

La Gaceta TAXI

La primera revista del sector

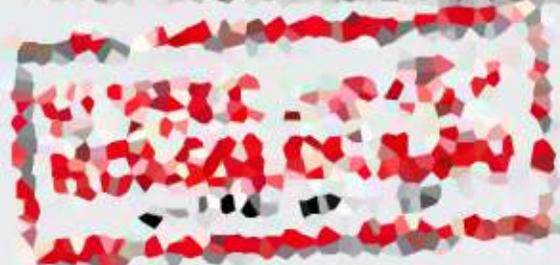
AÑO XXI
NÚMERO 221
ENERO 2015

La CTE y su insostenible castillo de naipes

Entrevista directiva
Élite Taxi Madrid

TALLERES CASTILLO

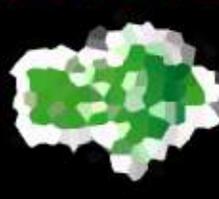
EL CONCESIONARIO ESPECIAL PARA EL TAXI DE MADRID

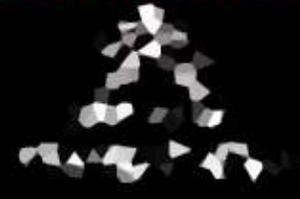


CONCESIONARIO
EXCLUSIVO PARA TAXI

CONCESIONARIO
EXCLUSIVO PARA TAXI

-  **Modelos de coches**
-  **Modelos de furgonetas**
-  **Modelos de camionetas**
-  **Modelos de furgonetas**

 **Modelos de furgonetas**

 **Modelos de furgonetas**

“Manda ...”

La fragilidad de la CTE no soporta ni el más mínimo soplo después de meses de azote. Como si de un castillo de naipes se tratara, todo pende de un hilo invisible. De momento ya se han derrumbado las cuentas y el resultado no podría ser peor con una deuda imposible de abordar. Los asociados de esta Casa General no podrían estar más disgustados, decepcionados, dolidos, engañados, estafados, ninguneados, porque “manda ...” como dijo el ex ministro.

La que se ha liado por la confianza ciega. Una cualidad, la confianza, que en este país se ha traicionado y se traiciona con tanta facilidad que hasta la hemos convertido en una moneda de cambio de nulo valor.

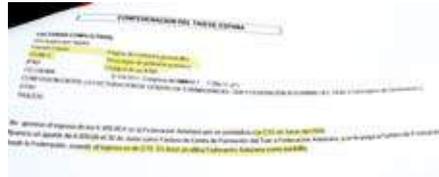
Después de haber intercambiado impresiones con distintos representantes de la CTE esa es la triste y evidente conclusión que sacamos. Han sido y se sienten engañados y traicionados; pero lo más doloso no son las malas actuaciones de segundas entidades, sino que estaba en la propia Casa de la Confederación.

Se sabe ya que a espaldas de unos, otros de esa misma dirección estaban siguiendo unas coordenadas que ahora se están demostrando totalmente equivocadas. Y ya lo está pagando y muy caro la CTE, pero es más que posible que también tengan que acabar asumiendo sus responsabilidades directas aquellos que durante esos años marcaron el rumbo de esta nave que hoy a todas luces está desmoronándose y a la deriva. Las cartas están echadas, solo falta cerrar la partida.

4. Taxómetro

• Con opinión propia.

6. Primera carrera



• La CTE se enfrenta a su futuro en los tribunales.

10. A fondo

• Entrevista al presidente de Elite Madrid, José Miguel Fúnez.



14. Actualidad

• Uber queda suspendida temporalmente en España.



22. Noticias



- Continúa la ola de robos en Madrid.
- Nuevo modelo de ordenanza del Eurotaxi.
- Rutas económicas en Palma.
- El taxi más rápido del mundo es alemán.

30. Informe

• Novedades fiscales de 2015.



40. Homologados

• Vehículos autorizados para el servicio de taxi.

42. gacetadeltaxi.com

• Tablón online.



Año XXI- Número 221 - ENERO 2015

Edita: GUSPIADA, S.L.

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

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

Página web: www.gacetadeltaxi.com

Directora: Pilar Glez. Matorra
pvmatorra@gacetadeltaxi.com

Redactora Jefe: Olga Lobo,

Redactora: Rocío González

Colaboradores: Germán Ubillos,
Raúl Regueras y Iñaki Aramburu
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

“Unas reflexiones sobre nuestro futuro”

La frase que he elegido como título, la extraigo del primer mensaje de Navidad del Rey Don Felipe VI, el día de Nochebuena. A continuación recordaré algunas frases: “conductas que se alejan del comportamiento que cabe esperar de un servidor público”, “afrontar con firmeza y eficacia las causas de esos problemas”. “Y en esa tarea, la lucha contra la corrupción es un objetivo irrenunciable”. “Debemos cortar de raíz y sin contemplaciones la corrupción”.

D. Felipe VI, también nos habló del paro: “los índices de desempleo son todavía inaceptables y frustran las expectativas de nuestros jóvenes y de muchos más hombres y mujeres que llevan tiempo en el paro”. “El sacrificio y el esfuerzo de los ciudadanos durante toda la crisis económica exigen que los agentes políticos, económicos y sociales trabajen unidos permanentemente en esta dirección, anteponiendo sólo los intereses de la ciudadanía. Porque la economía debe estar siempre al servicio de las personas”.

También nos habló el Rey de “defender nuestros intereses en un mundo globalizado. Hoy más que nunca, somos parte fundamental de un proyecto europeo que nos hace más fuertes, más competitivos y más protagonistas de un futuro de integración”.

Finalizaba su mensaje diciéndonos que “con ese mismo empuje y con el ejemplo con el que vosotros afrontáis vuestro día a día luchando ante las adversidades intentando progresar, procurando mejorar honestamente vuestra vida y la de vuestras familias. Y ahí estaré siempre a vuestro lado como primer servidor de los españoles”.

Majestad, cuando escribo esta carta es cinco de enero, misiva que le enviaré antes de que salga publicada en esta revista en la que colaboro mensualmente. Las opiniones que expresaré en ella me gustaría poderse las exponer personalmente, aunque comprendo que no pueda ser, pero en cualquier caso le solicitaré un minuto de su preciado tiempo.

Es muy difícil estar en desacuerdo con su mensaje, pero cuando uno escucha a la clase política en sus discursos, en la que muchas veces dicen lo que los ciudadanos quieren oír y hacen lo contrario de lo que han dicho, olvidan que a los políticos se les da más crédito por lo que hace que por lo que dicen.

El pueblo español está cansado de las palabras de quienes nos gobiernan, porque no son capaces de ponerse de acuerdo para, como



usted decía, cortar de raíz y sin contemplaciones la corrupción y fraude, y al sentirse defraudado cada vez se aleja más de los políticos.

Me parece una falta de respeto a los ciudadanos que un ministro declare que los españoles ya no tienen miedo a perder su puesto de trabajo, aunque este año que hemos dejado se haya creado empleo, pero a su vez vemos como se sigue despidiendo a gente, o pequeños empresarios cierran sus empresas o taxistas que tienen que vender su licencia.

Si Majestad, soy taxista, y el taxi en España, no ha tenido transición ni reestructuración como la han tenido otros sectores del país, y así es muy difícil competir porque en las ciudades españolas, gracias a una Orden de Gobernación de Mayo 1974, que aumentó en un 50% la oferta del servicio, desde entonces el sector del taxi sale cada vez peor parado de cada crisis económica que sufrimos. Ni tampoco el taxi de España podrá converger con el taxi europeo, cuando duplica los ratios entre oferta y demanda.

Hasta ahora estamos combatiendo la crisis con medidas autoimpuestas por el propio sector, sin que haya propuesta alguna por los distintos gobiernos democráticos para corregir

la situación que desde entonces padecemos casi 70.000 profesionales, sino más bien, vemos pasividad, y como usted decía “defender nuestros intereses en este mundo global”. Ha tenido que ser la justicia, a petición del sector del taxi, quien paralizara la actividad ilegal de una empresa que no cumplía la legalidad vigente como cumplimos los taxistas en favor de un buen servicio a los ciudadanos usuarios, con todas las garantías.

No le quede ninguna duda que nosotros afrontamos nuestro día a día luchando ante las adversidades intentando progresar, procurando mejorar honestamente nuestra vida y la de nuestras familias, como lo hacen el resto de españoles en el sector donde desarrollan su actividad.

D. Felipe VI, su mensaje navideño me motivó a escribirle esta carta para que, como Rey y Jefe de Estado, pueda interceder ante nuestros gobernantes y que se lleve a cabo un plan nacional de reestructuración del sector del taxi, porque lo necesita para afrontar el futuro, como en su día se llevaron a cabo en otros sectores. Gracias y Feliz Año Nuevo.

T. Castillo y Citroën especialistas en el sector del taxi



Una marca centenaria como Citroën ha dado al servicio taxi a lo largo de su exitosa e histórica trayectoria modelos emblemáticos que permanecen en la memoria de los más versados en el mundo de la automoción y en especial del taxi.

Dentro y fuera de nuestras fronteras la profesionalización y especialización determinan las pautas a seguir de la marca Citroën. En Madrid uno de los ejemplos más claros de esta alta exigencia es el concesionario T. Castillo, listo y a punto para convertirse en el referente para el taxi. “Conocemos perfectamente las necesidades especiales de los profesionales del sector y nos adaptamos a ellas. Actuamos con agilidad, ofreciendo rapidez y

preferencia tanto en nuestro servicio de venta como de post-venta, asegura la jefa de ventas Paloma Hernández.

