coche nuevo zona Getafe. Enviar curriculum por email. Antonio García Pérez. Telf. 916824207 - 639227976. Email: pcejuela@hotmail.com

Vendo mampara de seguridad para Seat Altea ó Toledo. Perfecto estado, 200 €. Eduardo G. Ortega Huerta. Telf. 686489547. Email: ortegahuertaeduardo@yahoo.es

Busco taxi para trabajar, apuntado en el Inem hace 3 meses, 45 años. Leganés Juan Manuel Pérez Fdez. Telf. 601288161. Email: juanmita_251@hotmail.com

Compro taxis retirados del servicio. Supero cualquier tasación. Mohamed. Telf. 689 39 59 00

Español, busca taxi para trabajar. De 85-90 € dependiendo del vehículo. Persona seria. Anastasio Vecino. Telf. 630518652- 916833759. Email: vecrodan@hotmail.es

Busco conductor para turno noche. Zona San chinarro. X impar. Soy particular. Llamar de 17 a 20 horas. Alejandro. Telf. 639182713. Email: alejandro.soto@gmail.com

Busco coche a porcentaje, experiencia en ambos turnos, parado, 37 años, disponibilidad inmediata. Alberto. Telf. 638311055. Email: albertcamel77@hotmail.com

Vendo taxímetro Txd30 con todos sus componentes actualmente trabajando y funcionando bien 800 €. Luis. Telf. 657749153- 916715846. Email: l.cayu@hotmail.com

Vendo licencia Madrid de jueves par y emisora RTT. Coche Octavia 105cv de cuatro años y medio, embrague y ruedas nuevos y 240.000 kms. Precio. 152.000 €. Pedro Nicolás. Telf. 657944482. Email: penic2010@hotmail.es

Por cambio de vehículo, vendo mampara de seguridad para Skoda Super B2. En perfecto estado y documentación Segurtax. Precio 200 €. Manuel García Caro. Telf. 657332746. Email: turianell@gmail.com

Se necesita conductor de taxi para turno tarde-noche. Coche con emisora y libra martes, 10 horas. Zona Leganés. José Saavedra López. Telf. 654482490. Email: jm.saavedralopez@yahoo.es

Vendo licencia de taxi Madrid con vehículo. Libranza jueves. Octavia con 22 meses garantía de la casa. Precio 155.000 €, negociables. Emilio Fernández. Telf. 626770664. Email: emiliofernandezc@gmail.com

Si te jubilas y no quieres vender. LLÁMAME. Telf. 609 02 86 67. Ofrezco la mejor rentabilidad

Español de 31 años con cargas familiares, busco trabajo de conductor. Más de 11 años de experiencia. Preferible coche solo. Alejandro Gamero Lirio. Telf. 691010378- 911129482. Email: axgamero@gmail.com

Busco trabajo de conductor de taxi para jornada de 8 a 10 horas, seriedad. Tengo 45 años. Madrid, zona S. Mario. Elcio Vivanco Criollo. Telf. 657935672- 912455609. Email: esvc_32@hotmail.com

Español, responsable, experiencia, limpio, cuidadoso y con cargas familiares, busco taxi para trabajar. Jose I. Rubio Guerrero. Telf. 662553670- 918118161. Email: jayma.92@hotmail.com

Busco taxi para trabajar solo o por turnos, Español, domicilio zona ctra. Toledo, alta en el Inem, disponibilidad inmediata. Ángel Luis Garzón Hdez. Telf. 620299187. Email: angelgarzon255@hotmail.com

Español de 56 años con experiencia, busca taxi en turno de noche, preferiblemente con emisora amarilla. Cargas familiares y referencias. Fernando Santos Ruiz. Telf. 609387453. Email: salas_maribel@hotmail.com

Español 47 años, busco taxi para trabajar solo o por turnos a fijo o porcentaje, serio y trabajador, 5 años de experiencia. Rafael García Rosao. Telf. 631486631. email: rosaomavillao@hotmail.es

Se ofrece Conductor de taxi para jornada parcial. Sería una segunda actividad, dispongo de mucho tiempo libre para trabajar. Buena persona. Silva Ramírez Avellano. Telf. 626942062. Email: herminiasilva@msn.com.



1

2

3

4



5

6



RESEARCHERS AT THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA, BERKELEY, HAVE DEVELOPED A NEW METHOD FOR ANALYZING THE DATA FROM A CAR'S SENSORS. THE METHOD IS BASED ON THE CAR'S LOCATION AND THE DATA FROM ITS SENSORS. THE METHOD IS BASED ON THE CAR'S LOCATION AND THE DATA FROM ITS SENSORS.

