

La Gaceta TAXI

La primera revista del sector

AÑO XX
NÚMERO 2188
OCTUBRE 20144

El taxi planta cara en las calles a los ilegales

La CTE en quiebra por
GRAVES NEGLIGENCIAS

www.gacetadeltaxi.com

1

2

3

4



5

6

Mucho por esconder y todo por destapar

“Algo está podrido en Dinamarca”, que diría Hamlet. Corrupción, mala gestión, negligencia, incompetencia e indolencia se han convertido en palabras de nuestro vocabulario cotidiano. La crisis ha sacado lo mejor de nosotros, somos más solidarios, pero también lo peor, somos más corruptibles. En este país tenemos la mala costumbre de hacer negocio con el dinero de otros, dejar la caja vacía y quedarnos con los bolsillos llenos.

Deslealtad, connivencia o dejadez. Estas pueden ser las tres opciones que expliquen lo que ha sucedido en la Confederación del Taxi de España que, víctima de una estafa, tiene que devolver al estado más de 480.000 euros. Mala suerte para la asociación que en tres meses tendrá que decidir si presenta concurso de acreedores o negocia un plan de viabilidad para devolver una cantidad de dinero que no está en sus arcas.

Pero no todo es obra del infortunio. Durante los últimos años, coincidiendo con las fechas de la estafa, desde la presidencia de la entidad no se ha actuado con toda la transparencia que se le exige a quien preside una organización. No lo decimos nosotros, lo dicen los documentos a los que este medio ha tenido acceso y pese a las declaraciones que se han hecho en algunos medios negando lo que ya es innegable con las cuentas sobre la mesa.

Hasta cuatro contabilidades hemos podido consultar de los años 2009, 2010, 2011 y 2012. Una documentación que ha sido reconstruida en diferentes ocasiones y que no aclaran la situación contable de la organización, sino que enturbian aún más el estado financiero de la CTE. Pagos de tarjeta sin justificar, facturas perdidas o dinero en caja inexistente son algunas de las curiosidades que pueden verse en estos documentos a los que ha tenido acceso esta publicación.

Entre la maraña de números que conforman las cuentas y balances de la Confederación se escondía un latrocinio que ha expuesto, negro sobre blanco, que alguien no ha hecho bien su trabajo como gestor.



Año XX- Número 218 - OCTUBRE 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

4. Taxómetro

• Con opinión propia.

6. Primera carrera



• Cuatro contabilidades en la CTE para esconder el “saqueo” de la entidad, que afronta los que pueden ser sus últimos tres meses.

10. Entrevista

• Gabriel Moragues, nuevo presidente de la CTE.

12. En marcha

• ARTE incorpora PayPal a su app Pidetaxi

12. A fondo

• Madrid y Barcelona luchan en las calles contra las apps ilegales.



24. Noticias



• AMT pide la prohibición de Uber ante el juez..
• Atlato denuncia acumulación de licencias.
• Protesta contra autobuses dentro del HUCA.

30. Actualidad

• Málaga prepara paros durante las navidades.



36. Homologados

• Vehículos autorizados para el servicio de taxi.

38. gacetadeltaxi.com

• Tablón online.

Página web: www.gacetadeltaxi.com

Directora: Pilar Glez. Matorra
pymatorra@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.



Iñaki Aramburu

Tarifas 2015 y tiempo de ocupación

En estos días, se está hablando mucho de las tarifas del taxi madrileño para el 2015 y considero que todas las opiniones al respecto son respetables.

En el momento en que estamos viviendo, me generó esperanza que nuestras asociaciones encontrarán alguna coincidencia en el asunto tarifario.

Me refiero a la propuesta conjunta de los 5 de inicio de servicio, con una carencia de tiempo y distancia kilométrica.

En esta propuesta, no estaría de más recordar, como durante muchos años, se han estado escuchando opiniones desde el sector reclamando este tipo de inicio de servicio, como en otras capitales españolas. Lo solicitan nuestras asociaciones, y comienza la tormenta – pongámonos de acuerdo –

Para mí era una buena propuesta, nada descabellada, y que trataba de igualar el inicio del servicio de emisora, con el recogido en la calle o viceversa, para acabar con la eterna disputa que exponían algunos, en que los temas tarifarios siempre se miraba por los servicios telemáticos, parece que no va a poder ser, y sinceramente creo que es un error por parte del ayuntamiento.

También había acuerdo en la propuestas de retirada de la tarifa 2 en las poblaciones del APC, aquí una vez que lo plantean nuestras asociaciones, empiezan las voces discordantes, y tampoco estaría de más recordar lo que tantas veces muchos compañeros opinaban y



se preguntaban en los medios de comunicación, ¿por qué al ciudadano del APC, le tiene que salir más caro el servicio?

Yo he sido un defensor de las Áreas Tarifarias, desarrolladas en capitales europeas y españolas, no generando ningún problema con los usuarios, y entendía que el taxi de Madrid se tenía que adaptar a otra forma de sistema tarifario. Cuando se implantaron con sus respectivos porcentajes entre las tarifas 1,2 y 3, todo funcionaba bien, pero cuando en las posteriores revisiones tarifarias, no se respetan los porcentajes tarifarios, es uno de los motivos, donde realmente el taxi empieza a perder poder adquisitivo, creo que no es el momento de buscar la explicación, que la tiene.

Si antes decía, que en aquel tiempo el taxi, se tenía que ir adaptando a una nueva forma tarifaria, ahora nos encontramos en la misma situación, pero más grave.

No cabe ninguna duda que todos queremos que se nos reconozca el valor de nuestro trabajo, y en nuestro caso, es la tarifa, y mucho menos que se baje, pero no debemos de olvidar la situación que estamos padeciendo, con una competencia bestial e ilegal.

Si nos paramos a pensar y analizar nuestros propios datos de explotación, observamos que

el tiempo de ocupación de nuestros vehículos disminuye, es decir, hoy en día, tenemos un tiempo de ocupación que oscila entre un 18% al 30% en el mejor de los casos.

Tampoco debemos ignorar, como están actuando nuestros competidores, congelando tarifas (Consortio de Transportes), campañas publicitarias agresivas contra el sector, un 20% más baratos que el taxi (app), pero lo más grave, es que hay taxistas que colaboran con esta última, app ilegales, etc.

Podemos subir tarifas, pero eso no hará subir nuestros tiempos de ocupación, más bien al contrario.

Unificar las tarifas en el APC, abaratando la tarifa a casi dos millones de habitantes, ahí sí cabe la posibilidad de recuperar algún usuario (no olvidemos que parte del sector lo reclamaba).

La congelación de tarifas, no gusta a nadie, a mí tampoco, pero en esta ocasión no podemos ser el pim pam pum de los medios de comunicación, y lo que sí pido a quienes nos representan, que den a conocer a esos medios de comunicación que siempre nos vapulean, lo que se está haciendo.

Necesitamos que nuestros taxis estén más tiempo ocupados.



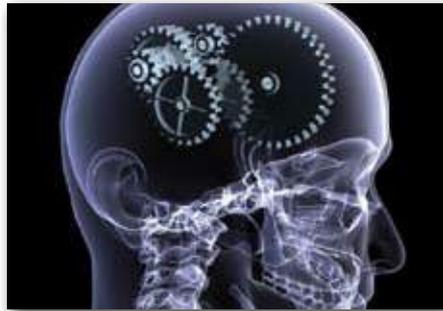


Todo un “sin sentido”

Desde el siglo XVIII, que data el origen de lo que se conoce como anglicismo, hasta que se escribe el primer tratado a mediados del siglo pasado, no hemos hecho sino ir conociendo y reconociendo formas de interactuar, y a la vez copiando lo bueno y lo malo de otro tipo de culturas para nuestra desgracia, mal que nos pese. De los últimos y más peligrosos “startups”, que irrumpen con la fuerza que todos conocemos.

En las últimas semanas escuchamos términos tales como, aplicaciones disruptivas, y fenómenos nuevos como las antes citadas, y todo esto bajo el batiburrillo del sector que cada día quema más y más sus últimas naves en pos de buscar un futuro tan incierto como el de otros muchos.

Sin duda y muy sorprendente, a finales del año pasado, se filtra un documento del BBVA, en el que su propio presidente, Francisco González, ya alerta del peligro de que Google, Apple y Amazon, grandes multinacionales como sabéis, empiecen a operar como bancos en Europa. Este informe desarrollado por la Consultora mundialmente reconocida como es PWC, describe la estrategia de Google y sus compañeros de viaje, en la captación de clientes con productos iguales a de las entidades bancarias. Los bancos también deben de estar



muy preocupados, ya que el informe desarrolla que en el plazo de 2 o 3 años, estaremos viendo tarjetas de crédito y débito operadas por el gigante de las comunicaciones.

Volviendo a lo que nos preocupa, no dejo de preguntarme ¿Por qué seguimos igual que hace años? ¿Por qué no avanzamos juntos? ¿Estas luchas de poder terminaran algún día?

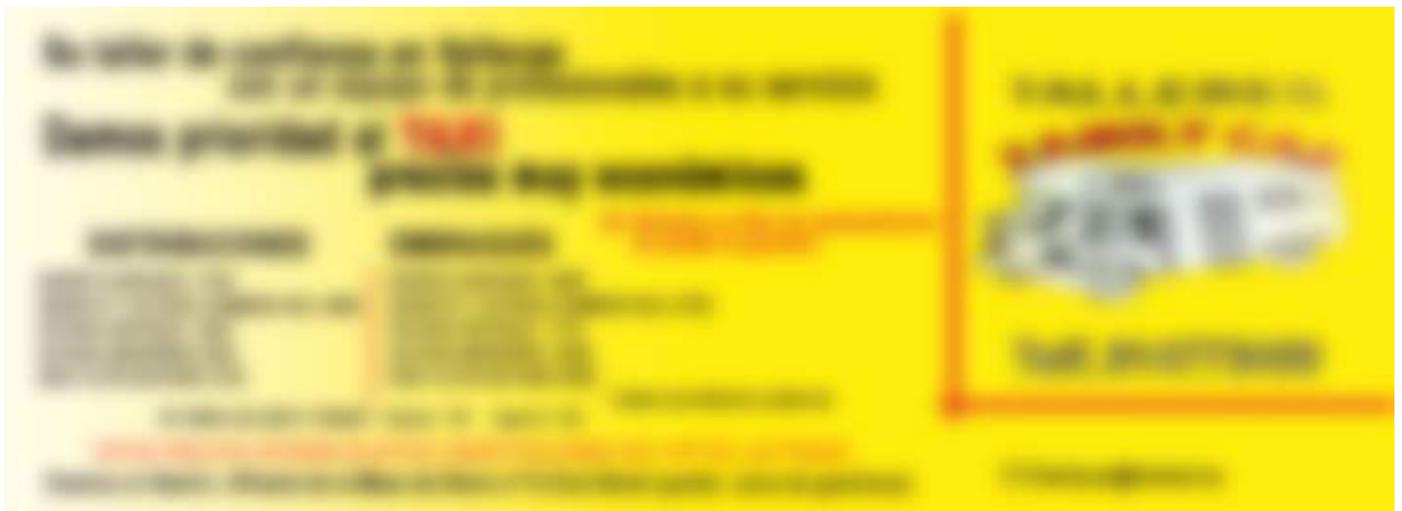
Sabéis compañer@s que en nuestro sector existen esas luchas o esos intereses, llámense; Juntas Directivas, Consejos Rectores, Sociedades Cooperativas, Compañías de Seguros, Talleres, Casas de Repuestos, Gestorías y un sinfín de cientos o miles de personas viviendo alrededor nuestro, y que por no dar su brazo a torcer en alguna que otra ocasión, nos vemos abocados a tan desastroso final, por no mencionar los últimos escándalos a nivel nacional de las subvenciones recibidas por alguna entidad, que ha llegado a costar el puesto a más

Sometidos a los peligros de las “startups”

de uno y más de dos. Y no quiero dejarme olvidado a las administraciones competentes, que casualmente siempre van legislando en nuestra contra, aprovechando que el Ebro pasa por Zaragoza, su disculpa es sencilla, “Aplicación de Directivas Europeas”, que bonita manera de limpiarse las manos, y dejar la pelota siempre en nuestro tejado, y una vez más a la intemperie.