Esa atención preferente incluye facilitar al taxista la forma de pago haciendo un estudio personalizado de acuerdo a las características de cada cliente. “Financiamos el valor total del vehículo o bien la parte que el profesional considere necesaria”.

En T. Castillo también se retoma el vehículo actual del comprador como parte de pago del vehículo nuevo, valorándolo de modo especial ya que “somos conocedores del funcionamiento del sector”

Desde finales de 2014 el Ayuntamiento de Madrid tiene dos nuevos modelos homologados para el servicio de taxi, ambos con excelentes resultados y envidiable re-

lación calidad-precio. El Citroën C4 Picasso HDI 150 cv, Blue EcoTaxi, es un monovolúmen líder del mercado que se caracteriza por un muy bajo consumo de tan solo 4.2L/100 km en ciclo mixto, unas emisiones de CO2 muy reducidas y una alta capacidad (tanto para ocupantes como para carga). Por su parte el Citroën C- Elysee 115, GLP /Gasolina, es una berlina que destaca por su rentabilidad, economía de uso y económico mantenimiento. Ambos vehículos se encuentran bajo las especificaciones “Ecotaxi” fijadas por el Ayuntamiento de Madrid cumpliendo así la norma Euro VI.

Ver y probar

En T. Castillo se preparan los vehículos con esmero, dedicación y de acuerdo a la normativa vigente. La entrega incluye la pintura de las franjas, el número de licencia y el día de libranza, colocación de los escudos e incluso la preinstalación del taxímetro.

Cualquiera de los dos modelos homologados C4 Picasso HDI 150 y C-Elysee 115 cv, GLP/ gasolina, se pueden ver y probar en nuestros dos puntos de venta, donde serán atendidos por nuestros asesores comerciales especializados en el sector.

TALLERES CASTILLO

EL CONCESIONARIO CITROËN PARA EL TAXI DE MADRID



ATENCIÓN
 CALIDAD
 SERVICIO

Dónde estamos

Madrid / www.tallerescastillo.com
c/Lezama, 6. Telf. 91 3580203
c/Sinesio Delgado, 40.
Telf. 91 3234989



El futuro de la CTE en manos de los t

La Confederación del Taxi de España ha decidido pasar a la acción y querellarse contra le empresa Sinergia como principal responsable de la estafa de la que ha sido víctima y que le ha llevado a presentar concurso de acreedores. Pero no sería la única medida judicial. Desde la ejecutiva de la CTE nadie confirma ni desmiente, pero tampoco se niega que este caso de fraude acabe también con el ex presidente Ardura en los tribunales por dejadez de funciones y mala praxis.



Congreso extraordinario de la CTE, 18 y 19 de diciembre.

Como un castillo de naipes, la CTE se va rompiendo en pedazos una vez iniciado el proceso judicial que ha comenzado con la presentación de concurso voluntario de acreedores y que, tal y como nos confirman desde la Ejecutiva, tiene una segunda fase abierta con la querrela por estafa contra Sinergia.

Una situación que ha creado “decepción y desencanto” entre la mayoría de las organizaciones que forman parte de la CTE tras conocerse los resultados de las dos auditorías, una de gestión y otra económica. Aunque no han trascendido públicamente estos informes, la delicada situación ha impuesto un código de silencio entre las asociaciones miembro, todo parece apuntar a que sí habría existido “dejadez de funciones y mala gestión” por parte del ex presidente de la CTE, José Artemio Ardura tal y como publicó La Gaceta del Taxi en un amplio reportaje en el mes de octubre.

Es por ello que, además de haber presentado una querrela contra la empresa Sinergia, algunas asociaciones estudian emprender acciones judiciales paralelas contra Ardura, el ex tesorero de la Confederación, Luis Fernando Díaz, así como contra la Federación Asturiana del Taxi y su Centro de Formación.

Algunas asociaciones estudian demandar a Ardura

Estas asociaciones, que prefieren no confirmar públicamente sus intenciones al tener todo el proceso en manos de sus abogados, consideran que tanto Ardura como Díaz, presidente y tesorero de la CTE, perjudicaron a la Confederación con su dejadez de funciones beneficiando con sus acciones tanto a la Federación Asturiana como al Centro de Formación. Recordemos que ambos ostentaban los mismos cargos en las dos asociaciones de manera simultánea. En la actualidad sólo Ardura continúa al frente de la Federación mientras que Díaz fue destituido del cargo de tesorero de esta entidad en 2013.

La posibilidad de emprender acciones legales contra ambos se basaría en los datos recabados tras la puesta en marcha de sendas auditorías. Sin embargo, La Gaceta del Taxi tuvo acceso a parte de esas cuentas el pasado mes de octubre donde quedaba patente la numerosa facturación “confusa” del Centro de Formación S.L y de la Federación Asturiana del Taxi a la CTE.

Existe facturación "confusa" del Centro de Formación y de la FAST



El Congreso aprobó presentar concurso voluntario de acreedores por vía ordinaria.

periores a lo facturado son otras de las irregularidades detectadas.

Además, tal y como informábamos en octubre, el entramado financiero elaborado provocó que toda la estafa se produjera a través de la sociedad limitada asturiana. Para encontrar el por qué hay que remontarse a 2010 cuando el contrato con Sinergia obligaba a la Confederación a crear un sociedad limitada para la relación de la organización a través de una figura jurídica y mercantil. Una sociedad limitada que no se crea porque se decide

Entre los conceptos que destacaban sobre la relación entre la CTE y la Federación Asturiana, de acuerdo a la información consultada por este medio, la Federación habría sido beneficiaria de un préstamo por valor de 80.000 euros, del que se habrían adelantado 44.000 euros.

Un concepto, el de préstamo entre asociaciones confederadas, que no está recogido en

los estatutos de la CTE. Según las fuentes consultadas se establece claramente que el dinero de la Confederación es para uso exclusivo de la entidad y que no puede darse a terceros.

También se detectó la emisión de facturas por valor 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 pago por importes su-



utilizar el Centro de Formación del Taxi. 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.

Aunque algunas organizaciones llevan más de un año solicitando medidas judiciales contra Sinergia, desde que se



conocieron las primeras informaciones sobre el 'Caso Aneri', ha sido ahora cuando se ha confirmado la querrela que ahora mismo sigue su curso en los tribunales. Sin embargo, tal y como han informado a sus asociaciones, la Confederación "es la responsable de los cursos" hasta la resolución de la querrela.

Último Congreso Extraordinario

Los plazos se han cumplido escrupulosamente y tres meses después de conocerse la mala situación financiera de la Confederación, la organización no ha tenido otra opción que presentar un concurso de acreedores. Los días 18 y 19 de diciembre la CTE volvía a reunirse en Congreso Extraordinario en el que se ratificó el concurso que se realizará por vía ordinaria "al no poder hacer frente a los requerimientos de la administración de devolución de las cantidades entregadas para los cursos de formación, que la empresa Sinergia ha estafado a la CTE al no hacer los cursos contratados y que supera los 600.000 €". Concretamente la administración demanda 436.000 euros a los que hay que añadir todos los intereses de demora, cantidad que va en aumento al no haberse hecho frente al pago de la deuda todavía.

En los próximos meses se designará un Administrador Concursal encargado de revisar "toda la documentación presentada". Además, tendrá que aclarar "la responsabilidad que cada uno tiene en la medida que considere, de lo que ha pasado en los últimos años en cuanto a la contabilidad de la CTE y la situación generada por no haberse impartido los cursos contratados".

Según explicó el actual presidente de la CTE, Gabriel Moragues "en todo momento



Gabriel Moragues, actual presidente de la CTE el pasado mes de diciembre.

se va a intentar preservar la continuidad de la Confederación" si bien son conscientes "de la difícil situación". Moragues mantenía su confianza en que en los próximos meses la Administración esté dispuesta a llegar a un acuerdo "una quita de la deuda" que haga viable la continuidad de la CTE.

Este acuerdo, del que ha informado la Asociación Provincial de Auto-Taxi de Zaragoza en su revista trimestral, consistiría en negociar un pago mensual de 5.000 euros hasta cerrar la deuda. Una cantidad que implicaría "triplicar" la cuota anual que actualmente pagan las asociaciones por pertenecer a la CTE. En el caso de Zaragoza, pasarían de pagar 287 euros

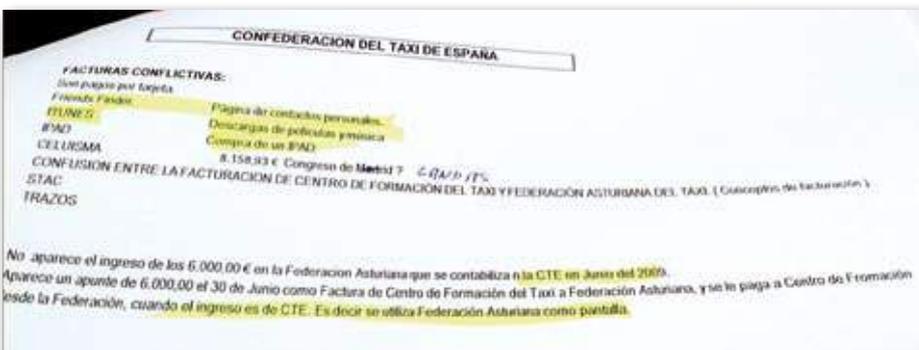
El Administrador Concursal aclarará la responsabilidad de cada asociación

anuales a más de 700 euros, cantidad que anunciaban no estaban dispuestos a asumir. Por ello, la asociación proponía, días antes del Congreso, ir directamente a concurso de acreedores "disolviendo la organización" y que los responsables de la situación asumieran su responsabilidad "ya que sí ha habido una dejación de funciones y una falta de control muy graves por parte del principal o principales responsables". Por ello, insistían en que por la responsabilidad de sus asociados "no podían trasladar la responsabilidad de la deuda y la obligación de devolución sobre su organización".