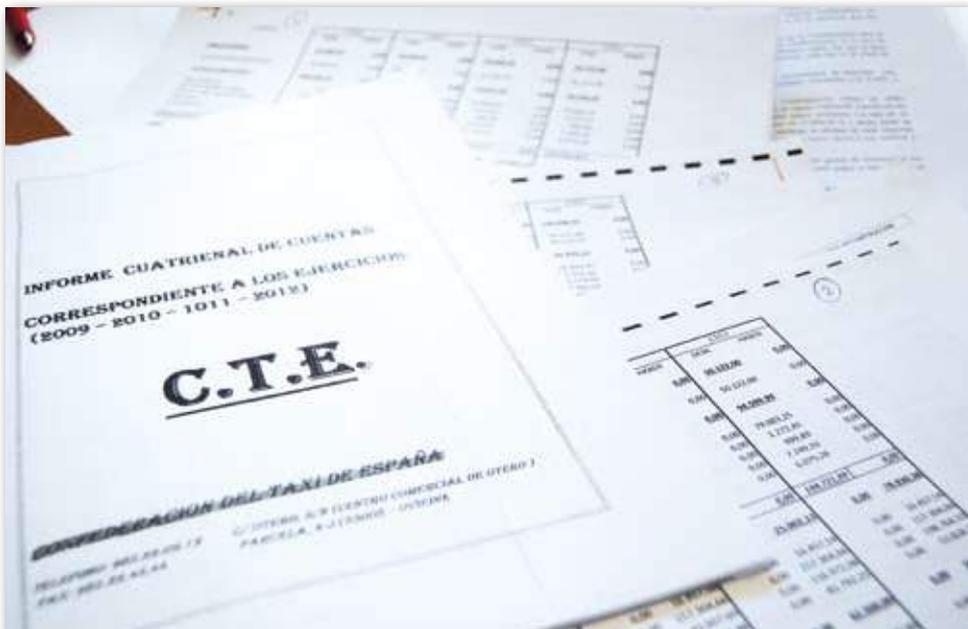
Sus guerras nos perjudican a tod@s nosotros, sus afanes de poder también, ¿Hasta cuándo seremos capaces de aguantar su incapacidad, y su codicia? ¿Nos tocará ver el final de un servicio centenario como es éste? ¿Sufriremos tan duramente una caída, mientras ellos se mofan en sus sillones?

Ojalá el sentido común se recobre, más bien pronto que tarde, porque creo sinceramente que poco tiempo nos queda, y sería muy preocupante terminar de esta manera por culpa de quienes no hicieron su trabajo a tiempo, bien por intereses políticos, bien por propia incapacidad, o simplemente por falta de sentido común. En fin TODO UN SIN SENTIDO.



Escándalo en la CTE

Cuatro contabilidades distintas p



Las cuatro contabilidades diferentes a las que hemos tenido acceso.

Toda historia tiene un comienzo y también un final. Y el final de la Confederación del Taxi de España puede estar cerca, muy cerca, tras casi cuatro décadas de historia defendiendo los intereses del sector a nivel nacional. Un punto y final que nadie hubiera querido poner pero que si nada lo remedia podría producirse en tres meses, plazo máximo para que la organización presente concurso de acreedores al no poder hacer frente a una devolución de casi medio millón de euros a la administración pública.

Este pago de más de 480.000 euros es consecuencia directa de una estafa de grandes dimensiones por parte de un empresario sin escrúpulos, José Luis Aneri, que no sólo ha afectado a la Confederación y que está a punto de llevarla a la desaparición total.

Que la Confederación ha sido víctima de una estafa es algo innegable, pero la Gaceta del Taxi ha tenido acceso a cuatro contabilidades diferentes, que se corresponden con los ejercicios de 2009, 2010, 2011 y 2012, que pondrían en entredicho la gestión del ex presidente, José Artemio Ardura, y del ex tesorero, Luis Fernando Díaz, durante estos años y que revelarían lo que las fuentes consultadas por este

medio han calificado textualmente como un “auténtico saqueo” a la entidad.

En dichas contabilidades, que reflejan los balances de los años antes referidos, hay variaciones en algunos asientos contables. De este modo, las cantidades de pérdidas y ganancias no coinciden de un documento a otro a pesar de tratarse de balances que fueron aprobados por los socios al cierre del año contable y que, según fuentes especialistas en temas financieros consultadas por este medio, no pueden modificarse sin volver a someterse a votación.

El primer documento al que hemos tenido acceso correspondería al informe cuatrienal de las cuentas que fue presentado en el IX Congreso de la CTE celebrado en Candas los días 24 y 25 de abril de 2013. Un documento que, según hemos podido saber por fuentes de toda solvencia, no fue facilitado a ningún miembro de la entidad y de la que se realizó una breve lectura, pero que este medio sí ha podido consultar, tal y como demuestran las pruebas gráficas que ilustran el reportaje.

Un año después, tras conocerse los primeros datos del “caso Aneri”, se solicita una primera inspección contable. El documento entregado, también consultado

por La Gaceta del Taxi, presenta una contabilidad reformada con respecto al anterior informe y comienzan a detectarse las primeras irregularidades. Entre los datos que sorprenden, la compra de un ordenador Apple sin permiso de la ejecutiva, o la compra de una tablet de esta misma marca con cargo a la CTE.

La tarjeta del presidente cargaba al mes más de 1.000 €

También se detectan anomalías en el uso de la tarjeta de crédito, una visa que sólo puede utilizar el presidente, según nos confirman varias fuentes, para costes de representación pero que, sin embargo, se ha empleado con otros fines tales como la compra de productos electrónicos o el acceso a páginas de contactos (Friends Finder). Este último apunte ha sido negado por el ex presidente Ardura, quien acusa al ex tesorero Luis Fernando Díaz de haber utilizado su tarjeta sin su autorización.

Los gastos de la visa ascienden todos los meses a 1.000 euros y muchos de ellos no se justificaban, tal y como queda corroborado en la “última reconstrucción” contable a la que hemos tenido acceso.

En mayo de 2014, el informe sobre la situación de las cuentas de la CTE vuelve a ser diferente a los dos anteriores y en él se detectan nuevos datos. Facturas de joyería, billetes de avión sin justificar, cargos de visa y numerosa facturación “confusa” del Centro de Formación y de la Federación Asturiana del Taxi a la CTE. Sobre este aspecto, y de acuerdo a la información consultada por este medio, la Federación Asturiana debería unos 80.000 euros en concepto de autopréstamo del que ya se habrían adelantado 44.000. Este concepto no está recogido en los estatutos de la CTE, según fuentes consultadas, que establecen claramente que el dinero de la Confederación es para uso exclusivo de la entidad.

También llama la atención el incremento en los saldos de caja, llegando a alcanzar los 22.000 euros “sin que el dinero haya estado en caja en ningún momento”. De acuerdo con las fuentes consultadas por

Esconder el 'saqueo' a la CTE

La Gaceta del Taxi, se habrían eliminado justificantes de pagos en negro de determinados gastos, lo que habría provocado este incremento en la caja. Además, según estas mismas fuentes, la CTE recibe las cuotas de sus organizaciones mediante transferencia bancaria, y los pagos que se efectuaban se realizaban vía talón, algo "innecesario" si realmente hubiera habido en caja esa cantidad de dinero.

Facturas de 6.000 euros a la CTE por parte del Centro de Formación del Taxi por publicidad en su página web, que no está operativa, o 19.000 euros en fotocopias son otras de las irregularidades que se han detectado en la última contabilidad presentada, una "última reconstrucción" que destaca notables anomalías.

Por ejemplo, una factura de 10.000 euros para la realización de 50 trofeos de

Existen facturas de 19.000 € por fotocopias

resina para entregar en el I Congreso Nacional del Taxi celebrado 2011. Una cantidad que difiere considerablemente con un segundo presupuesto comparativo, solicitado por miembros de la Confederación, que no supera los 1.000 euros. De estos 50 trofeos sólo se entregaron cinco. El resto de los trofeos se encuentran en la sede de la Federación Asturiana sin destino conocido.

Más allá de la estafa

La relación de la CTE con Sinergia se inicia en junio de 2010, cuando el presiden-

te José Artemio Ardura firma un contrato de colaboración con esta empresa. Un convenio que, según nuestras fuentes, era totalmente desconocido por el resto de la ejecutiva: no se conocían los términos del contrato ni las obligaciones que contraía la Confederación una vez firmado.

Una de estas implicaciones era la creación de una comisión de seguimiento, que tendría que haber estado formada por dos miembros de la propia Confederación y uno de Sinergia. Una comisión que no se pone en marcha en ningún momento y del que no se informa a la ejecutiva.

Tampoco se pone en práctica el acuerdo de ejecutiva de crear una sociedad limitada para la relación de la organización con Sinergia a través de una figura jurídica y mercantil y por recomendación expresa del abogado, del mismo modo que se



NOMBRE DE EMPRESA	IMPORTE FACTURADOS EN LOS EJERCICIOS				
	2009	2010	2011	2012	2013
ETRASA	106.426,32 €				
CENTRO FORMACIO SERVICIOS TAXI	66.455,88 €	76.575,53 €	114.280,80 €	54.378,50 €	97.028,04 €
GRUPO ELE FORMACION		6.300,00 €			
SINERGIA EMPRESARIAL AVANZADA		309.861,00 €	400.524,02 €		36.480,30 €
KELTY INVESTMENT S.L.					24.187,30 €
DESARROLLOS EMPRESARIALES HOTI					33.919,00 €
Totales	172.882,20 €	392.736,53 €	514.804,82 €	54.378,50 €	191.604,64 €

Sinergia, Kelty y Hostin, las empresas con las que se "troceó" la subvención para formación.

hace caso omiso al mandato de contratar un seguro de responsabilidad civil un año después, en 2011.

Según ha podido saber este medio, en 2011, un año después de que se firmara el primer contrato de colaboración con Sinergia, la CTE no crea ninguna sociedad limitada. Sin embargo, existe una sociedad limitada implicada en los cursos de formación. Es el Centro de Formación del Taxi, que pertenece a la Federación Asturiana del Taxi de la que también es presidente el propio Ardura. Es a través de este Centro del que se gestionan los cursos de Sinergia.

Con la utilización de este centro, la CTE no tiene acceso a las cuentas directamente, del mismo modo que se pierde el control de las comunicaciones, al haber cedido el presidente a Sinergia el domicilio de la CTE a efecto de notificaciones.

Por ello, cuando en enero de 2013 la administración reclama a la Confederación

La CTE ya tuvo que devolver 43.000 € por irregularidades en los cursos

43.000 por errores de justificación en los cursos de 2011, no es hasta que no se embarga esta cantidad en la cuenta de la CTE cuando el presidente y el tesorero descubren lo que ha sucedido. Hablamos ya de 2013, año en el que Ardura es reelegido presidente en el Congreso que se celebra en abril, dos meses después de conocerse este primer error, y en el que, sin embargo, se omite esta información al resto de las asociaciones.

Así lo explica a sus compañeros en un escrito al que hemos tenido acceso el ex tesorero, Luis Fernando Díaz, quien asegura que se le ordenó desde la presidencia

que no diera dicho dato en la explicación del estado de cuentas en el Congreso.

Pagos en negro y gratificaciones

Recordemos que Sinergia fue uno de los patrocinadores de dicho Congreso y, según nuestras informaciones, el pago de 6.000 euros se habría producido en negro. Además del patrocinio, durante la celebración de este acto, el propio José Luis Aneri, que lleva en la cárcel varios meses por estafa, habló de los cursos de formación de su empresa y desde la presidencia se recomendó la empresa como proveedora de cursos de formación.

Otra de las cuestiones polémicas sobre la relación de la CTE y Sinergia fueron las "mordidas" o gratificaciones. Según los datos a los que ha tenido acceso este medio, en 2010 se acordó una comisión del 25%, cantidad que se reduce en los contratos, todos anuales, de 2011 y 2012 hasta el 20%. A día de hoy existen dos versiones del por qué de esta reducción: una que fue una decisión de la propia empresa, mientras que el ex tesorero asegura que el 5% se desvía a la Federación Asturiana directamente.

Otro dato extraño que reflejan los contratos con esta empresa es que en 2012 la CTE firma no uno, sino tres contratos con tres empresas del grupo Sinergia: la propia Sinergia, Kelty y Hostin, en una clara maniobra, explican nuestras fuentes, de "evadir el control sobre la subvención de 122.000 euros al partirla en tres inferiores a 30.000". Preguntado por esta situación por miembros de la propia Confederación, el ex presidente ha asegurado a la CTE que su firma fue falsificada.

El ex presidente Ardura, que declinó hacer declaraciones a este medio sobre cualquier otra cosa que no fuera la Federación Asturiana, ha defendido su gestión al frente de la Confederación y ha señalado a Aneri como principal responsable de la actual situación de la entidad. Sin embargo, no todos dentro de la Confederación han opinado de igual manera y por ello se acordó en mayo de este mismo año la salida del presidente de la CTE. Una salida que finalmente se produjo el pasado 3 de septiembre envuelta, a su pesar, en una gran polémica

Ejercicio 2013		CONFEDERACION DEL TAXI DE ESPAÑA		ULTIMA RECONSTRUCCION	
Las cuentas están fundas el 30 de Septiembre del 2013. No se ha entregado los extractos de todo el año.					
1ª.- Cuenta 113-1. RESERVAS POR AJUSTES CONTABLES:					
Se realizan ajustes en esta cuenta, que supone deducir parte de los beneficios por no ser considerados gastos de este ejercicio, e a la inversa.					
Tesoro Público	3.681,43 €				
Tesoro Público	40.111,21 €				
AEAT	1.563,22 €				
El saldo de la cuenta a 30 de Septiembre es de:	45.354,86 €				
Sin Pérdidas de ejercicios anteriores, que se deben contar a las Pérdidas acumuladas.					
2ª.- Cuenta 418-17. CENTRO DE FORMACION SERVICIOS TAXI:					
Se paga más de lo facturado, el saldo a favor de la CTE al cierre es de: 78.964,31 €					
3ª.- Cuenta 4472-7. FEDERACION ASTURIANA DEL TAXI:					
Siguen facturando a la CTE, y el saldo que refleja al final del ejercicio es: 5.898,82 €					
4ª.- Cuenta 555-8 PARTIDAS PENDIENTES DE APLICACION:					
El saldo que refleja al cierre del ejercicio es de 55.084,51 € y son pagos por hacer un justifico.					
6ª.- Cuenta 579-8. CAJA:					
Todos los movimientos de los pagos son resúmenes sin especificar. Los ingresos son cheques bancarios, se cuenta caja con saldo de: 7.181,17 €.					
7ª.- Cuenta 627-8. PUBLICIDAD Y PROPAGANDA:					
Ver varios movimientos del extracto:					
Centro Formación del Taxi	2.781,80 €				
Kilómetros Presidente	2.088,80 €				
Varios Tarjetas Telepago	3,57 €				
Trazos:	4.874,17 €				
Fna. De 30 de Julio del 2013.					

Sinergia, Kelty y Hostin, las empresas con las que se "troceó" la subvención para formación.

La CTE tiene tres meses para ev



Gabriel Moragues, nuevo presidente de la CTE.

La Confederación del Taxi de España afronta los tres meses más difíciles de su larga vida. Noventa días para trazas un plan de viabilidad que permita a la entidad devolver al estado 485.256,38 euros que le reclama como consecuencia directa de la estafa del 'caso Aneri' de la que la CTE ha sido víctima. De no conseguirlo, tal y como nos explica su recién nombrado presidente Gabriel Moragues, la organización tendrá que presentar concurso de acreedores que pondría fin a casi cuatro décadas de historia.

Un mes después de la dimisión de José Artemio Ardura como presidente de la CTE Moragues ha sido el elegido, con dos tercios de los votos, para liderar un barco que navega con un gran agujero económico en el casco. Una cifra, que roza el medio millón de euros y que, evidentemente, no se encuentra en las arcas de la CTE por más que han buscado en ellas.

Para depurar responsabilidades y conocer al milímetro la situación financiera de la entidad, el Consejo Estatal celebrado el pasado 30 de septiembre decidió poner en marcha una revisión contable y una auditoría de gestión. En esa misma reunión, Moragues, presidente Federación Balear del Taxi, la más grande de las islas, así como de la Asociación de Autónomos del Taxi de Mallorca, asumía la presidencia de la organización.

“Nadie va a querer salvar la CTE si no se depuran responsabilidades”

Y como ya hicimos hace un mes en una entrevista no exenta de polémica, volvemos a interesarnos por el presente, pero sobre todo por el futuro de esta histórica organización del sector que analizamos con su nuevo dirigente.

Gaceta del Taxi.- Un mes después de asumir las funciones de presidente, ha sido ratificado en el cargo por el Consejo Estatal del 30 de septiembre. ¿Cuáles son sus principales objetivos?

Gabriel Moragues.- El primer objetivo es convocar un congreso a tres meses vista. Este es el plazo máximo en que tenemos que decidir el futuro de la CTE, si va a concurso de acreedores o no. Hasta entonces trabajaremos para establecer un plan de viabilidad negociando con la administración que nos permita hacer frente a la deuda. Todos estamos de acuerdo en intentar hacer un último esfuerzo de salvar la Confederación pero, aún haciendo este esfuerzo, está claro que nadie va a querer salvar a la Confederación si no se depuran las responsabilidades. Y por ello se han marcado dos auditorías, una conta-

ble y otra de gestión de cuyos resultados informaremos en el congreso.

G.T.- Hace un mes nos aseguraba contar con un importante respaldo de la CTE. ¿Se ha visto apoyado por sus compañeros?

G.M.- Obtuve los dos tercios necesarios para sustituir al presidente, y mi tesorero a su vez sustituirá al tesorero anterior. De momento trabajaremos en sacar adelante la Confederación durante estos próximos tres meses y después, todo se verá.

Por ejemplo, y a la vista de los resultados, mi intención será cambiar los actuales estatutos para evitar que el tesorero y el presidente pertenezcan a la misma asociación. Es una fórmula que nos permitirá fiscalizar la actividad de ambos dirigentes, no porque vaya haber mala intención, sino para dotarlo de más transparencia.

G.T.- ¿Con qué finalidad se decide realizar dos auditorías? ¿Qué se tiene que demostrar?

G.M.- A través de la auditoría de gestión se pretende evaluar el grado de responsabilidad de los miembros del órgano de gobierno en relación a lo establecido por los estatutos de la entidad. Es decir, en que casos se ha respetado el procedimiento reglamentario y en que casos no. Consideramos que por parte de determinadas personas se habrían producido situaciones que pudieran no estar contempladas en los estatutos y queremos saber a quién corresponde la responsabilidad de las acciones. No se trata de hacer sólo un análisis económico, del que también saldrán, o no, responsabilidades derivadas, que no tiene por qué haberlas, sino que si además de lo que se paga se hace como debe ser.

G.T.- Aunque ha hablado de la posibilidad de presentar concurso de acreedores, trabajan en un plan de viabilidad para evitar la desaparición de la entidad. ¿Confían en conseguir un acuerdo con la administración para poder hacer frente a la multa?

G.M.- Comenzaremos a trabajar en ello en cuanto sepamos con quién tenemos que sentarnos a hablar para exponerles nuestra situación. Los compañeros estamos dispuestos a hacer un esfuerzo para salvar la CTE. Y estoy convencido, vista la posición de los socios durante el Consejo, de que se puede llegar a una fórmula de

el concurso de acreedores

La CTE trabajará en un plan de viabilidad para el pago de la multa

pago razonable y nosotros nos comprometemos a pagar, eso sí como he dicho antes, con la condición de que se asuman responsabilidades. Si bien es cierto que la responsabilidad política del presidente ya se ha asumido puesto que dimitió en el mes de septiembre.

G.T.- El mes pasado nos adelantó la crítica situación financiera de la CTE. Un mes después, ¿puede ofrecernos más datos?

G.M.- No voy a decir más, porque prefiero ser prudente y hasta que la auditoría no esté hecha y no se puedan determinar las responsabilidades prefiero no hablar sobre este tema. Tenemos que conocer quiénes son los responsables de la situación actual de la CTE y eso es algo que determinarán las dos auditorías. Aquí de momento el único estafador es el señor Aneri.

Estamos hablando de una entidad con 37 años de historia que siempre ha estado saneada económicamente, que hacía poca formación del ministerio porque siempre se hacía a través de los centros propios de las asociaciones de la Confederación.

El problema surge a raíz de la subcontratación con esta empresa en concreto, porque también se ha subcontratado con otras empresas en ocasiones anteriores

nistración con nuestro patrimonio por algo que no conocíamos. Y desde hace años la CTE ha realizado cursos y nunca ha habido un problema, se hacían a través de la propia Confederación con un mayor control sobre los mismos y ahora, sin embargo, al haber confiado en esta empresa, esta empresa nos ha estafado.

Para conocer qué ha pasado para llegar a esta situación vamos a acudir a una revisión contable, revisando documento a



José Luis Aneri, detenido en el mes de febrero por el fraude de los cursos de formación.

y ningún problema. Pero hemos dado con un estafador y nos ha afectado de lleno.

Depurar de responsabilidades

G.T.- ¿Por qué es tan importante depurar responsabilidades dentro de la ejecutiva?

G.M.- Estamos todos asustados porque tendríamos que responder ante la admi-

documento la contabilidad y después qué tipo de comportamiento han tenido el presidente y el tesorero. Señalo a estas dos personas porque eran ellas quienes llevaban el día a día de la Confederación.

El resto de la Ejecutiva sólo nos reuníamos dos o tres veces al año, aunque alguno como 2013 sólo una vez. Por eso es fundamental que se determine el grado de responsabilidad de todos los que formábamos parte de la Ejecutiva y si la gente ha actuado de acuerdo a los estatutos, si alguien los ha vulnerado o no.

Quiero dejar claro que cuando hablamos de depurar responsabilidades puede ser simplemente por una actuación indebida, no sólo se trata de haber actuado en contra de los estatutos.

G.T.- El Consejo Estatal, que se celebró en Madrid, duró seis horas. En todo este tiempo, ¿qué otras decisiones se tomaron?

G.M.- También se ratificó una querrela contra Carlos Aneri y la empresa Sinergia que ya ha sido presentada ante la justicia. Lamentablemente somos conscientes de que cobrar de ese individuo va a ser muy complicado.

G.T.- Imaginamos que la situación interna que vive la ejecutiva de la CTE no estará atravesando sus mejores momentos...

G.M.- Hay situaciones que prefiero no entrar a valorar en un medio de comunicación hasta que todo esto se resuelva. Aunque bajo mi punto de vista hay diferentes grados de responsabilidad entre unos y otros, pero prefiero que eso lo establezca la auditoría.



ARTE incorpora un nuevo sistema de



A la asamblea extraordinaria acudieron representantes de nueve radio taxis y se siguió la reunión por videoconferencia desde Barcelona.

Alcalá de Henares y Salamanca, últimas incorporaciones en ARTE

La Asociación de Radio Taxis de España, ARTE, no deja de crecer y suma ya 43 municipios en España. En la asamblea extraordinaria celebrada el pasado 7 de octubre en Madrid, se ratificó la entrada de dos nuevos radio-taxis, Salamanca y Alcalá de Henares y se aprobó la implantación del nuevo sistema de pago PayPal que esperan que esté operativo a principios del próximo año.

Julio Hernández, presidente de Radioteléfono Taxi Madrid y de la Asociación de Radio Taxis de España, ARTE, presidió la asamblea celebrada el 7 de octubre en la sede de la organización nacional en Madrid y a la que acudieron compañeros de diferentes puntos de la geografía española para conocer la situación actual de la entidad. Además, se ratificó la entrada de Salamanca y Alcalá de Henares, que se suman a las últimas incorporaciones de Benidorm y Marina

Baixa, Narón [A Coruña], Mazarrón (Murcia), y Marina de Aljarafe en Sevilla. En unas estimaciones, la flota de ARTE estaría superando los 13.000 vehículos en el conjunto de España y desde la ejecutiva continúan trabajando día a día para que se vayan sumando nuevas radioemisoras.

Una de las ventajas que tiene incorporarse a ARTE es que se está trabajando para que cualquiera de los sistemas de gestión de flotas sea compatible con el sistema de Pidetaxi. Y por ello se informó a los asisten-



La flota de Pidetaxi supera ya los 13.000 vehículos

go electrónico

tes de la actualización de protocolos que se está llevando a cabo.

Además, se aprobó la próxima puesta en marcha del sistema de pago PayPal a partir de enero de 2015. Un sistema muy sencillo que permite los consumidores pagar de forma segura cómoda y rentable. Tan sólo es necesario tener una cuenta de correo electrónico y una cuenta en PayPal. Basada en la infraestructura financiera existente de cuentas bancarias y tarjetas de crédito, esta fórmula crea una solución global de pago en tiempo real. Un servicio especialmente pensado para pequeñas empresas, vendedores por Internet, particulares. Gracias a esta novedad los usuarios que lo deseen no necesitarán ni llevar dinero en efectivo para pagar una carrera que soliciten con Pidetaxi porque, con un solo click, podrán efectuar el pago.

Central virtual ya en marcha

También se informó a los asistentes de las novedades en el desarrollo de la nueva central virtual Alfa6 que ya funciona en Aljarafe, Gijón y Barcelona. Un sistema que destaca por la descentralización del centro de control, la posibilidad de compartir gastos y programa con otros radiotaxis y la eliminación de elementos físicos de nuestra sede social, tales como servidores, centralita, líneas de conexión telefónica, línea de datos, etc.

Gracias a este programa, desarrollado por Taxitronic, con una misma llamada registrada en Madrid se podrá dar servicio a un cliente en Córdoba y otra vez en Ma-



La nueva central virtual opera ya en el Aljarafe, un APC de 36 m municipios.

Más de 13.000 taxis ofrecen servicio a través de Pidetaxi

drid. Es decir, cada radiotaxi despachará igual que se está haciendo ahora a través de Pidetaxi. Con este nuevo sistema, ARTE tendrá una ilimitada capacidad en cuanto a memoria de almacenamiento.

Pidetaxi sigue sumando ciudades

Desde su presentación en noviembre, el crecimiento de la aplicación es constante

y ya está operativa la última actualización del programa, así como nuevas versiones compatibles con BlackBerry y Windows Phone.