A la espera de conocer cómo se desarrolla, la adopción de esta medida ha tenido algunas consecuencias. Es el caso de Radio Taxi Santander que informaba a sus socios, a través de su cuenta de Facebook, que con fecha de 31 de diciembre causaría baja como miembro de la CTE. La decisión, según explicaban en una breve publicación en esta red social, "viene motivada por la entrada en concurso de acreedores".

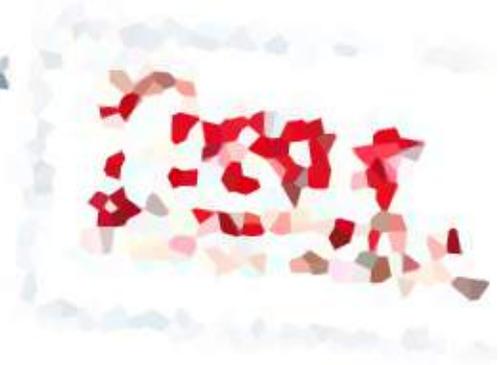
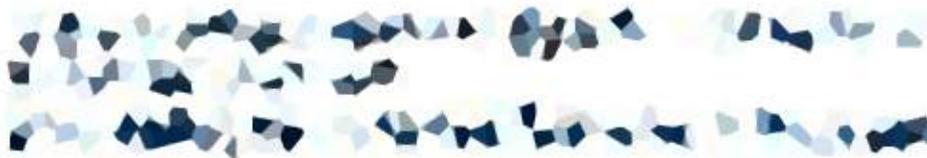
Una salida que no hemos podido confirmar pero que no sorprende a fuentes consultadas por La Gaceta del Taxi, quienes tampoco descartan la posibilidad de nuevas marchas ante una situación que muchos califican de "incertidumbre".

Desde la Federación Regional de Taxis de Canaria, su presidente Juan Artiles, asegura que existe una "responsabilidad muy grande" por parte de todas las asociaciones y señala que la mayoría de los compañeros de la CTE eran ajenos a muchas de las historias que se han conocido en los últimos meses. Con prudencia, "nos han pedido que seamos discretos en nuestras declaraciones porque tenemos una responsabilidad muy grande", Artiles insiste en que harán todo lo que tengan que hacer para depurar responsabilidades.



Documentación en la que queda patente que se paga "más de lo facturado" al Centro de Formación.

Olga Lobo



“No criticamos lo que no hacen otras

Desde que en mayo decidieron agruparse para luchar por el taxi, la Asociación Élite Taxi de Madrid, constituida oficialmente en septiembre, no ha parado de crecer. Una organización “diferente” donde todos los socios trabajan “por y para el taxi” rompiendo con el “bipartidismo” del sector. Un sector “molesto”, según su presidente José Miguel Fúnez, por la “desidia y dejadez” de las asociaciones mayoritarias.



De izda. a dcha. José Miguel Fúnez, presidente, Nani Valencia, vocal y Guillermo Marquina, secretario

José Miguel Fúnez es el presidente de la Asociación Élite Taxi de Madrid. Un trabajo no remunerado que compensa con horas de trabajo nocturnas pero que asegura realizar con satisfacción. Una aventura en la que le acompañan en esta aventura más de 400 socios “totalmente implicados” en defender al taxi.

Junto con Guillermo Marquina, secretario de la asociación y Nani Valencia, vocal, Fúnez explica en esta entrevista alguna de las claves que marcan la diferencia entre AETM y las asociaciones mayoritarias. Un “bipartidismo” roto por aquellos que “hartos de estar hartos” han decidido sumarse a esta nueva organización que, además de en Madrid, cuenta con homólogas en Barcelona, Valencia, Bilbao y Málaga.

Gaceta del Taxi.- Para quienes todavía no sepan qué es Élite. ¿Cuándo nace esta nueva asociación y por qué?

José Miguel Fúnez.- Élite nace en el mes de mayo como un movimiento molesto por la desidia y dejadez de las asociaciones nacionales y locales, por la presencia cada vez mayor del intrusismo y porque vamos viendo que perdemos nuestro trabajo día a día. Con la llegada de Uber a Barcelona un grupo de compañeros preparamos un viaje el 11 de junio para apoyar a los

“Élite ha roto el bipartidismo que existía en el taxi”

compañeros de Élite Taxi Barcelona en la manifestación, hacerla más grande y respaldar este movimiento. Ante el éxito, nos manifestamos 6.000 personas en esta manifestación a pesar de que había dos convocadas, cuando llegamos a Madrid decidimos iniciar ese mismo movimiento en nuestra ciudad ante el anuncio por parte de Uber de estar aquí en septiembre. Antes del verano comenzamos los trámites para constituirnos como asociación y en septiembre nos establecemos formalmente. A día de hoy somos 370 socios titulares de licencia y más de 400 si contamos con los asalariados y autónomos colaboradores.

G.T.- En Madrid conviven ahora mismo cuatro asociaciones diferentes. ¿Cuáles son sus principales diferencias?

J.M.F.- Somos diferentes a otras asociaciones porque el trabajo de la asociación lo realizamos desde nuestros taxis, a través de los teléfonos móviles realizamos

ociaciones, lo hacemos nosotros”

correos electrónicos, llamadas... Creemos que debemos darles a todos los profesionales la posibilidad de defender su trabajo. En cualquier empresa salen los trabajadores, y aquí sólo salían los titulares, los autónomos. En nuestra asociación acogemos a cualquier trabajador del taxi, ya sea autónomo, autónomo colaborador o asalariado.

Élite está formada por voluntarios del taxi, que ni cobramos un sueldo y que lo único que queremos es hacer de nuestros taxis la herramienta necesaria para poder ganar dinero día a día como hemos hecho muchos años atrás. Aportamos nuestro tiempo y, aunque no somos muchos, los resultados de las campañas hablan por sí solas.

Nani Valencia. - Las asociaciones apenas tienen presencia en las calles, trabajan a nivel de despacho y con un compromi

so por parte de las administraciones que lo único que ha supuesto es una pérdida para el sector en beneficio de otros.

Guillermo Marquina.- Mucha gente nos pregunta que qué tendencia ideológica tenemos, que si somos de de la parte empresarial, si estamos con los asalariados... En nuestra asociación caben todos los socios porque la lucha generalizada que tenemos en la mente es la lucha contra la mala praxis y nuestro objetivo es el taxi. Todos nuestros socios comparten estas ideas, son socios verdaderamente implicados. Inversamente proporcional al crecimiento que estamos teniendo, las otras asociaciones están viendo cómo muchos de sus socios se dan de baja, cansados de soportar la desidia y se suman a nosotros. El éxito de Élite está en la dejadez de las asociaciones, no criticamos lo que no hacen las otras asociaciones sino que



Entregando las firmas solicitando la inmovilización inmediata de los piratas.

directamente lo hacemos. G.T.- Sin comparar ideologías, porque vosotros os situáis al margen de ellas, sí podría existir cierto paralelismo con la política. ¿Es Élite el Podemos del taxi?



J.M.F.- Si lo quieres comparar con los políticos, Élite ha roto el bipartidismo que existía en el taxi. Lo que nosotros queremos demostrar es que no necesitamos más que el sillón de nuestro taxi enfrente de nuestro volante para luchar por el todos los días. No necesitamos un sillón remunerado para demostrar que el taxi necesita algo más.

N.V.- Desde el punto de vista del cambio, sí, nosotros somos el cambio.

Campaña anti Uber

G.T.- Aunque ahora Uber haya cesado de manera temporal su actividad, ustedes han sido muy activos en la calle siguiendo e identificando a los vehículos que trabajaban con la app. ¿Por qué deciden actuar de esta forma?

J.M.F.- Cuando Uber amenaza con llegar a Madrid comenzamos a plantearnos cómo actuar contra ellos y en Élite, y en el taxi en general, hay gente muy buena, muy capacitada. A día de hoy y habiendo acabado de manera temporal Uber, hemos hecho 37 denuncias efectivas a través de Policía Municipal desde septiembre a ahora. Además, tenemos una completa base de datos con todas las matrículas, almacenadas en una aplicación que hemos elaborado. Gracias a esta labor, si Uber hubiera continuado activa habríamos hecho un seguimiento de esos vehículos para aplicar el artículo 20/98 inmovilizando aquellos reincidentes y con un trámite administrativo ya cerrado.

G.T.- También iniciaron una campaña de recogida de firmas para la inmovilización inmediata de los vehículos piratas. ¿Se esperaban el rechazo del Partido Popular en la Asamblea de Madrid a esta propuesta?

J.M.F.- No entendemos la postura del Gobierno Regional, que ha echado atrás la propuesta en la Asamblea de PSOE, IU y UPyD, también un Proyecto No de Ley. La única explicación que nos dan es que realmente no hace falta que con la ley 20/98 es suficiente. Tienen miedo a inmovilizar un vehículo por las consecuencias que le pueda acarrear al Gobierno regional. Pero nos encontramos cómo en otros lugares gobernados por el PP como Murcia o Valencia sí se ha aprobado, igual que en Andalucía y en Cataluña. Además, hemos demostrado cuál es la opinión del sector, recogiendo 5.150 firmas pidiendo esta medida. Un trabajo que hemos realizado



En la última manifestación en Madrid contra Uber.

en paradas, explicando a los compañeros lo que sucedía.

N.V.- Todo aquel al que le pedíamos la firma nos la daba y todo el mundo nos preguntaba que de que otras formas podía colaborar para hacerlo. Se apuntaban a todas las acciones.

Cabify, un "Uber encubierto"

G.T.- ¿Por qué creen que la Comunidad no está siendo clara en el tema de Uber?

J.M.F.- Miedo me da el tratado América-Europa, que hayan tenido conversaciones internas en las que les hayan dicho nuestros políticos que de momento se echen atrás y que esperen a la entrada de este tratado en vigor. Aunque habría que cambiar muchas cosas para considerar a Uber consumo colaborativo. No me puede decir nadie que sale a trabajar y en un mismo día hace 10 servicios, a la 1 de la mañana, a las 3 y a las 5. ¿Eso es consumo colaborativo? No, no lo es.

A nivel de calle hemos detectado un centenar de coches que trabajaban con esta app y en Barcelona unos 186. El problema, y nadie habla de ello, es un Uber encubierto que se llama Cabify. Los coches son legales, pero el servicio se realiza de forma ilegal igual que Uber a través de una aplicación incumpliendo Orden Ministerial artículos 23 y 24.

G.T.- ¿Por qué no es legal? ¿Qué hace esta compañía para infringir, en su opinión la ley?

J.M.F.- Siempre que tengan un servicio las VTCs deben tener una hoja de ruta y no pueden iniciarlo sin tenerla. Y lo que están haciendo son esperas a través de otra empresa, aunque al final recogen un cliente diferente al contrato previamente establecido, con el cual hacen una hoja de ruta en

el momento y en marcha. Ellos tienen que estar en su sede social en todo momento, no hay nada que les permita estar en la puerta de un hotel esperando a que el portero les llame para hacer un servicio o que a través de la app les salte un servicio.

Queremos demostrar a la Consejería de Transportes, que las VTCs en Madrid están creciendo de forma desmesurada. Ya hay 1.150 VTCs reconocidas de las 587 que teníamos en 2009 y todas están actuando dentro del mercado del taxi.

G.T.- Además de Uber y de la próxima campaña contra Cabify, ¿qué otras acciones han realizado?

J.M.F.- Una de nuestras primeras actividades de seguimiento estuvo relacionada con la presencia de taxis de fuera del APC cargando. Según el Reglamento, estos taxis de fuera, aunque vengan por una llamada telefónica no pueden cargar dentro del APC igual que nosotros no podemos hacerlo fuera. Y efectivamente desde la Consejería de Transportes se nos da la razón, pero nos dicen que nadie lo ha pedido nunca, ni siquiera las asociaciones. Les explicamos que esas asociaciones, al tener emisoras propias no tienen interés en levantar este tipo de situaciones y que nosotros lo que queremos es que se cumpla con la ley.

También detectamos otro problema, vehículos de otras provincias que sólo pueden cargar en puertos, aeropuertos ya nos los estamos encontrando en la estación de autobuses, tren...cargando delante de compañeros de forma ilegal. Estudiamos el tema y cuando tenemos la certeza de que lo que estamos diciendo se ajusta a la ley, informamos a todo el sector.

En el mes de julio elaboramos un informe sobre autobuses Alsa que entraban en

La ilusión que viaja en taxi

Barajas. Los autobuses, con autorización exclusiva para un itinerario, se saltaban dicha autorización convirtiendo la T4 en otra parada de autobuses. Con nuestra denuncia, ante la Consejería, Ayuntamiento y Policía Municipal comienzan a actuar. A día de hoy ha sido minimizado este tipo de vehículos.

Lucha nacional

G.T.- No sois la única Élite en nuestro país. Barcelona fue la primera y después se han sumado Valencia, Bilbao y Málaga. ¿Estudiáis la posibilidad de crear una asociación nacional?

G.M.- Creemos que los problemas que hay en Madrid son diferentes a los de otras ciudades, cada Élite lucha por sus problemas.

J.M.F.- Pero sí estamos unidos aunque no sea a través de una asociación porque nuestra comunicación es constante.

G.T.- ¿Confáis en la labor de las nacionales a la hora de temas como convenios, normativas etc. que escapan al ámbito local?

J.M.F.- Lo último que hemos aprobado es la adhesión a la Unión de Asociaciones de Trabajadores Autónomos, UATAE, apolítica, independiente. A través de esta organización tendremos la posibilidad de negociar todas esas cuestiones a nivel ministerial. Además, crearemos una gestoría, por un precio asequible, 60€ al año, y ofreceremos cursos de formación, asistencia jurídica, medios de comunicación...

De todas formas quiero decir que no estamos de acuerdo con los porcentuales que se dieron a la hora de constituir la mesa de transportes de la Comunidad de Madrid y creemos que antes de 2017 po-

Al margen de las acciones luchando por el sector, la Asociación Élite Taxi de Madrid también ha protagonizado en estos días uno de los momentos más emocionantes para los niños. La Cabalgata de Reyes. En esta ocasión en vez de camello, SS.MM Los Reyes Magos de Oriente decidieron coger un taxi y desplazarse así hasta la maternidad de O'Donnell.

“Me duelen muchísimo los niños que por una enfermedad no pueden disfrutar de una infancia normal y pasan momentos difíciles”, explicaba el presidente de la entidad, José Miguel Fúnez a nuestro medio. “Qué mejor manera que sacarles una sonrisa con la visita de los Reyes Magos que les den los regalos”.

Unos 70 socios, más familiares y amigos, se dieron cita el 4 de enero para realizar una Cabalgata de la Ilusión que será recordada por los más pequeños, pero también por todos aquellos que participaron en el acto. “Fue un día muy emocionante, difícilmente se me va a olvidar”, aseguraba el secretario de la AETM, Guillermo Marquina.

Buscando financiación a través de la venta de pulseras, llaveros y merchandising, desde Élite agradecen también su colaboración a la Cooperativa del Taxi que no dudó en participar en el evento junto con Sastreía Cornejo. Además, Tmovemos puso a disposición de los Reyes tres vehículos amplios para trasladar a los Reyes Magos “cómodamente y que todo el mundo pudiera verles”.

“El taxi tiene que estar en todos los eventos de una ciudad”, señaló Nani Valencia, vocal de la asociación, para quien este tipo de acciones fomentan la unión y el compañerismo entre todos los profesionales. “El año que viene, seremos el doble, seguro”.



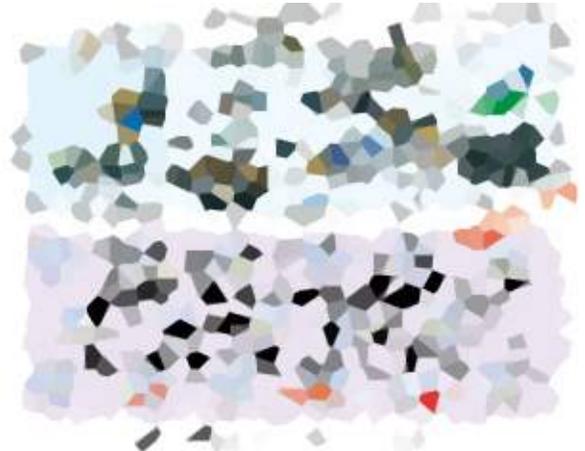
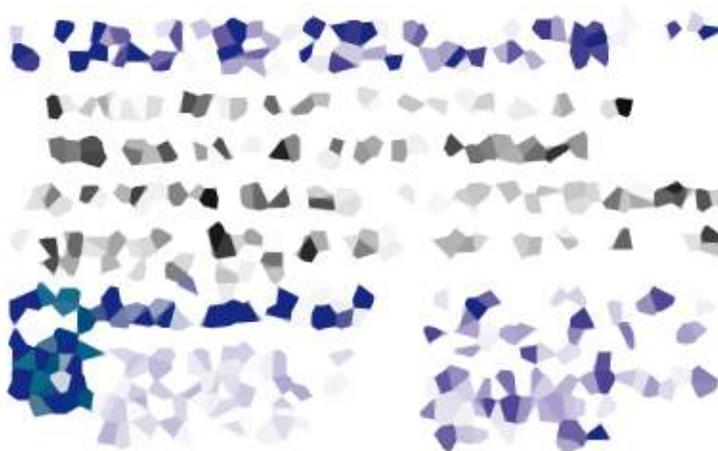
dremos estar o bien porque la Consejería modifique y abra la presentación de VTs con autorización firmada y DNI por parte de cada propietario de VT que no se ha hecho nunca a pesar de que la ley establece que es así, o bien porque Élite lo plantee a nivel jurídico y que sea un juez el que diga que la ley no se cumple

G.M.- Si no fuera así, tenemos la oportunidad de ir acaparando VTs para presentarlas ante la Consejería de Transporte con todas las garantías. A día de hoy las

asociaciones están jugando con las VTs. Yo mismo he ido a darme de baja de mi asociación y hasta el año 2017 seguirán utilizándola y será ese año nuestra gran oportunidad para demostrar nuestra fuerza.