Además de estas actualizaciones, ya se ha completado la integración de la aplicación Pidetaxi con otros sistemas de gestión de flotas, además de Taxitronic, como son Demesix y Auriga y han anunciado que en breve terminarán con la de Autocab. Un avance muy importante que permitirá a todos los profesionales de ARTE contar con esta innovadora aplicación a nivel nacional.

Los taxistas confían en los beneficios del AutoGas



Las estaciones de servicio son más de 280.

El sector del taxi ha vivido muy de cerca la crisis en los últimos años. Ellos conocen la importancia del ahorro y la eficiencia en su trabajo y han encontrado un aliado que les proporciona ambas características: el AutoGas, también conocido como GLP de automoción.

Lo utilizan en torno a 4.000 taxistas en España, donde más de 34.000 vehículos ya circulan propulsados por AutoGas. Europa también conoce sus beneficios. Los diez millones de vehículos a GLP en el continente europeo dan cuenta del enorme desarrollo que este combustible alternativo ha alcanzado. A nivel mundial, la cifra de vehículos AutoGas asciende a más de 21 millones, no en vano es el carburante alternativo más utilizado del mundo.

Los vehículos AutoGas son 'bifuel', es decir, tienen dos depósitos (GLP y gasolina) que se pueden utilizar indistintamen-

te sin alterar la conducción, proporcionando al automóvil una mayor autonomía. Cuentan con las mismas prestaciones que los motores convencionales, sin embargo la conducción es más suave, silenciosa y sin vibraciones, proporciona un menor desgaste del motor y supone un ahorro de hasta el 40% con respecto a los carburantes convencionales. Además, su funcionamiento es más limpio y ayuda a mejorar la calidad del aire urbano por sus bajas emisiones de partículas contaminantes (NOx y CO2).

En la actualidad, **cada vez más fabricantes ofrecen vehículos nuevos con GLP** en sus gamas. Se estima que el 10% de las renovaciones anuales de vehículos eficientes y de bajas emisiones que se realizan en el sector profesional del taxi son de AutoGas. También existe la posibilidad de transformar un vehículo en uso con motor de

gasolina a la modalidad 'bifuel'. Esta es una opción muy interesante para los taxistas que buscan abaratar costes de su vehículo a gasolina. En España ya existen en torno a 760 talleres homologados que realizan dicha transformación.

Cerca de 4.000 taxistas en España lo usan

Estas ventajas lo sitúan entre los carburantes alternativos más apoyados por las administraciones, con ayudas a la renovación del parque automovilístico con vehículos eficientes y de bajas emisiones como el PIVE 6 y el PIMA Aire. En grandes ciudades como Madrid, hay ayudas al AutoGas para el sector del taxi y bonificaciones en el Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM).

Repsol, por su parte, mantiene acuerdos con ayuntamientos que benefician al colectivo del taxi, como evitar las restricciones de tráfico rodado que se puedan adoptar a estos vehículos. Los taxistas también se han sumado a programas de ayudas públicas locales como el del Ayuntamiento de Madrid, que da incentivos a los titulares de licencias con AutoGas.

El GLP de automoción es cada vez más accesible. Repsol, como líder en la distribución de hidrocarburos en la Península y Baleares, apuesta por el desarrollo de este carburante alternativo en el mercado español. De hecho, ya son más de 280 las estaciones de servicio Repsol que suministran AutoGas y 290 'skids' o surtidores ubicados en instalaciones de empresas y colectivos profesionales como las cooperativas del taxi.

Motores de inyección directa con GLP

Los elevados niveles de contaminación, sobre todo en las grandes ciudades, obliga a las administraciones y, consecuentemente, a la industria del automóvil a tomar medidas.

Los niveles de emisión permitidos obligan a fabricar motores de combustión más eficientes. Esto se consigue con los motores de gasolina de inyección directa, ya que al introducir el combustible directamente en la cámara de combustión se consigue una mejor realización de la misma reduciendo, por lo tanto, los niveles de emisiones nocivas.

El grupo de empresas Volkswagen, formado por Audi, Seat, Skoda y la propia Volkswagen, ha sido uno de los pioneros en incorporar este tipo de tecnología (TSI) a sus vehículos y en la actualidad la mayoría de los fabricantes disponen de este tipo de motores en sus programas de fabricación



La tecnología TSI se va imponiendo en todas las marcas.

o los incorporarán en breve, de manera que se espera que en el año 2020 dominen en el mercado los vehículos con motores de gasolina de inyección directa.

Dentro de todo este panorama hay una mala y una buena noticia. La mala noticia es que en un reciente estudio realizado en TÜV Nord con tres motores de gasolina de inyección directa (Ford Focus 1.0 L3 Eco-

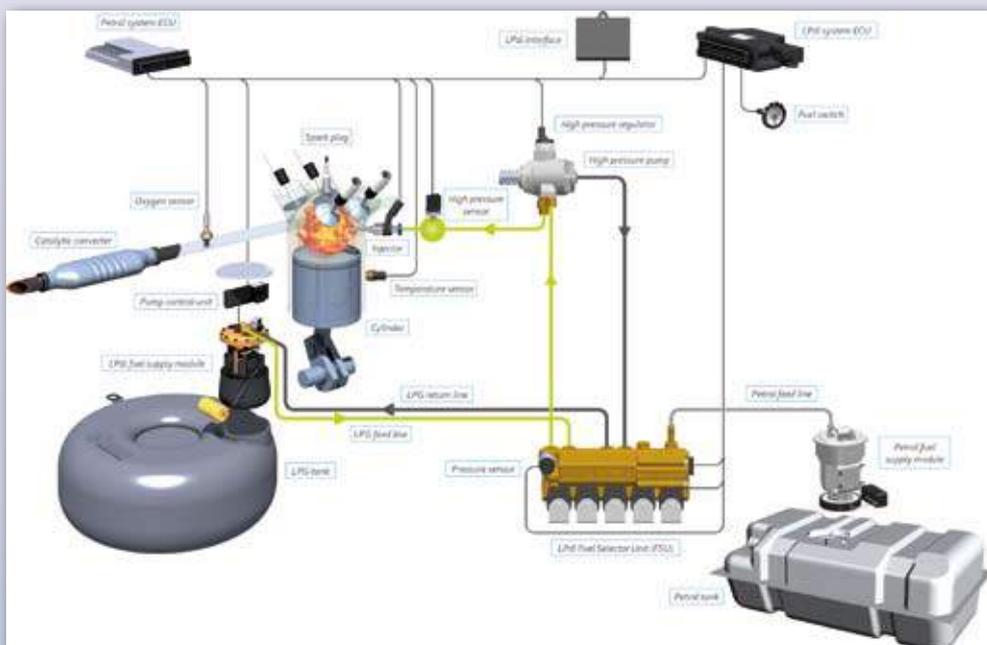
Boost, Hyundai i40, 1.6 L4 GDI y Renault Megane 1.2 L4 TCe) se ha comprobado un aumento de la emisión de partículas PM 2,5 (las más nocivas) con respecto a tecnologías anteriores. De todas maneras es fácil paliar esta mala noticia con la incorporación de un filtro antipartículas de gasolina. Estos filtros, que pueden tener un precio del orden de los 50€, tienen un estupendo y eficaz comportamiento, no afectando al rendimiento, ni a un hipotético aumento del consumo, ni al escape.

La buena noticia es que la utilización del GLP como combustible en fase líquida permite la transformación de estos motores sin ninguna pérdida de eficiencia y pudiéndose aprovechar las ventajas que este combustible presenta en cuanto a precio, menor contaminación y mejor comportamiento respecto a las partículas.

La empresa holandesa Vialle, representada en España por la empresa BUNET-GLP, dispone de un innovador y poco invasivo sistema que permite inyectar el GLP directamente en la cámara de combustión a través de los propios inyectores del vehículo y su bomba de alta presión, manteniendo así los inyectores lubricados constantemente.

La selección del combustible se realiza mediante una unidad de selección de combustible (FSU), como se puede ver en la figura adjunta, y el conductor, a su voluntad, puede incluso utilizar únicamente el GLP como combustible.

Actualmente se dispone de sistemas de transformación para motores de las marcas del grupo Volkswagen, Kia, Hyundai y el EcoBoost de Ford. Para el sector del taxi, esta solución puede ser tremendamente interesante por su reducido coste y el ahorro en combustible.



Esquema de inyección directa + GLP.

El taxi, preparado para luchar contra las apps 'disruptivas'



Manuel Sánchez y Alberto Matas, del Grupo Regional del Taxi y miembros del Grupo Élite.

Seis meses ha tardado UberPop en ofrecer sus servicios de transporte de pasajeros en Madrid tras aterrizar en Barcelona. A pesar de la presión del sector y de las amenazas de la Comunidad de Madrid, esta empresa norteamericana opera en la capital desde el pasado mes de septiembre en medio, una vez más, de una gran polémica.

Tras varios encuentros con el sector y con el recuerdo de dos multitudinarias manifestaciones y un paro nacional hace unos meses, el Gobierno regional ha abierto un expediente sancionador a la empresa por no presentar la documentación requerida para demostrar que contaba con los permisos necesarios para realizar este servicio. El pasado 3 de septiembre, según fuentes de la Consejería de Transporte, en una de las inspecciones rutinarias contra el intrusismo, ya fue multado un vehículo de esta app cuyo conductor se enfrenta con una multa de 4.000 euros.

Sin embargo, el sector no termina de confiar en la buena voluntad y en las promesas del gobierno regional y pide "más acción y menos palabras". Para hablar sobre la llegada de esta "plataforma disruptiva" a la capital y de las medidas que se deben tomar, hablamos con Manuel Sánchez y Alberto Matas, dos taxistas estrechamente vinculados con la política más

activa del sector, responsables del Grupo Regional del Taxi y miembros también del Grupo Élite.

Adelantan que el taxi madrileño está preparado para luchar contra esta amenaza y que se ha establecido un calendario de concentraciones, siguiendo su lema de "presión más negociación", que arrancó el 14 de octubre con una manifestación entre Atocha y Cibeles.

La CAM ha comenzado a sancionar conductores

Gaceta del Taxi. Ustedes son miembros del Grupo Élite en Madrid. ¿Qué acciones están realizando para combatir el intrusismo?

Manuel Sánchez. El grupo realiza esa labor de inspección que en muchos casos no hace la propia administración. Se combaten todos los entresijos del intrusismo y la competencia desleal, una selva que se ha generado por falta de medios personales y materiales. Es una labor muy admirable la que hacen estos compañeros.

Alberto Matas. Ha llegado un momento en el que somos los propios compañeros los que decidimos, primero en Barcelona,

después en Madrid y otras ciudades, decir basta. Cuando vemos una situación de claro intrusismo lo ponemos en conocimiento de la administración, porque son ellos quienes tienen que hacer el resto. Pero nosotros no podemos estar todo el día en la calle haciendo un trabajo que no nos corresponde a nosotros, sino que tenemos que demandar que sean las propias administraciones las que actúen como inspectores y controladores del transporte. Hay una clara dejadez de funciones por parte del Ayuntamiento porque, aunque quiera lavarse las manos, lo cierto es que las competencias en materia de transportes urbanos recaen en él. Otra cosa es que no quiera poner los efectivos.

G.T. Ha mencionado dejadez de funciones en el Ayuntamiento. ¿Cómo calificaría la labor de la administración y de las asociaciones?

M.S. Esa dejadez de funciones viene por la falta de formación que existe dentro del propio ayuntamiento. Hace años, eran funcionarios que conocían perfectamente cómo se trabajaba y en qué consistía el sector, no como ahora que carecemos de un órgano real al que acudir con cualquier problema. En una legislatura se ha



Desde Élite piden a la administración más acción.

cambiado hasta en cuatro ocasiones de concejal y no se está tratando al taxi como se merece porque no se involucran en los problemas reales del sector.

A.M.- Lo mismo que les pasa a los políticos le pasa a las asociaciones, aportan mucho a nivel de ideas pero no conocen la normativa y es algo que nos lleva a todos a la ruina. No tenemos plan de futuro porque se está trabajando muy mal a nivel asociativo.

“Más acción y menos palabras”

G.T.- ¿Creen que la respuesta de la administración será suficiente para acabar con esta amenaza?

M.S.- Entendemos que es la propia administración la que tiene que actuar rápidamente, no hacer un comunicado de intenciones. Queremos más acción y menos palabras.

“Lo que es ilegal se sanciona, se suprime y se multa”

A.M.- Nosotros apostamos por la negociación con presión y creemos que lo que es ilegal se sanciona, se suprime y se multa

G.T.- Además de labores de inspección y control, ¿qué otras acciones realiza el grupo para concienciar del problema?

M.S.- Élite también quiere conciencias a los propios taxistas de cómo tiene que trabajar realizando una labor de autocontrol. Tenemos que tener claro que las actuaciones negativas que puedan salir del sector nos afectan a todos. A veces nuestra peor publicidad somos nosotros mismos

y queremos acabar con esta imagen del sector.

Hay que pensar mucho en los usuarios y aun sabiendo las dificultades que estamos teniendo, no queremos que exista un desvío de opinión. Tenemos su respaldo y en las acciones de control al intrusismo también les explicamos en qué consiste ese sistema y cómo les puede afectar.