J.M.F.- Yo soy presidente de la AETM y ellos lo saben y aunque prohíben la doble afiliación, no son capaces de aplicar los estatutos. Llevo esperando el burofax seis meses.

Olga Lobo



No más Uber en España...de mo

Siete meses después de asumir la secretaría i la prohibición de Uber en España ponía el broche de oro a un 2014 repleto de manifestaciones, su cese de actividad en nuestro país es ya la noticia más importante de 2015. Aunque es una medida “temporal”, tal y como ha señalado la empresa, el sector celebra que la justicia se haya puesto de su lado. Además, Valencia, Andalucía y Cataluña han sido las últimas comunidades en aprobar medidas para inmovilizar a los piratas.

Tras ser formalmente notificados del auto judicial que obligaba a Uber a dejar de dar servicio en nuestro país el pasado mes de diciembre, la empresa informaba el pasado 31 de diciembre del cesa temporal de su actividad “en respeto a la ley”. Una decisión muy aplaudida por el sector consciente de que se trata de una primera batalla ganada dentro de una guerra que se prevé “larga y costosa”. Así se manifestó la principal artífice de este logro, la Asociación Madrileña del Taxi de Madrid quien decidió, en el mes de octubre del pasado año, pedir medidas cautelares contra esta empresa. Medidas cautelares que fueron concedidas por un juzgado el pasado mes de diciembre y que a día de hoy han supuesto el cese de la actividad de Uber en todo el territorio español.

Un punto y aparte que será aprovechado por la empresa apelar esta decisión de la justicia. En una carta remitida al periódico El Mundo, su director general en Europa Occidental, Pierre-Dimitri Gore-Coty, señalaba que esta medida judicial “infringe derechos europeos fundamentales, incluyendo la libertad de establecimiento y la libre prestación de servicios”. La empresa insistía en que su oferta se enmarca dentro del “consumo colaborativo”, razón por la que esperan trabajar conjuntamente con los políticos para desarrollar “el nuevo y necesario marco regulatorio para crear un espacio justo para Uber y la economía colaborativa”.

Una descripción que no coincide con las opiniones del taxi, para quienes esta empresa y su aplicación son un claro ejemplo de competencia desleal al incumplir las normativas sobre transporte de viajeros locales y nacionales. Además, de acuerdo

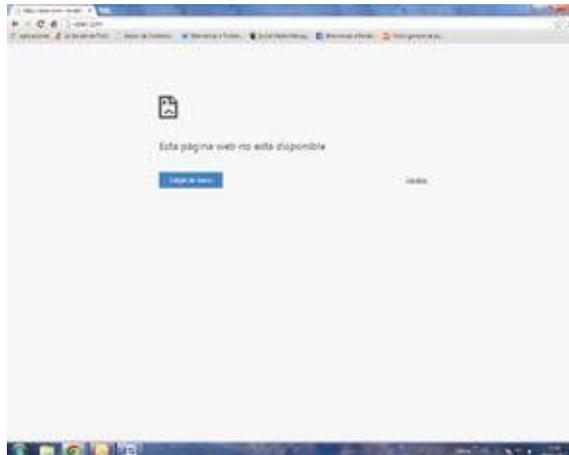


Imagen de la web de Uber desde el pasado 31 de diciembre

con el auto del Juzgado de lo Mercantil nº2 de Madrid la decisión de tomar esta protección cautelar se basaba en la legalidad vigente, en base al artículo 15.2 de la ley de competencia desleal que determina que cuando se infringen normas que son exigidas para actuar en un mercado, la infracción es en sí misma una acción desleal.

Cinco días tardó la empresa en suspender su servicio en España desde que el 26 de diciembre, ese mismo Juzgado le ordenara “con carácter inmediato” y nuevamente por vía judicial su cierre, decretando asimismo la suspensión de la transmisión, el alojamiento de datos, el acceso a las redes de telecomunicaciones y/o la prestación de cualquier otro servicio equivalente de intermediación en relación con esta compañía. Durante ese periodo en activo, y a pesar de las dificultades que existían para acceder a su web y para solicitar un vehículo UberPOP a través de su aplicación la empresa conseguía burlar a la justicia ofreciendo a sus usuarios alternativas ante la perplejidad del sector que apelaba al cumplimiento inmediato de la sanción judicial.

La app ha funcionado en nuestro país ocho meses al margen de la regulación establecida amparándose en el supuesto consumo colaborativo que fomentan. Una nueva forma de economía “en detrimento de la propiedad privada”, según su director general en Europa Occidental, que propor-

ciona “una solución innovadora, asequible y segura que anima a la gente a dejar de usar sus propios vehículos y a compartir los de otros ciudadanos”.

Por ello desde la empresa esperan la creación de un nuevo marco de regulación para el consumo colaborativo y anunciaba la creación por parte del Gobierno central de “un grupo de trabajo con el fin de elaborar regulaciones modernas aplicadas a los nuevos servicios habilitados gracias a la tecnología”.

El sector lo tiene claro, unidad para hacer frente a esta nueva batalla política y social que esperan ganar también en los juzgados.

Medidas anti pirata

Por ello desde las asociaciones madrileñas pedían al Gobierno regional que tomara medidas que fuera más allá de esta aplicación y creara una herramienta para la lucha contra el intrusismo. Una de las armas más importantes para el sector es la inmovilización de vehículos que realizan servicios de transporte sin contar con los pertinentes permisos y son muchas las comunidades autónomas que han decidido incluir esta medida en sus novedades para 2015, creando un marco legal inexistente hasta ahora.

Sin embargo, el gobierno de la Comunidad de Madrid rechazó una propuesta de PSOE, IU y UpyD en la Asamblea de Madrid para la inmovilización “inmediata” a los piratas. Una decisión que se conocía apenas una semana después de que el presidente de la Comunidad, Ignacio González, asegurara a los taxistas su compromiso con el sector durante la celebración de la cena anual de la Peña Segoviana del Taxi. Sin embargo, y a pesar de las buenas palabras, la decisión de su partido en la Asamblea ha supuesto un jarro de agua fría para los profesionales del taxi.

Desde el Partido Popular sostienen que no es necesario realizar ningún cambio puesto que la legislación actual contempla la inmovilización del vehículo en caso de

mento

reincidencia. Una sanción que según los taxistas madrileños, “no es lo suficientemente contundente como para terminar con esa actividad ilegal”. Por ello, las asociaciones han querido dejar constancia del desamparo en el que han dejado a los profesionales del taxi de Madrid.

Frente a la postura del Partido Popular en Madrid, otra comunidad en la que también gobierna este partido, la Comunidad Valenciana, sí que ha optado por la inmovilización de los ilegales. Una iniciativa muy aplaudida por el sector para quien “supondrá prácticamente la desaparición de la piratería y el intrusismo en el taxi valenciano”.

También antes de que acabar el año Andalucía daba un paso en esta misma dirección al aprobar un decreto ley que modifica la Ley 2/2003 de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros. Con este cambio, que afecta a la medida cautelar de inmovilización en el acto, se permite a las fuerzas de seguridad prolongar la retención hasta el abono de la correspondiente sanción, entre los 1.380 y los 2.760 euros, o la prestación de una garantía de pago (caución) por una entidad autorizada.

Hasta ahora, la inmovilización sólo podía mantenerse en el momento que se imponía la sanción, lo que en la práctica hacía ineficaz la medida, ya que el vehículo pirata podía seguir la marcha tras ser multado y cargar nuevos pasajeros.



La Comunidad de Madrid rechazó la inmovilización inmediata.

Según explicó la propia Junta de Andalucía, este decreto ley “mejora así cobertura legal de la actuación de los cuerpos y fuerzas de seguridad contra los ‘taxis pirata’ y tendrá especial repercusión en el caso de las policías locales, ya que el 90% de los servicios ilegales de transporte se prestan sin salir de los términos municipales”. Además, para proteger al usuario, el decreto establece que será responsabilidad del denunciado buscar los medios alternativos necesarios para que los viajeros lleguen a su destino.

En Cataluña se espera que el 19 de enero entre en vigor esta misma herramienta de inmovilización. En este caso la vía utilizada para su aprobación será, como estaba previsto, la Ley de Acompañamiento a los Presupuestos de la Generalitat, al tener mayor seguridad jurídica aunque de no ser así, se aprobaría un decreto ley.

Lucha contra Uber

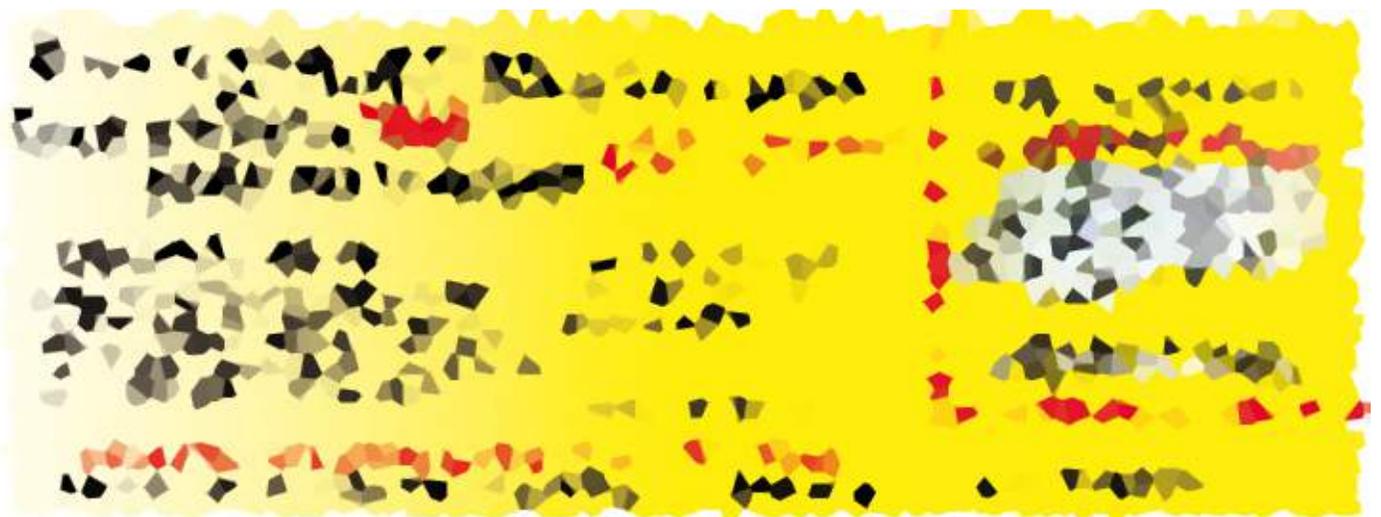
Desde la aparición de esta aplicación en nuestro país no han dejado de sucederse las acciones en su contra. Manifestaciones y huelgas han sido habituales durante

los ocho meses que ha operado UberPOP en España.

La decisión de cerrar a nivel nacional obligados por la orden judicial, era celebrada por todo el sector, aunque no faltaban las críticas a la administración. Algunas asociaciones madrileñas lamentaban la falta de apoyo del taxi por parte de la administración. “Ha sido el propio colectivo el que se ha defendido ante la irrupción de esta aplicación”, señalaban desde Federación Profesional del Taxi.

También se congratulaban por el cierre de la app las asociaciones nacionales, que en los últimos meses han mantenido reuniones en Bruselas con otras organizaciones del taxi para crear acciones conjuntas en la lucha contra el intrusismo. Para CTE, Unalt y Fedetaxi la resolución judicial es “un claro mensaje en cuanto a la ilegalidad de la actividad de otras empresas (BlaBla Car, Cabify, etc.) que al amparo de un supuesto consumo colaborativo pretenden prestar servicios similares a Uber en el mercado”.

Olga Lobo



La forma más sencilla de cobrar con TPV Bankia



Si su facturación es la más alta del día seleccionado por sorteo podrá ganar 3.000 euros, mientras que si sale ganador en cualquiera de los sorteos de 150 tarjetas regalo y responde bien a la pregunta de qué tarifa tiene contratada podrá ganar 100 euros. Estará basado en tres sorteos de 50 tarjetas regalo Bankia de 100 euros del colectivo de taxistas que contraten la tarifa fácil en su TPV durante el periodo promocional.

Tarifa fácil para taxistas

Otros servicios del TPV

El TPV de Bankia cuenta además con los mejores servicios para ayudarle en su negocio, entre ellos se encuentra CrediTPV, una línea de crédito preconcedido que permite disponer de crédito al instante a través del TPV. La financiación puede alcanzar 30.000 euros a 12 meses. El cliente puede realizar tantas disposiciones como necesite siempre que no supere el máximo disponible asignado.

Otro práctico servicio es Divisa Elección que permite ofrecer a los clientes extranjeros pagar con tarjeta en su moneda de origen, aunque sea una divisa distinta al euro. Un servicio otorga al cliente un plus de seguridad y transparencia, ya que le ofrece toda la información sobre la operación de forma clara e inmediata.

Si quiere ofrecer todas las posibilidades de pago a sus clientes y, además, reducir el dinero en efectivo en el taxi, Bankia lo hace más sencillo con su Tarifa Fácil TPV. Además, si contrata ahora esta tarifa entrará en el sorteo de hasta 3.000 euros o 150 premios de 100 euros.

Una de las principales novedades de este servicio de pago TPV es la cuota fija mensual a pagar que puede escoger en función de la facturación del negocio. Existen seis opciones para elegir desde 10 euros, si tiene una facturación mensual inferior a 1.500 euros, hasta 100 euros cuando la facturación mensual es de 15.000 a 20.000.

Esta cuota mensual incluye tasa de descuento y comisión de mantenimiento del primer terminal y es la misma con independencia del tipo de tarjeta utilizada ya

Sin comisión por instalación

sean nacionales, internacionales o de empresa.

Otras de las ventajas que tiene esta tarifa fácil es que no hay que pagar comisión por instalación, ni por mantenimiento del primer terminal. Tampoco requiere un mínimo por operación ni conlleva tasas de descuento.

Además, si decide contratar esta tarifa ahora y hasta el 28 de febrero puede entrar en el sorteo de hasta 3.000 euros y optar a 150 premios de 100 euros.



	Facturación mensual
Fácil 10	0 a 1.500€
Fácil 20	De 1.501€ a 3.000€
Fácil 30	De 3.001€ a 5.000€
Fácil 50	De 5.001€ a 10.000€
Fácil 80	De 10.001€ a 15.000€
Fácil 100	De 15.001€ a 20.000€

100



100

100

100

100

100

100

100

Desaparece el Instituto del Taxi

El pasado 1 de enero el Instituto Metropolitano del Taxi en Granada firmaba su disolución, aunque tendrá que esperar hasta junio para liquidar por completo el organismo. Fue a finales de año cuando se llegó a esta decisión en asamblea pues, en palabras del presidente de la propia Junta Rectora y vicepresidente de la Diputación, Jose Antonio Robles, "la finalidad" por la que se creó el Instituto "no se cumple ni se va a cumplir en el momento de crisis actual"



Será el 30 de junio cuando se liquide el Instituto.

El Instituto, formado por 32 municipios, la Junta de Andalucía y la Diputación de Granada ha tomado la decisión de cesar su actividad por "problemas políticos ajenos a la directiva", cuenta el gerente del ente, Francisco Javier Martínez, haciéndose imposible el cumplimiento de los objetivos marcados de inicio para este organismo. El dirigente, con la aclaración a nuestros lectores de que sólo lleva en su puesto un mes, explica que "ni sabe ni debe saber" el detalle de estos conflictos internos. Se refiere a la salida del organismo de varias alcaldías, que representarían cerca de un tercio del total de localidades que lo conformaban.

Hemos hablado con Gremial, asociación principal de taxis que aglutina al 90% de profesionales en la capital. Su presidente, Juan Túnez, aclara que están a favor de esta disolución puesto que en los seis años que lleva en funcionamiento "no ha servido de nada" y que sólo ha provocado "un aumento de tasas y mucha burocracia" desde su creación.

Otro de los fracasos que desde Gremial aseguran que ha tenido este organismo ha sido la creación del área de prestación conjunta en Granada. El proyecto plan-

El ente llevaba funcionando seis años

teaba hacerse con 30 municipios pero los taxistas de la capital siempre se han mostrado bastante reacios, subrayan desde esta asociación mayoritaria. "Nosotros no estábamos dispuestos a un APC tan grande" y al final "se quedó todo en un planteamiento" que no se llegó nunca a materializar pues cada taxi seguía operando en el municipio de donde provenga su licencia, cuenta Juan Túnez. De hecho, prosigue, "se creó por la carencia de taxis que había en el aeropuerto y precisamente los primeros en salirse de este APC fueron los ayuntamiento que ofrecen servicio al aeródromo".

Este fracaso es compartido por el propio gerente del Instituto Metropolitano. Martínez explica que "el problema principal es que se intentó crear un área metropolitana conjunta de 32 municipio al mismo tiempo y eso es muy complicado, pues no es fácil lograr una unidad tan global de una forma tan rápida. Hubiera sido más aconsejable ir haciéndolo en pequeños anillos progresivos: primero ir incorporando las 4

Granada

o 5 poblaciones más cercanas a la capital y luego ir yendo poco a poco. Es la única manera de que el taxista de la capital se de cuenta que no está siendo perjudicado por los pequeños municipios”, argumenta el político.

Futuro incierto

Si todo sigue el cauce previsto, desde Gremial aclaran a nuestro medio que el 30 de junio quedaría todo el Instituto liquidado. Si su cumplen sus peticiones, el Ayuntamiento de Granada, más concretamente el área de Movilidad, gestionaría directamente el taxi de la ciudad. Incluso,

puntualizan, podrían aceptar crear un pequeño APC con “algún municipio próximo a Granada” aunque “a día de hoy creemos mejor que cada uno trabaje su ciudad”, comentan.

La gerencia del Instituto, en el momento de la conversación con nuestra revista, aseguraba una vez más “no tener ni la menor idea” de cómo va a gestionarse ahora el taxi en Granada y localidades aledañas. Bajo el punto de vista de Francisco Javier Martínez es necesario aunar “al menos 5 o 6 municipios un área de prestación conjunta” y que su regulación probablemente pasara a manos de cada término munici-

pal, aunque si interesase a varias poblaciones “podría haber acuerdos”.

A diferencia de la asociación mayoritaria en Granada capital y la gerencia del APC, otras localidades piden unificarse en el Consorcio Metropolitano de Transportes. El alcalde de la localidad de Macarena, Noel López, ha precisado que los alcaldes del PSOE siguen considerando necesario el taxi único y reclaman que se reactive el servicio mediante su asunción por parte del citado Consorcio. “Pedimos que sea el Consorcio de Transportes el que asuma estas competencias y desarrolle el servicio de taxi metropolitano, en coherencia con la eliminación de duplicidades que exige la legislación actual”, manifestaba.