A.M.- Los usuarios del taxi son fieles al sector, porque el taxista siempre ha dado seguridad. La seguridad que tienen con un taxista no la tendrán con otros tipos de conductores que no cumplen con lo establecido en la ley. A lo mejor intentan llevarte al tema de la economía colaborativa y tú les explicas bien explicado lo que significa realmente esta plataforma e incluso te dan las gracias por haberlo hecho.

Élite Barcelona se hace fuerte frente a los ilegales

Desde el pasado mes de mayo Uber opera en Barcelona. En respuesta a este desembarco, los taxistas se pusieron en pie de guerra contra la ‘app’, convocando actos, marchas y manifestaciones varias.

Élite Barcelona, bajo el lema “Hartos de estar hartos” ha sido uno de los grupos que más se ha hecho oír en este tiempo, protestando además por otras formas de intrusismo profesional. Han avanzado mucho en estos meses: recientemente se han constituido en asociación y ya hay en sus filas más de 1.000 socios. Hemos hablado con Iván, alias ‘Patxi’, uno de los portavoces del grupo, quien comparte con nuestra revista que “al igual que se les exige obligaciones” ellos también “reclaman derechos” frente a los irregulares.

Gaceta del Taxi.-Tenéis previsto un calendario de movilizaciones en octubre, ¿cuáles serán las fechas?

Iván (‘Patxi’)- La primera es una fecha bastante importante, el día 15 de octubre, cuando se reúne el Pleno del Parlamento de Cataluña. Tenemos una concentración



Iván, alias ‘Patxi’, uno de los portavoces de Élite Barcelona.

Han conseguido 1.000 asociados en dos semanas

allí. El día 20 tenemos una manifestación nocturna. Saldrá de la estación de trenes de Sants y acabaremos en la Consejería de Transportes, donde habrá un parlamento y unas ‘sorpresas’. Queremos invitar a los usuarios a que vengan a verlo, explicarles

de forma clara por qué estamos llegando a esta situación.

G.T.- ¿Y qué es lo que os lleva a esta situación?

‘Patxi’.- No estamos hablando de que queramos más dinero. Solo pedimos que, al igual que se nos exige una serie de obligaciones también tengamos derechos. Únicamente reclamamos trabajar dignamente, no estar continuamente preocupados haciendo labores de policía pensando que no vamos a llegar a fin de mes porque el coche que tenemos al lado está trabajando sin pagar impuestos. Eso sólo crea economías sumergidas.

Si estamos con un transporte regulado que se regule para todos. La normativa europea que dice que tiene que haber 2,5 taxis por cada mil habitantes. Y nosotros estamos en Barcelona con 3,7. No nos quejamos de esto, lo podemos soportar. Pero no que no podemos permitir es estar trabajando con una gente que lo hace de manera ilegal.

En 6 meses tenemos censados más de 1.200 coches ilegales. Y esto sólo en



THE
BEST
WAY
TO
KEEP
YOUR
DOG
SAFE
IS
TO
KEEP
IT
OFF
THE
ROAD.

THE
BEST
WAY
TO
KEEP
YOUR
DOG
SAFE
IS
TO
KEEP
IT
OFF
THE
ROAD.

THE
BEST
WAY
TO
KEEP
YOUR
DOG
SAFE
IS
TO
KEEP
IT
OFF
THE
ROAD.

THE
BEST
WAY
TO
KEEP
YOUR
DOG
SAFE
IS
TO
KEEP
IT
OFF
THE
ROAD.

THE
BEST
WAY
TO
KEEP
YOUR
DOG
SAFE
IS
TO
KEEP
IT
OFF
THE
ROAD.

THE
BEST
WAY
TO
KEEP
YOUR
DOG
SAFE
IS
TO
KEEP
IT
OFF
THE
ROAD.

THE
BEST
WAY
TO
KEEP
YOUR
DOG
SAFE
IS
TO
KEEP
IT
OFF
THE
ROAD.

THE
BEST
WAY
TO
KEEP
YOUR
DOG
SAFE
IS
TO
KEEP
IT
OFF
THE
ROAD.

THE
BEST
WAY
TO
KEEP
YOUR
DOG
SAFE
IS
TO
KEEP
IT
OFF
THE
ROAD.

THE
BEST
WAY
TO
KEEP
YOUR
DOG
SAFE
IS
TO
KEEP
IT
OFF
THE
ROAD.

THE
BEST
WAY
TO
KEEP
YOUR
DOG
SAFE
IS
TO
KEEP
IT
OFF
THE
ROAD.



THE
BEST
WAY
TO
KEEP
YOUR
DOG
SAFE
IS
TO
KEEP
IT
OFF
THE
ROAD.

THE
BEST
WAY
TO
KEEP
YOUR
DOG
SAFE
IS
TO
KEEP
IT
OFF
THE
ROAD.



El grupo Elite Barcelona, en la protesta del 1 de julio.

Barcelona. A nivel nacional podemos estar hablando de que pueden suponer el 50% de lo que realmente son los taxis. Nosotros estamos regulados para lo bueno y lo malo, no sólo para pagar. Por eso pedimos a la administración que nos proteja, que nos cuide de la llegada de intrusos.

G.T.- ¿Qué es lo que demandáis?

'Patxi'- Buscamos el mismo fin: lo mejor para el usuario y el taxi. Intentamos que todo sea legal, con la normativa en la mano.

Tenemos que procurar que la palabra "taxi" sea una palabra con connotación

positiva. Queremos que el taxi sea limpio, reconocido, que la gente vaya segura y no piense que le vaya a estafar. Queremos que además sea un sector cercano y querido por la sociedad. El problema es que el sector lleva tanto tiempo hundido que ahora está siendo difícil reflotarlo.

Desde Barcelona estamos acercándonos mucho a la sociedad, estamos haciendo traslado a gente con dificultades, colaboraciones con asociaciones, campañas de donación de sangre, etc. Todo para que la ciudadanía conozca al sector.

Nos gustaría aclarar a los compañeros de toda España que no se olviden que he-

mos estado apesados durante mucho tiempo y ahora el sector empieza a estar unido.

G.T.- Si no conseguís nada con este paro el 7 de noviembre comenzará un paro indefinido, ¿es así?

'Patxi'- Sí, correcto. La administración está tomando poco a poco cartas en el asunto. Recientemente han dicho que van a inmovilizar los piratas 3 meses, por ejemplo. El problema es que no lo creemos. Queremos un compromiso en firme y real. Queremos que sean conscientes de que si el día 7 no se soluciona todo esto el mundo entero verá lo que está pasando en Barcelona.

G.T.- ¿Entonces podríamos decir que el apoyo de las instituciones es escaso?

'Patxi'- Estamos teniendo reuniones con ellos pero estamos esperando a ver como acaban de solucionar el conflicto. Queremos que sientan que estamos encima y nos vean como una amenaza en el aspecto de que como no cumplan lo prometido no vamos a quedarnos quietos. Esto es muy sencillo, si hablan que cumplan. Esto se traduce en la palabra compromiso. Si realmente tienen intención de hacer esto pues adelante, a hacer frente al problema.

G.T.- ¿Planeáis acciones conjuntas con otras ciudades?

'Patxi'- En un principio va a ser sólo en Barcelona. Aunque Elite también está en Bilbao, Madrid, Valencia, Granada, etc. cada una de estas ciudades tiene su propia problemática. Con Madrid se está hablando de alguna protesta conjunta, pero aún no hay nada en claro. Madrid se mueve más por sindicatos. Ahora están empezando a levantar la voz y darse cuenta de que muchos de estos sindicatos lo único que hacen es defender su pan en vez de al colectivo.

G.T.- ¿Estáis constituidos como asociación en Barcelona?

'Patxi'- Nos constituimos como asociación hace 15 días. La aceptación en este tiempo está siendo muy buena y hemos rebasado con creces nuestras expectativas. La gente se está asociando de una manera muy rápida. Llevamos dos semanas y hay más de 1.000 afiliados. La asociación no cobra cuota, sólo sirve para hacer fuerza y conseguir la unión del sector.

Olga Lobo/Rocío González

100%

100% Satisfaction Guarantee
100% Quality Control
100% Customer Service

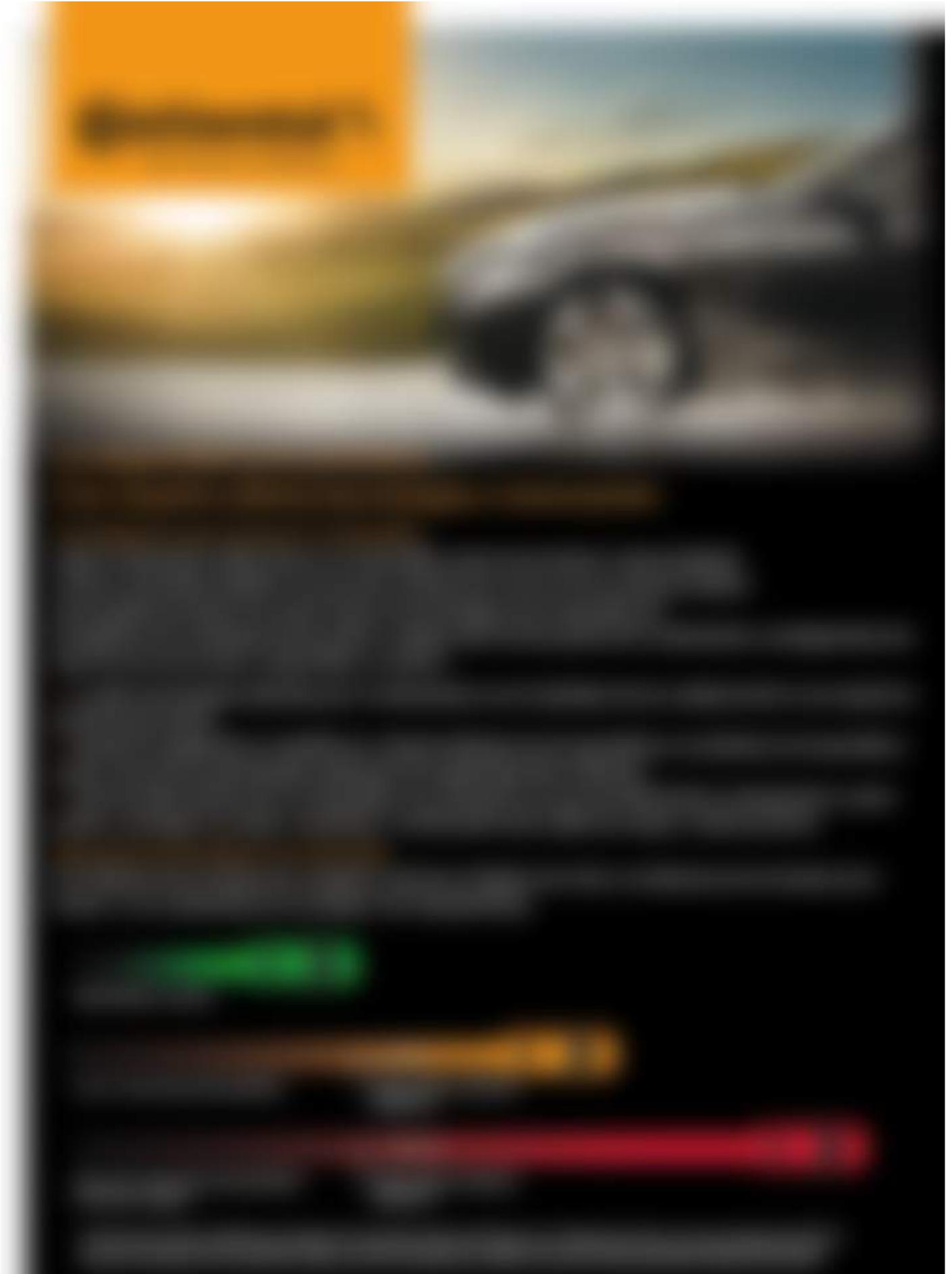


100% Satisfaction Guarantee

100% Quality Control



100% Customer Service





Nueva manifestación en Madrid contra las apps ilegales

Al cierre de esta edición, la Federación Profesional del Taxi mantenía convocada una marcha desde la Glorieta de Atocha a Cibeles. Con este acto, los profesionales denunciaban las aplicaciones "ilegales" que operan en el sector del

transporte y que han llegado recientemente a la capital. El presidente de la Federación Profesional del Taxi, Julio Sanz, afirmaba que "no pueden permitir que ocurra como en Barcelona, que se están resolviendo ahora los expedientes abiertos el pasado abril", a lo que luego añadió que "la Consejería se comprometió, a cerrar los procesos sancionadores que se abran en un plazo máximo de cuatro semanas". En la nota de prensa de la convocatoria de la manifestación, se exigía a la Comunidad de Madrid "agilidad" a la hora de aplicar las correspondientes sanciones a estas 'apps'. Además de ser

sancionados por la Consejería de Transporte, esta agrupación comentaba que estas compañías y los conductores que trabajan para ellas deben ser denunciados ante Economía y Hacienda, "al tratarse de una actividad de economía sumergida que opera exenta de pagos y tributos; ante la Seguridad Social, porque los conductores nos están adscritos a su régimen, y ante la Dirección General de Tráfico, al no poseer ningún tipo de carnet que les habilite para el transporte de viajeros".



Pancarta de unas de las recientes protestas en la capital.

AMT pide la prohibición de Uber ante el juez

La Asociación Madrileña del Taxi presentó el pasado 7 de octubre un escrito ante el Juzgado de lo Mercantil solicitando "medidas cautelárisimas" contra la aplicación Uber "previas a la demanda" que la asociación tenía prevista presentar en próximas fe-



Ángel Sobrino, miembro de la directiva de AMT

chas. Tras el anuncio de AMT de que se encontraban trabajando para prohibir el funcionamiento de esta aplicación apenas veinticuatro horas después de que la 'app' llegase a la capital, en poco más de una semana han presentado en los juzgados dicho documento. En él, pedían el "cese y prohibición en España, y subsidiariamente en Madrid, de la prestación y adjudicación de servicio de transporte de viajeros en vehículos bajo la denominación 'Uber Pop' al amparo de los artículos 727.7ª, 730.2 y 733.2 de la LEC. La polémica aplicación aterrizaba en Madrid el 23 de septiembre, aunque lleva operando en Barcelona desde el pasado mes de mayo.

Atlatc denuncia la acumulación de licencias en Las Palmas

La Asociación de Titulares de Licencias de Autotaxi de Canarias (Atlatc) interponía un recurso en la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Canarias (TSJC) contra la aprobación definitiva de la Ordenanza que regula el servicio urbano, aprobada por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria el pasado abril. La agrupación manifestaba estar en contra de que se pueda acumular hasta cinco licencias por titular, al considerar que choca con el excesivo número de taxis que circulan por la capital grancanaria, explicaba el presidente de la Atlatc, Expedito Suárez a Canarias Ahora. Este aspecto de la Ordenanza es uno de los más controvertidos aunque el tema la obligatoriedad de llevar de uniforme también causó revuelo e hizo a los taxistas manifestarse vestidos con faldas como protesta.



Las Palmas quiere un rescate de licencias.

Solución: el rescate

Suarez consideraba que el Ayuntamiento debe seguir el ejemplo de Santa Cruz de Tenerife con el rescate de licencias. También pedía realizar un estudio económico sobre las repercusiones del exceso de licencias que sufre la ciudad. Una iniciativa que el concejal de Movilidad Ciudadana y Medio Ambiente, Ángel Sabroso, describía como “un lujo que en las actuales circunstancias no se puede permitir la ciudad”, porque el Consistorio solo podría recuperar los permisos volviendo a comprar los mismos.

Detenido un taxista por quintuplicar la tasa de alcohol

Un taxista sevillano, F.J.R.L, era ingresado en prisión después de atropellar a un motorista, darse a la fuga y, tras el test de alcoholemia, obtener una tasa de alcohol en aire de 0,76 mg/l cuando la máxima que se permite en la profesión es de 0,15 mg/l.

Tras atropellar al motorista, de 27 años y que fallecía más tarde, el conductor se daba a la fuga, pero gracias a los numerosos testigos era detenido minutos después. Al parecer el taxista circulaba en dirección Sevilla, en la travesía de Alcalá del Río, y el motorista hacia Esquivel. ABC publicaba que el taxista argumentó que no pretendía huir. En cambio, la versión de los allí presentes distaba bastante de la del conductor, pues aseguraban que recorrió unos 400 metros hasta que detuvo el vehículo. Algunos vecinos confirmaron a los medios que el taxista se estaba divorciando de su mujer y que tenía el malestar natural de un proceso familiar de estas características "por lo que podría haber bebido unas copas de más".

La Policía Local investigaba días después las causas del accidente, que podría haberse producido después de que el taxista intentara adelantar e invadiera el carril contrario chocando contra la moto. Ésta es, al menos, la versión que parece cobra más fuerza atendiendo al testimonio de los testigos, refleja la web del Diario de Sevilla.

El eurotaxi madrileño se moja por la esclerosis

La Asociación de Eurotaxis de Madrid, AEMA, se ha sumado a la campaña para recaudar fondos para la investigación de la Esclerosis Lateral Amiotrófica, ELA. Además han retado a la alcaldesa de Madrid, Ana Botella, a que se moje por los afectados y conceda más ayudas a los usuarios del taxi adaptado. Desde la asociación de eurotaxis recuerdan que muchos de los afectados de ELA tienen problemas de movilidad, circunstancia que les obliga a desplazarse en taxis adaptados. Por ello piden a los políticos que les ayuden a crear una ciudad más accesible y que se mojen "como lo hace el eurotaxi por sus usuarios" a través del reto del #icebucketchallenge. El Director General de Transportes, Federico Jiménez de Parga, el delegado de Movilidad del Ayuntamiento, Diego Sanjuanbenito, y la propia alcaldesa han sido nominados por AEMA para que se mojen por aquellas personas que sufren esta enfermedad y reconozcan sus derechos a tener un transporte subvencionado. Todo el dinero recaudado por la Asociación fue entregado a la presidenta de la Fundación Adela, Adriana Guevera. Cualquier interesado puede realizar una donación en el siguiente número de cuenta. BANKIA; IBAN ES09 2038 1923 15 6200003135

STANDARD 100



Category	Item	Value
Category 1	Item 1.1	Value 1.1
Category 1	Item 1.2	Value 1.2
Category 1	Item 1.3	Value 1.3
Category 1	Item 1.4	Value 1.4
Category 1	Item 1.5	Value 1.5
Category 1	Item 1.6	Value 1.6
Category 1	Item 1.7	Value 1.7
Category 1	Item 1.8	Value 1.8
Category 1	Item 1.9	Value 1.9
Category 1	Item 1.10	Value 1.10
Category 2	Item 2.1	Value 2.1
Category 2	Item 2.2	Value 2.2
Category 2	Item 2.3	Value 2.3
Category 2	Item 2.4	Value 2.4
Category 2	Item 2.5	Value 2.5
Category 2	Item 2.6	Value 2.6
Category 2	Item 2.7	Value 2.7
Category 2	Item 2.8	Value 2.8
Category 2	Item 2.9	Value 2.9
Category 2	Item 2.10	Value 2.10
Category 3	Item 3.1	Value 3.1
Category 3	Item 3.2	Value 3.2
Category 3	Item 3.3	Value 3.3
Category 3	Item 3.4	Value 3.4
Category 3	Item 3.5	Value 3.5
Category 3	Item 3.6	Value 3.6
Category 3	Item 3.7	Value 3.7
Category 3	Item 3.8	Value 3.8
Category 3	Item 3.9	Value 3.9
Category 3	Item 3.10	Value 3.10

STANDARD 100

Protesta contra autobuses dentro del HUCA

El sector ovetense reclamaba una vez más al Principado de Asturias que retirase las paradas de autobuses interurbanos en el Hospital Universitario Central de Asturias (HUCA). Esta vez en forma de marcha, en la que unos cien taxistas y una docena de taxis recorrían las calles de Oviedo para reivindicar su petición.

El final de esta protesta era la llegada de Asotaxi y la Federación Asturiana Sindical del Taxi a la Junta General del Principado para dejar a los grupos políticos con representación en el Parlamento un documento con sus peticiones.

La última respuesta de la Consejera de Fomento al respecto es que existen poderosas razones de interés público para que los autobuses interurbanos sigan teniendo como destino final el recinto del nuevo hospital y no en la estación de autobuses de Oviedo, como pide el taxi.



En la concentración participaron más de cien taxistas.

Los taxistas, por su lado, contestaban a la administración amenazando con acudir a los tribunales, presentando un contencioso-administrativo contra el Principado pues consideraban que esta decisión vulnera sus derechos e incumple la normativa local que obliga a los autobuses a parar y salir desde la estación de la avenida de Pepe Cosmen. “Con la apertura del nuevo centro hospitalario no se siguieron criterios de eficiencia y respeto entre los distintos operadores, más bien se pretendió estirar la ley para

beneficiar al transporte interurbano penalizando al transporte urbano de Oviedo”, hacían constar las organizaciones profesionales del taxi en la carta dirigida a los grupos parlamentarios.

El sector algecireño reclama “más protección”

Los taxistas de Algeciras se sentían desprotegidos y solicitaban más presencia policial. Así se manifestaba el gremio después de que un profesional sufriera un atraco a punta de navaja el pasado domingo. La Sociedad Cooperativa Andaluza Algecireña de Radio Taxi demandaba más seguridad y vigilancia en torno a los taxis de la ciudad, pues aseguraba que sus taxistas se sienten con poca protección e inseguros. La emisora denunciaba un atraco con arma blanca entre la ciudad y San Roque. Un pasajero condujo a un taxista hacia una zona poco transitada, donde le amenazó con una navaja profesional y le robó la recaudación del día. El taxista no sufrió ningún tipo de lesión.

El responsable de Radio Taxi, Tomás López, lamentaba que “estas situaciones, cuando se producen, nos recuerdan la inseguridad en la que se mueve este gremio, situaciones desagradables en las que nos vemos envueltos todos los compañeros del sector del taxi de esta ciudad por defender nuestro trabajo”. El presidente explicaba que las mamparas hacen que un taxista se pueda sentir “un poco más” protegido, pero que no es la solución definitiva al problema de la inseguridad, pues en ocasiones el cliente usa el asiento del copiloto y la mampara no sirve de nada.

Intensa campaña anti piratas en Navarra

La Dirección General de Movilidad del Gobierno de Navarra llevó a cabo una intensa campaña de inspección y control de los servicios de taxi tanto urbanos como interurbanos que operan en esta Comunidad Foral. La finalidad era combatir la competencia desleal que soportan los propios taxistas y preservar a los usuarios de posibles abusos. La campaña contó con la colaboración de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, Policía Foral, Guardia Civil y las policías municipales de Pamplona y Tudela, señaló el Gobierno de Navarra en un comunicado. Una de las acciones de la campaña fue conseguir la inmovilización de los conocidos como “taxis pirata”, gran parte de ellos ya identificados en la primera campaña institucional de control del taxi realizada en 2012. La “piratería” está tipificada como infracción muy grave en la Ley Foral del Taxi, al no contar con las garantías legales y de seguridad previstas (aplicación de tarifas oficiales, disposición de libros de reclamaciones y cobertura de seguros obligatorios) con el riesgo que esto implica para los usuarios.

Esta campaña también se propuso hacer hincapié en el control de las infracciones más frecuentes ya detectadas en 2012, entre ellas no llevar expuesto el cuadro de tarifas e incumplir el régimen tarifario. Esto, a su vez, está relacionado con la entrega obligatoria al usuario del ticket en el que figuren los datos de la carrera. Asimismo, se pretendió verificar la instalación del taxímetro, obligatorio tras la modificación de 2013 de la Ley del Taxi, salvo que el ayuntamiento al que esté adscrito el titular de la licencia le haya eximido expresamente.



La campaña contó con la participación de diferentes administraciones



THE UNIVERSITY OF CHICAGO

CHICAGO, ILLINOIS

OFFICE OF THE DEAN

DEAN OF THE UNIVERSITY

UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS

CHICAGO, ILLINOIS



UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS
50 EAST LAKE STREET
CHICAGO, ILLINOIS 60601

UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS
50 EAST LAKE STREET
CHICAGO, ILLINOIS 60601
UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS
50 EAST LAKE STREET
CHICAGO, ILLINOIS 60601

Entrevista a José Antonio Mate, presidente de AUMAT

El taxi pisa el freno y retrasa los

Al cierre de esta edición, el taxi de Málaga rebajaba la presión sobre la Junta de Andalucía y suspendía los paros previstos para el mes de octubre al comprobar que el nuevo decreto de la Junta sí incluye la reciprocidad modulada. Habrá que esperar todavía para saber si se anularían las movilizaciones para navidad, convocadas por la Asociación Unificada Malagueña de Autónomos del Taxi (Aumat), tal y como explicó a nuestro medio su presidente, José Antonio Mate.



Jose Antonio Mate, presidente de AUMAT.

Suspendidos los paros del mes de octubre y sin saber todavía cómo se desarrollarán los siguientes, convocados para el mes de diciembre, los taxistas malagueños dan un voto de confianza a la Junta de Andalucía tras el último documento presentado por la administración. En él, sí se recogería la creación de un espacio en el aeropuerto que, mediante un sistema de barreras, controle la precontratación de los servicios de taxi.

Sin embargo, la ausencia de fechas y plazos para su puesta en marcha mantendrá alerta al sector que, unas semanas antes y a través del presidente de Aumat, José Antonio Mate, nos explicaba detalladamente el motivo de sus reivindicaciones y el calendario de paros que tenían estudiado.