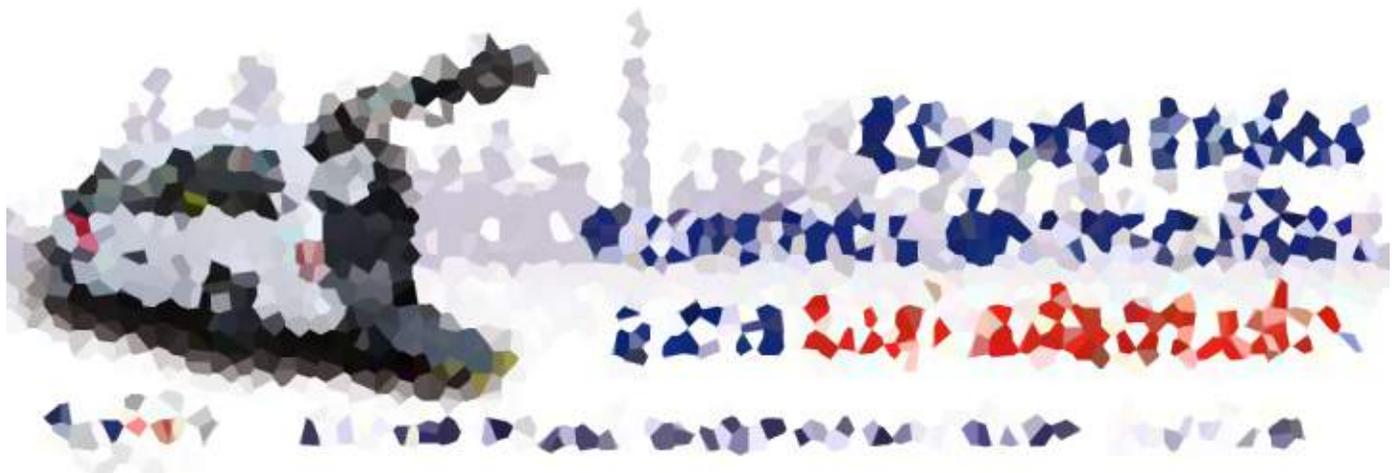
Retirada masiva

A mediados de noviembre varios alcaldes socialistas del cinturón metropolitano de Granada denunciaban la “inoperancia e incapacidad” de la actual dirección del Instituto Metropolitano del Taxi para desarrollar un servicio “fundamental”, por lo que anunciaron su abandono del ente público. Se trataban de municipios como Macarena, Armilla, Pulianas, Fuente Vaqueros, Cúllar Vega, Láchar, Jun o Cijuela, entre otros, y que sumaban más de un tercio de la representación de la Junta Rectora.

Noel López, junto a otros representantes municipales del cinturón tras la celebración de una junta rectora del Instituto, criticaba que el máximo responsable del organismo hiciera oídos sordos a las pro-



El presidente del Instituto, Jose Antonio Robles, en un acto del sector.



“El taxista debe buscar su mercado”

Durante la conversación mantenida con nuestro medio, el actual gerente del Instituto nos habló de los problemas más graves que sufre el taxi granadino. Como en el resto de España, los profesionales continúan aquejándose de la falta de trabajo y el excedente de taxis circulando en la calle.

Ante esta problemática, Francisco Javier Martínez nos comentó cuales serían en estos momentos las líneas más urgentes de actuación que él recomienda. En primer lugar, explicó que el aconsejaría a los profesionales que cada uno busque su propio mercado y que no esperen que sea el mercado el que busca al taxi. Otra de sus líneas de mejora pasarían por actualizarse en la forma de captar clientes, utilizar sistemas de localización, rutas habituales, taxi compartido, etc.

gerente [declaraciones de aquel momento] “del que se desconocen las funciones que desarrollará en un servicio que está muerto”.

El representante socialista ha incidido en la “gran diferencia” en la gestión al frente de este órgano desempeñada por su partido y el PP, pues asegura que con ellos se impulsaron iniciativas como un protocolo de actuación con las asociaciones de taxistas, la tarifa única y los taxis adaptados, y puso en marcha el Reglamento Andaluz del Taxi.

Por último, el alcalde de Macarena anunciaba que vigilarán que las decisiones de la comisión de liquidación creada garantice una disolución que sea “justa y equitativa” y no vulnere los intereses de ningún municipio.

Rocío González



Juan Túnez, presidente de Gremial Granada.

Varios Ayuntamientos ya se han ido del organismo

Subvenciones para Eurotaxis

Una de los últimos logros del Instituto Metropolitano del Taxi de Granada ha sido la concesión de subvenciones a los vehículos adaptados a discapacitados. En concreto, cada taxi recibirá 5.000 euros para el mantenimiento de sus utilitarios y el funcionamiento del servicio, lo que suma una inversión total de 40.000 euros.

El presidente del Instituto Metropolitano del Taxi, José Robles, destacaba a finales del pasado año que con estas ayudas, “únicas en España”, “cumplimos con el compromiso social” adquirido en su día con el colectivo y “al que faltó el PSOE cuando presidía este órgano”, con Francisco Cuenca a la cabeza.

Según José Robles, esta concesión “ha sido posible gracias al ahorro económico en materia de personal, ya que trabajadores del Consorcio han asumido durante tiempo las tareas que tenía que estar desempeñando el gerente y que hasta ahora no ha estado haciendo”.

En este sentido, el también vicepresidente segundo y diputado delegado de Medio Ambiente de la Diputación Provincial recordaba que “estamos todos los días cerca de los que más lo necesitan y aquí no podía ser de otra manera”.

puestas de los regidores del PSOE y a las reivindicaciones de los ciudadanos para reactivar este servicio “básico”.

“Lamentamos el rechazo de la institución a la negociación y a buscar una salida digna a un servicio que es reclamado con insistencia desde el área metropolitana”, afirmaba López, quien pide que las funciones del Instituto sean asumidas por el Consorcio Metropolitano de Transportes, lo que derivaría en una gestión “sistemática y eficiente” del servicio.

En el mes de noviembre el alcalde de Maracena advertía que el Partido Popular considera el Instituto Metropolitano del Taxi un mero “chiringuito” desde que en 2011 asumiera la dirección, ya que sirvió para contratar a afines y a un nuevo



2024

2024

2024

2024

2024

2024

2024

2024

2024

2024



2024

Continúa la oleada de robos en la capital

Madrid sigue siendo escenario del robo de vehículos de taxi en marcha. Tras los sucesos de Atocha, que se saldaron con la detención de un hombre, el último incidente, publicaba El Mundo, sucedía en la estación de Mendez Álvaro. La policía continúa investigando estos actos delictivos a través de un dispositivo especial. Las zonas donde se concentran estos robos suelen ser estaciones de autobuses, trenes y el aeropuerto, todas ellas con una gran concentración de viajeros. En el último caso se repetía el 'modus operandi' de anteriores ocasiones: el conductor se bajó para sacar el equipaje del maletero y el ladrón, aprovechando que las llaves se habían quedado puestas con el coche en marcha, pega un acelerón al taxi y escapa.

La última víctima de esta oleada era el propietario de un Skoda Octavia. A las pocas horas la policía le llamó para comunicarle que lo habían encontrado, pero no pudieron comunicarle el lugar por encontrarse el caso "en secreto de sumario". Ha tenido suerte pues en otros casos, dentro de esta ola, no se han llegado a encontrar los vehículos robados. Según fuentes policiales, estos hechos podrían enmarcarse en el primer eslabón de una red dedicada a la sustracción de automóviles para su posterior venta por piezas en el mercado negro.



Adif explicó que los robos tuvieron lugar en zonas concurridas.

La web del rotativo contaba que "hay psicosis entre los taxistas", que en estos momentos "reclaman mayor presencia policial en las zonas con gran movimiento de pasajeros". En varios grupos de Whatsapp de taxistas se estuvo difundiendo el perfil del presunto autor de los robos. Se trataría de un chico de complexión delgada en torno a la treintena, con el pelo corto y oscuro y los ojos marrones. No obstante, los investigadores no descartaban la posibilidad de que pudiera haber más de una persona detrás de estos actos delictivos.

RTT en las cabalgatas de Vallecas y Alcorcón



La temática este año se inspiraba en Egipto.

Como cada año, Radioteléfono Taxi de Madrid quiso acompañar a los más pequeños en uno de los momentos más especiales del año: la Cabalgata de Reyes. En esta ocasión fue en Vallecas, donde se repartió mucha alegría junto con muchos caramelos.

Con una carroza inspirada en Egipto, los más pequeños disfrutaron bailando, cantando y lanzando caramelos a todos los que el 4 de enero disfrutaron de la Cabalgata de Reyes de Vallecas.

Radioteléfono Taxi, que desde hace años participa en este tipo de iniciativas, repitió el 5 de enero en la Cabalgata de Alcorcón.

Este año, al igual que en la edición anterior, los pequeños disfrutaron viendo como Sus Majestades de Oriente eran acompañados por astronautas, pingüinos, gnomos, princesas... y hasta un dragón alado de más de cuatro metros.



NACIONAL

Nuevo modelo de ordenanza del Eurotaxi



El documento será enviado a todas las ciudades.

El Comité de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI) decidía crear un modelo de ordenanza municipal que sirva de modelo a los ayuntamientos a la hora de regular este transporte.