Málaga tiene 1.434 taxis

Hasta el 24 de diciembre el gremio de taxistas en Málaga tenía previsto parar cada martes, durante dos horas (de 10,00 a 12,00), tanto en la ciudad como en el aeropuerto. En ese intervalo los vehículos se concentrarían alternativamente en la Delegación de Fomento y en el Ayuntamiento. En fechas navideñas, si finalmente se retrasa hasta entonces su puesta en marcha, habrá paros de 24 horas en Nochebuena (desde las 6 de la mañana del día 25 a la misma hora del 25), en Nochevieja (hasta las 6,00 horas del día 1) y el 5 de enero, festividad de Reyes (hasta las 6,00 del día 6). En enero los profesionales se volverán a reunir para evaluar los

os en Málaga



Asamblea sectorial donde se decidió el calendario de protestas. Foto: La Opinión de Málaga.

resultados y, en caso necesario, pactar el calendario para hacer lo mismo durante la Semana Santa y la Feria. Un elaborado calendario de protestas organizado por la asociación principal de taxis en la ciudad (AUMAT) y ultimado el pasado 29 de septiembre en asamblea. Los taxistas quieren con esto presionar a la Junta para que de una vez se aplique la reciprocidad modulada, es decir, que se les permita la recogida precontratada de viajeros en aquellos municipios cuyos profesionales presten servicio en el aeropuerto, el puerto y la estación de trenes María Zambrano, todos ellos en Málaga ciudad.

Las protestan vienen de lejos. Después de la huelga de febrero, en abril se ratificó el acuerdo para cambiar el decreto 11/85. Seis meses más tarde la Junta aún no aplica el principio de reciprocidad modulada, alegando que aún quedan informes jurídicos pendientes y que necesitan "tiempo". Tiempo que José Antonio Mate considera excesivo y contra el que piensa luchar para acelerar al máximo esta puesta en marcha.

Gaceta del Taxi. - A día de hoy, ¿cómo funciona el servicio de taxi en las áreas sensibles?

José Antonio Mate. - El taxi de Málaga tiene su puerto, su aeropuerto y su estación de tren. Con el decreto 11/85, desde hacen 29 años los compañeros de otros municipios e incluso otras provincias pue-

"7.000 taxistas de fuera potencialmente pueden trabajar aquí"

den venir a recoger viajeros bajo la precontratación a estas zonas de Málaga. En cambio, nosotros no podemos hacer lo mismo.

G.T.- ¿Cuáles son los municipios que acuden a buscar clientes a estos lugares con importante tránsito de viajeros?

J.A.M. - Los compañeros de los pueblos situados a 30, 40 o hasta 100 kilómetros a la redonda de Málaga. De igual forma vienen de otras ciudades, como Córdoba, Jaén, Sevilla, Cádiz o Almería. Hay que aclarar que estos compañeros vienen bajo la precontratación a recoger legalmente. Nosotros no tenemos nada en contra de ellos, pero si en contra de esa legislación que ha dado como resultado que el aeropuerto de Málaga no sea rentable para los propios taxistas malagueños porque no podemos trabajar en igualdad de condiciones.

G.T.- ¿Comenta que incluso llegan a recoger taxistas de otras provincias?

J.A.M. - Por supuesto. Todas las ciudades y pueblos andaluces, en especial los que son muy turísticos, acuden a recoger. Se puede ver en la zona de precontratados del aeropuerto, que todos los días está llena

de coches de fuera de Málaga y nosotros mirando. Esta situación es insostenible.

G.T.- ¿Hay cifras sobre el número de taxistas de fuera que trabajen en estas zonas calientes?

J.A.M. - Es difícil calcular ese dato. Lo que sí que sé es que cualquier taxista de Andalucía se puede amparar en un decreto en el que, bajo la precontratación, puede acudir a recoger al puerto y al aeropuerto. Por ello, si hay 8.000 taxistas en Andalucía y unos 1.000 estamos en Málaga, esos 7.000 restantes potencialmente pueden trabajar aquí.

G.T.- Su petición es establecer una reciprocidad modulada para el aeropuerto, puerto y la estación de tren, ¿podría explicar a nuestros lectores que quieren decir exactamente con este término?

J.A.M. - Nuestra reivindicación no es otra más que podamos trabajar en igualdad de condiciones y bajo las mismas circunstancias que ellos, es decir, de igual forma que ellos vienen a estas áreas sensibles con un contrato previo nosotros también podamos traer pasajeros de otros puntos siempre precontratados con destino nuestro puerto, aeropuerto y estación de trenes. Se llama reciprocidad y es lo que hemos negociado con la Junta de Andalucía.

G.T.- En junio de 2013 la Junta prometió establecer la reciprocidad modulada. A más de un año de esta promesa, ¿cuáles han sido los progresos?



J.A.M.- La reivindicación lleva dos años. El 28 de junio de 2013 se puso sobre la mesa la opción de la reciprocidad y quedamos a la espera de configurar todo. Como no se ponía en funcionamiento fuimos a huelga en febrero de este año durante nueve días en el aeropuerto. Allí hubo un encuentro entre la Junta de Andalucía y el sector, donde se llegó a un acuerdo que consta de cuatro puntos. Posteriormente, en abril, fue ratificado en asamblea y por la Junta, llegando a un acuerdo más en firme. El problema ahora es que no se acaba de poner en marcha. Hablan de informes jurídicos para configurar un nuevo decreto pero nosotros vamos a presionar con estas próximas movilizaciones a la Junta para que acelere ese proceso, según el acuerdo que alcanzaron con el sector del taxi en Málaga.



Última huelga de taxis en el aeropuerto.
Foto: Diario Sur.

G.T.- Se habla también de la creación de un área de prestación conjunta, ¿cómo continúan estas negociaciones?, ¿es compatible este APC con la reciprocidad modulada?

J.A.M.- La idea es que primero llegue la reciprocidad modulada y, una vez que esta esté en marcha y los taxistas de Málaga podamos ir a cualquier municipio andaluz a recoger con precontrato a puertos, aeropuertos y estaciones de tren, se trabajaría en la creación de un área de prestación conjunta.

La idea es que el APC se forme en la zona de influencia del aeropuerto Costa del Sol, esto es la zona costera y algún pueblo de interior.

G.T.- Llevan años de protestas, ¿creen que con este último calendario de movilizaciones se cumplirán sus pretensiones?

J.A.M.- Nosotros ya hemos llegado a un acuerdo y este calendario de movilizacio-

La Junta necesita más "tiempo"

El delegado territorial de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía en Málaga, Manuel García Peláez, ha lamentado la convocatoria de un calendario de movilizaciones por parte de los taxistas de la capital. Ha querido recordar que la aplicación de los acuerdos adoptados el pasado mes de febrero "requiere su tiempo" y una serie de "garantías jurídicas". Por ello, ha reiterado que, por mucho que se presione, "no va a servir para nada" porque "no vamos a avanzar más".

García Peláez ha insistido en que es necesario tener "todas las garantías jurídicas" para que los decretos salgan de manera que nadie pueda recurrirlos y "echarlos para atrás". Hasta no tener todas esas garantías, puntualiza, no se podrá en funcionamiento.

El delegado finaliza aclarando que desde la Consejería de Fomento y Vivienda se están cumpliendo los acuerdos: "Estamos trabajando de una manera comprometida en buscar una solución a este tema, de modo que sirva para los ciudadanos y dé garantías a todos los taxistas de la provincia de Málaga y, en algunos casos, también de Andalucía".

El Ayuntamiento pide "flexibilidad"

"Diálogo" "reflexión a fondo" y "flexibilizar" posturas. Es lo que ha reclamado el alcalde de Málaga, Francisco de la Torre, a los taxistas y a la Consejería de Fomento y Vivienda, además de que "trabajen intensamente" para encontrar una solución al conflicto.

Para el regidor "no es grato" saber que "puede haber huelga de taxis en fechas tan significativas" (en referencia a Navidad, Semana Santa o la Feria de Agosto), pero reconoce que "los primeros perjudicados, que son los taxistas" intentar cambiar el polémico decreto 11/85. El alcalde se ha mostrado crítico con esta norma, arguyendo que provoca "una situación injusta para los taxistas de Málaga" y, por tanto, debe buscarse "el equilibrio y la normalización".



La estación de trenes es también zona conflictiva.

nes es para que se cumpla. Habrá varias fases. La primera incluirá parar el servicio de taxi todos los martes hasta el día 24 de diciembre y luego incluir paros de 24 horas en fechas especiales en Navidad. Si llegados a este punto la Junta no hubiera cumplido el acuerdo iríamos a Semana Santa. Si tampoco lo regulasen en esta fecha continuaríamos con las protestas en verano. Y así hasta que pongan ya en marcha lo pactado. Creemos que desde abril, cuando se ratificó en asamblea el acuerdo, a diciembre han tenido tiempo más que suficiente para cumplirlo.

G.T.- ¿Le gustaría añadir algo más a nuestros lectores?

J.A.M.- Quiero pedir disculpas a los ciudadanos de Málaga que se puedan ver afectados por estas movilizaciones pero el culpable de esto es la Junta de Andalucía, que se está demorando demasiado con el acuerdo alcanzado con los taxistas.

Rocío González



PERMBAKSI

PERMBAKSI
PERMBAKSI
PERMBAKSI



PERMBAKSI
PERMBAKSI

Homenaje “entre amigos” a López y Movilla



dedicación a las organizaciones en las que desempeñaron cargos directivos y alabó su compromiso por el sector del taxi y su apuesta por la unidad. Herrera aprovechó para lanzar una crítica a aquellos representantes que “trabajan en lo contrario”. “Esperemos que recapaciten y no sigan intentando destruir lo que otros han intentado construir a lo largo de tantos años”, añadió.



Ex presidentes y presidente MMT juntos.

Presidentes y ex presidentes. De izquierda a derecha: Carlos Herrera, José Movilla, de SCAT y Julio López junto con F. Javier Albendea, de UECA.

Rodeados de buenos amigos. Así recibieron Julio López Barra y José Movilla Torres, ex presidentes de UECA y SCAT respectivamente un emotivo homenaje por sus años de dedicación al mundo de las mutuas y al taxi respectivamente. Al acto, celebrado el pasado 4 de octubre en La Hacienda Campoamor, acudieron 150 personas que, con su presencia, arrojaron a López y Movilla en un día lleno de emoción. El Consejo Rector de Cooperativa, junto con el de UECA, así como representantes de Radioteléfono, Asociación Madrileña del Taxi, MMT Seguros, de las peñas Alcarreña, Abulense y Gallega y de la Hermandad Zamorana del Taxi y numerosos compañeros de los homenajeados, se dieron cita en este doble homenaje.

Abriendo el acto, Carlos Herrera, actual presidente de SCAT, agradeció a los dos ex dirigentes todo el trabajo realizado en beneficio del sector. Destacó su



Las directivas de SCAT y UECA quisieron agradecer con este acto los años de dedicación de ambos dirigentes.

También tuvo palabras de agradecimiento el actual presidente de UECA, Fermín Javier Albendea, quien, además de entregar una placa conmemorativa, reconoció a López Barra todos sus años de entrega a la mutualidad y a quien calificó de "institución" dentro del mundo del sector del seguro.

Vidas de dedicación

"Quien se dedica a hacer lo que tiene que hacer no precisa de homenajes". Con estas humildes palabras arrancaba Julio López Barra su discurso, en el que dio las gracias a todos por acompañarles en este bonito acto al que acudió con su familia.

Cuatro décadas de directivo, "un récord en estos tiempos", en las que aprendió de todos los que le rodeaban. "Son muchos años y muchas las personas con las que he tenido trato y de todos he aprendido algo", aseguró desde el estrado. Sobre el futuro, López Barra se mostró prudentemente confiado. "De la crisis saldremos, pero ya nada será igual porque ha cambiado la mentalidad" y lanzó un mensaje a quienes vienen detrás "esto ha sido y lo que ha sido ya pasó. Lo que queda es que quienes nos sustituis continuéis el camino que os hemos dejado".

Visiblemente emocionado, el ex presidente de SCAT, José Movilla Torres, también recibió de manos del actual presidente de SCAT una placa homenaje. Movilla, que asimismo ostentó durante varios periodos diferentes cargos en la directiva de la Asociación Gremial, no dudó en afirmar que su mayor mérito era contar con los asistentes como amigos.

En un discurso cargado de emoción, Movilla hizo un recorrido por su trayectoria dentro del taxi y reconoció que él ni era ni estaba de taxista, sino que se "sentía taxista". Un sentimiento "24 horas al día" que mantenía incluso estando jubilado, siempre pendiente de la actualidad del taxi. Un sector al que, cómo él mismo explicó con la voz quebrada, también había pertenecido su padre, su mujer y sus hijos y en el que confiaba, "si la ley se lo permitía", ver a su nieto como titular de una licencia.

Haciendo suya la frase de Ramón y Cajal, "se convierte en anciano quien pierde la curiosidad intelectual", Movilla insistió en que las canas no le impedían mantenerse al día, ni acceder a las nuevas tecnologías. Cerró su discurso agradeciendo a todos, una vez más haberle, acompañado en este acto y al Consejo Rector de Cooperativa por haberlo organizado.

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

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

 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.



Germán Ubillos.
Premio Nacional de Teatro

El cuerpo y los recovecos del pensamiento

Cuando te pones a pensar “el cuerpo humano”, primero caes en la vulgaridad. Es como cuando tienes un hijo que obligatoriamente tienes que decir que es maravilloso y puede que lo sea, que hasta lo sea, pero de cualquier forma eso es “lo que hay que decir”, lo políticamente correcto.

Bueno, pues cuando se piensa acerca del cuerpo hay que decir que es algo también maravilloso, quizá lo que está más establecido es hablar de los sentidos y del paisaje, de las orquestas y la música, del olfato y de los mis placeres que puede proporcionarte, del gusto y de todo lo demás, pero sin un plan establecido sigues y sigues pensando, eso que hacía tan bien Sócrates, Pascal o Shopenhauer o Hegel, llegado un momento el juicio y los valores, la virtudes y cualidades es como si se fueran torciendo, desvaneciéndose, como si comenzaras a vislumbrar la certeza de cosas que no son tan agradables, y no me refiero precisamente a la enfermedad y la muerte, que también, sino a otras servidumbres como el comer o el dormir, el cansancio, las necesidades para que ese cuerpo tuyo siga viviendo y sintiendo; la inteligencia sentiente que decía Zubiri. Y vas adentrándote en territorios poco explorados que como recovecos del pensamiento o pasadizos secretos o cuevas, van conduciéndote a lugares menos conocidos y más inquietantes.

Estamos viviendo unos momentos en los que parece como si en el cine o el teatro volvieran a ponerse los productores y directores - los argumentistas, como me gusta llamarles - de acuerdo, para tratar o hacer aparecer a los psiquiatras y los psicólogos, películas extrañas o perturbadoras que generalmente tocan temas del inconsciente individual o colectivo.

Materia y sombras

Ya no me refiero a Freud y a Jung, sino más bien a Igmarm Bergman, a Stuart Murdoch o a Paolo Giordano. Es ahí donde parece alejarte de las explicaciones cristianas y te adentras en pensamientos como los de Baudelaire y Rimbaud, un mundo de tinieblas y de sombras donde oteas y contemplas la materia de que está hecho ese cuerpo, lo que puede dar de sí para el bien y para el mal, para el placer, para la tortura, para el desvarío y para la locura.

Son como recovecos del alma, lugares donde no luce la luz de lo sagrado, ni las directrices convencionales de que hemos sido creados a imagen de Dios, que somos como los ángeles pero con “un cuerpo prestado” para hacer un viaje limitado vete a saber por qué.

Es muy posible que a Nietzsche le ocurriera algo parecido, en esa explosión de luz más bien diría satanizada, de ángeles caídos y castigados a arrastrarnos con este cuerpo lleno de pasiones, de vicios, en una tierra viscosa y resbaladiza a la que me he referido en tantas ocasiones, lugar frío y poco habitable donde esos ángeles caídos sufren guerras, homicidios, crisis económicas brutales, epidemias mortíferas, paros



agobiantes y desesperantes aburrimientos, hartazgo no de ver lo que ves sino de mirar hacia dentro y contemplar lo que somos, lo que es el cuerpo humano, un animal puesto en pie sometido a eso tan terrible que han quedado en llamarse el “libre albedrío”, arrastrado en una opacidad de pulsiones difícilmente controlables en el mejor de los casos. Exigiéndote por un lado ser santo y ofreciéndote por otro un cuerpo necesitado de tantas cosas que no sabes por dónde empezar.

Pueden reírse los lectores pero creo que desde Ortega a Marañón, desde Santa Teresa a Edith Stein, en las noches del alma han vivido, han visualizado, han sentido ese abismo, esa oscura y chirriante o deletérea inmanencia de la llamada naturaleza humana, esa naturaleza caída o perdida a causa del “pecado original”, un pecado que no se cura con la confesión pues no lo hemos cometido pero que conduce a los pueblos y a las masas a su perdición, a las naciones a su desintegración, a las civilizaciones a su extinción y a los mismos países a sus peligros de muerte, a sus demonios, a su envenenamiento.

El análisis, la reflexión detenida de nuestro cuerpo hace pensar primero en un complejo organismo maravilloso, donde miles de células nacen y mueren cada día que pasa, cada hora, donde se da el milagro de la recta razón, del conocimiento científico y técnico, del llamado progreso, pero lo mismo que el cáncer puede acabar en poco tiempo con esa maravilla, los túneles, la cloacas siniestras y subterráneas que empiezas a recorrer en ese planeta, en ese animal metafísico deseoso de permanecer que es el hombre, provisto de ese vehículo visual y material llamado cuerpo, compruebas estupefacto que también en su seno, en su intrínseca esencia alberga la finitud de algo que pudo ser y que no es, a quien mucho se exige pero que en su temporalidad manifiesta no puede hacer mucho más de lo que hace.

TABLÓN TAXI

Español, 45 años serio, trabajador y responsable busca trabajo de taxista con BTP y cartilla regularizados.

José Luis Calvin Gete. Telf. 626679251
Email: joseluisarmargete@movistar.es

Se busca CONDUCTORA mayor de 45 años. Emisora amarilla. 110€ +gasoil. Interesadas mandar curriculum.

Email: camunas.1957@outlook.es

Se ofrece conductor con experiencia, para trabajar solo, a partir del 1 de noviembre. Zona sur, 45 años. Telf. 649168321.
Email: jgfr1969@yahoo.es

Busco taxi para trabajar solo con emisora 105€ / día.
Juan Manuel Pérez. Telf. 601288161.
Email: juanmita_251@hotmail.com

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

Me ofrezco como conductor de taxi. Con 7 años de experiencia, no fumador responsable. Disponible. Mimoin Rabeh Aboure. Telfs: 61740588- 644077358
Email: mimounra@gmail.com

Se vende licencia de taxi, libranza lunes impar. Coche Altea con un año y medio. Precio 160.000€. Pedro Peinado. Telf. 616624937- 916768554.
Email: carlespeinado@hotmail.com

Peruano con 37 años busco taxi fijo. 100€ / día sin emisora y 110 con emisora amarilla Félix Moises Yanez Pando. Telf. 603164644- 602676118.
Email: zambogordo@outlook.com

Se vende licencia de taxi. Coche con 5 años, VW Jetta, 105 CV y 244.000 Km, bien cuidado y con emisora Radioteléfono. José A. Blazquez Barbero. Telf. 647859717.
Email: jblazquezbarbero@gmail.com

Vendo licencia con coche por jubilación, Jueves par, con Gran Scenic de 2 años. 155.000€ .

Asterio Izquierdo. Telf. 617207040.
Email: raquel_panchi@hotmail.com

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

Busco conductor de taxi turno tarde-noche. Coche con emisora amarilla. Libranza miércoles. Salvador. Telf. 609759844.
Email: taxiconductor@yahoo.es

Español de 39 años, 4 meses de experiencia en el taxi, 13 años como repartidor por Madrid, se ofrece para conductor. No fumador, zona Aluche. Jose Ramón Ruiz Cuaresma. Telf. 649852740.
Email: cuaresmass@gmail.com

Se ofrece conductor a fijo o porcentaje, experiencia y compromiso, cartilla desde 1999, español 45 años y con cargas familiares. Jose Luis Ramirez. Telf. 631842989
Email: merchanjackson@hotmail.es

Busco conductor taxi, porcentaje, coche Prius, libra jueves.
Germán Peña Garcia. Telf. 649942863.
Email: germanpg1@gmail.com

Vendo derechos de emisora taxi mercedes. Precio a convenir. Jorge Cueto Telf. 628054160- 638841798.
Email: jorgecuetosardina@me.com

Vendo derechos de Radio Taxi Mercedes, con o sin coche. El coche tiene 7 años. Precio a convenir. Contactar con Julio Guijo Fernandez. Telf. 676668214
Email: guijus75@yahoo.es

Vendo licencia taxi con o sin coche. Libra miércoles y par. Andrés Gil Sánchez. Telf. 685358233-600602509.
Email: andresgilsanchez@hotmail.com

Se vende por jubilación licencia de taxi con vehículo. Skoda Octavia, con sólo año y medio, siempre en garaje y muy cuidado. Agapito. Telf. 629642835
Email: adlcb@hotmail.com

Se vende taxi por jubilación. Libranza miércoles y par. Skoda Rápido con 15 meses 57.000 kms. Prácticamente nuevo. Precio 160.000€ . Carlos Pelayo Mancebo Telf. 606613959- 699489603.
Email: pelayo_torres_carlos@hotmail.com

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

Vendo mampara de skoda superb con poco uso, certificado de segurtax. También vendo Txd30 con tc50 pisón, conexión 112 y manos libres.
Cristian Gómez Telf. 636832599.
Email: Cristianhenao500@hotmail.com

Conductora mayor de 45 años, para turno de día o sola, a un fijo. Con experiencia. Seria y responsable. Preferible con emisora. Amparo López Medina Telf. 656819644.
Email: a.lopezmedina@telefonica.net

Conductor de taxi con 6 años de experiencia, disponible para trabajar solo o turno de tarde. Madrid, zona San Mario. Jose Carlos. Telf. 653346294.
Email: hambar1@hotmail.com

Conductor de 44 años, español, serio, no fumador ni bebedor, y con experiencia en el taxi, busco trabajo para sábados y domingos, mejor en turno noche.
Jaime García Ronquillo. Telf. 606217094.
Email: jaimebumba94@outlook.com

Busco taxi para trabajar a tiempo parcia, español con cargas familiares serio y responsable, pago fijo, preferible turno noche. Antonio Caro Telf. 637450367.
Email: antocar5@hotmail.com

Español de 49 años y residente en Leganés, busco taxi para trabajar solo o por turnos. Dos años de experiencia, honrado, limpio y responsable. Andrés Sánchez del Pino. Telf. 636933164.
Email: andrespintigre@hotmail.com

Mi sincero agradecimiento al taxista honrado que me ha devuelto el monedero extraviado en su taxi el 21 de septiembre, en calle padilla de Madrid Mª Teresa Jiménez Rodríguez. Email: tjimenez@hotmail.com

Se ofrece conductor a fijo con plaza de garaje zona arguelles con 7 años de experiencia. Juan Manuel Candeas Guerrero. Telf. 605508252.
Email: candeas@hotmail.com

Busco coche solo o a turnos, experiencia, disponibilidad inmediata, parado de Getafe Alberto R. Telf. 638311055.
Email: albertcamel77@hotmail.com

Se compra licencia de taxi para Madrid. Pago hasta 140.000€ , soy particular. Luis Cobas. Telf. 670051401.
Email: luiscobasrosende@hotmail.com

Compro licencia de taxi martes o miércoles par o impar hasta 145.000 operación inmediata, persona seria. Telf. 632672916. Tito Arze. Email: titoarze27@outlook.es

Busco coche para trabajar solo. Pago fijo dependiendo de la emisora. 40 años con siete de experiencia. Responsable y seriedad. Ricardo Castro. Telf. 690006101.
Email: richisolana@gmail.com

Vendo licencia de taxi con coche Skoda Octavia. Viernes y par. Precio 147.000€ . Eugenio Santos. Telf. 609099876.
Email: lsantosc7@hotmail.com

Español de cuarenta años con cargas familiares, busca taxi a fijo diario, responsable y trabajador. José Rodríguez. Telf. 672870835.
Email: chuzovalle@hotmail.com

Si quieres que tus anuncios FUNCIONEN

contrátalos también en el Tablón TAXI



Más de 510.000 páginas vistas en el último año

gaceta.com TAXI

Líderes absolutos desde siempre



Apple is a fruit that is rich in fiber and antioxidants. It is a good source of vitamins A, C, and K. Apples are also a good source of potassium and calcium. They are low in fat and calories, making them a healthy snack.

Apples are also a good source of pectin, a type of fiber that can help lower cholesterol and regulate blood sugar levels. They are also a good source of malic acid, which can help with digestion.

Apples are a versatile fruit that can be eaten raw, cooked, or juiced. They are a good addition to a healthy diet and can help with a variety of health issues. Apples are also a good source of antioxidants, which can help protect against chronic diseases.

Apple is a fruit that is rich in fiber and antioxidants. It is a good source of vitamins A, C, and K. Apples are also a good source of potassium and calcium. They are low in fat and calories, making them a healthy snack.



Apples are a healthy and delicious fruit that can be enjoyed in many ways. They are a good source of fiber and antioxidants, and they are low in fat and calories. Apples are also a good source of potassium and calcium. They are a versatile fruit that can be eaten raw, cooked, or juiced. Apples are a good addition to a healthy diet and can help with a variety of health issues.



THE CAR IS A WHITE SEDAN. THE LINE IS RED. THE LINE IS DRAWN ACROSS THE SIDE OF THE CAR.