El CERMI detallaba algunos aspectos reflejados en este decálogo: necesidades del

usuario con movilidad reducida, las características y dotaciones del vehículo, las formas de concesión de licencias y las condiciones de la atención al viajero, pasando por el marco de las ayudas sociales para atenuar el esfuerzo económico que supone la utilización del servicio de taxi.

Este documento será remitido a todos los ayuntamientos del país. Se aprovechará la ocasión para recordar a los ayuntamientos de ciudades de más de 50.000 habitantes de la obligatoriedad de contar al menos con el 5% de taxis accesibles desde el año 2017.

Proponen rutas a 1,5 euros en temporada baja

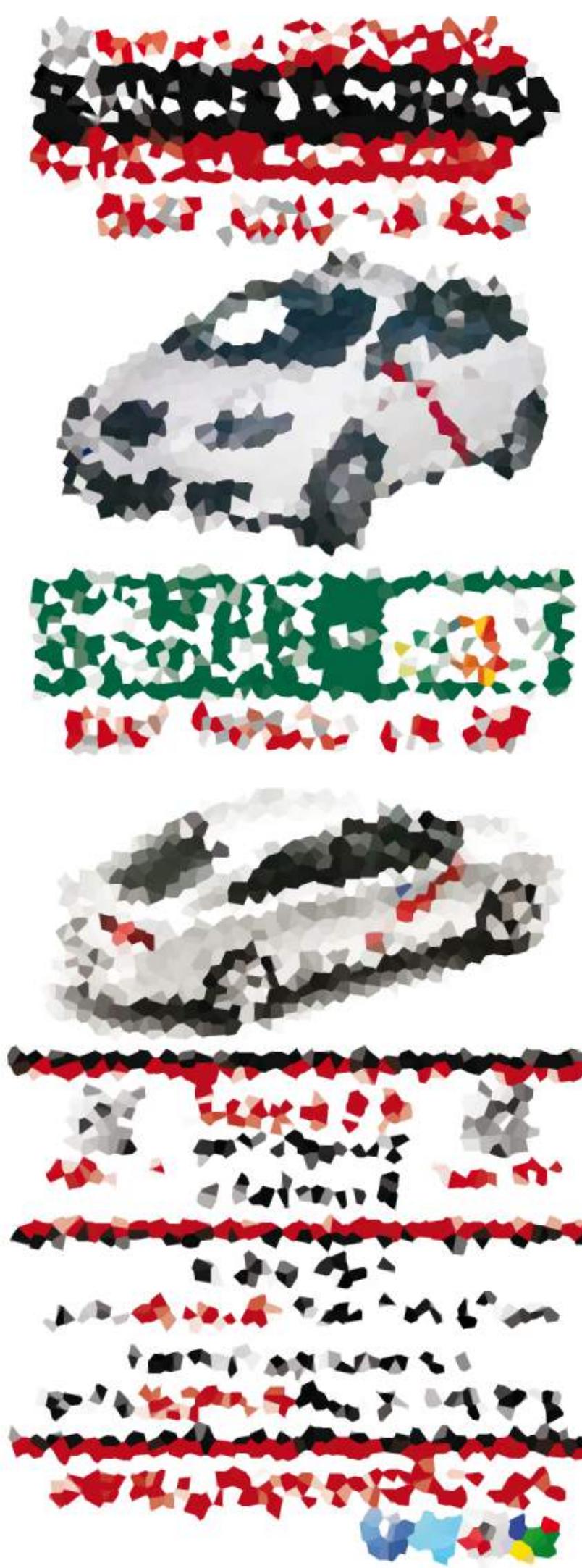
Para paliar la falta de demanda en invierno, la Agrupación de Autotaxi y Autoturismo de Baleares remitía una propuesta al Ayuntamiento de Palma para que los taxis puedan recorrer las rutas de las líneas de la Empresa Municipal de Transporte cobrando 1,5 euros por trayecto y pasajero.

La propuesta, que se encuentra pendiente de consideraciones por parte del departamento de Movilidad, permitiría recoger pasajeros en función de la capacidad de cada taxi para compartir vehículo.

Además de este tema, la Agrupación también manifestaba su "rotunda oposición" a la concesión de dos nuevas licencias de taxis en la Part Forana de Mallorca al considerar que "no están justificadas". En este sentido, consideraban que la concesión de nuevas licencias de taxi "perjudicaría" a los actuales titulares y no supondría mejora alguna en el servicio.



La propuesta está siendo estudiada por Movilidad



Las cuentas en la Cooperativa de Valladolid, a votación

En las próximas semanas se celebrará una asamblea extraordinaria en la que los socios de la Cooperativa Radio Valladolid pedirán aclaraciones a la Directiva del ejercicio del 2013. Los socios tienen dudas en dos facturas de 5.000 euros cada una.

Los casi cuatrocientos socios de la entidad exigían detalles de la auditoría contable del ejercicio del 2013, elaborada por una consultora privada, después de que las cuentas fueron echadas para atrás por la mayoría de los socios, que asistieron al anterior encuentro, celebrado el pasado 16 de septiembre.

Ante la duda reflejada por los socios en dos facturas de elevado importe, la actual Junta Directiva de la agrupación, que preside Roberto Merino, decidió encargar un informe externo a una auditoría, cuyo análisis se espera que esté concluido en los próximos días.

Después de la entrega de documentación, la Junta Directiva dispone de quince días para convocar la asamblea, que se celebraría, previsiblemente, en el centro cívico del barrio de Delicias.

Fuentes de la Agrupación Radio Taxi explicaron al Norte de Castilla que se espera que la asamblea extraordinaria se celebre, entre la "última semana de enero, o la primera de febrero".



La asamblea extraordinaria será en pocas semanas.

Andalucía ya puede inmovilizar piratas

Desde el 31 de diciembre los coches piratas que sean identificados en cualquier provincia andaluza pueden ser inmovilizados por Policías locales y Guardia Civil hasta que el dueño del vehículo no paguen la sanción correspondiente.

Los profesionales continúan felicitándose por el nuevo decreto, pues era una petición histórica del sector. Fue el pasado 23 de diciembre cuando finalmente el Consejo de Gobierno aprobó la norma con el fin de reforzar el control contra el intrusismo en el sector del taxi.

Otra de las novedades es que los gastos originados por el depósito del vehículo correrán a cargo de la persona infractora y, con el fin de proteger al usuario, el decreto establece que será responsabilidad del denunciado buscar los medios alternativos necesarios para que los viajeros lleguen a su destino. De no hacerlo, dichos medios podrán ser establecidos por la Administración, si bien los gastos serán en todo caso de cuenta del denunciado.

Taxista jubilado recupera 135.000 euros de preferentes

Un taxista madrileño jubilado consiguió recuperar 135.000 euros de preferentes tras declarar el juzgado la "anulabilidad por vicio" de las órdenes firmadas. La demanda, presentada por Ausbanc contra Bankia, fue estimada al considerar que no se había informado correctamente al taxista.

Concretamente, y de acuerdo con la sentencia, la falta de información al cliente ha sido clave para anular las dos órdenes de 22 de mayo y 18 de junio de 2009 en materia de preferentes. Textualmente el juez afirma que "debe facilitarse la información precisa para que el cliente sea plenamente consciente del objeto del contrato y de las consecuencias del mismo".

Según testificó uno de los hijos del taxista, a su padre le informaron de que era un producto "seguro y que en caso de querer recuperar el dinero se haría efectivo al día siguiente". Recuerdan desde Ausbanc que la calificación como



El juez considera que no se había informado correctamente al taxista.

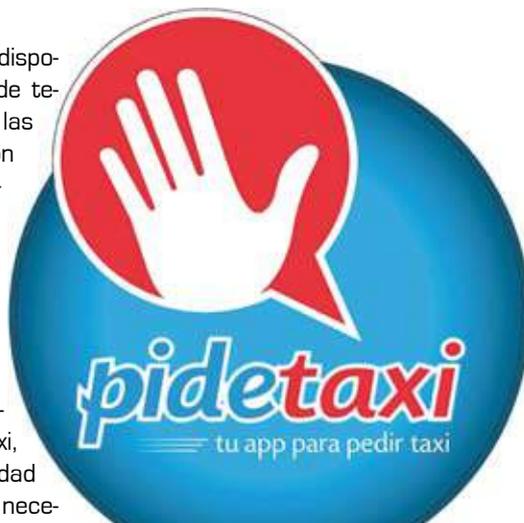
cliente minorista "no permite presumir conocimientos financieros" y en el caso de las preferentes se trata de "un producto complejo en relación al resto de contratos bancarios existentes".

Esto supone, explicaban, que la entidad bancaria debe ser "extremadamente diligente" a la hora de obtener información del posible cliente para saber qué tipo de productos financieros pueden ser ofrecidos.

Pidetaxi llega a Algeciras

La aplicación Pidetaxi ya está disponible en Algeciras, después de tener una excelente acogida en las grandes ciudades. A la presentación acudió la delegada municipal de Movilidad Urbana, Ana Rodríguez, así como miembros de la directiva de la Sociedad Cooperativa de Radio Taxis de Algeciras.

Durante el acto se explicó a los potenciales usuarios que dicha aplicación, totalmente gratuita, pretende facilitar y fomentar el uso del taxi, descongestionando de tráfico la ciudad y beneficiando al medio ambiente. Es necesario suscribirse para su uso y, con unos sencillos pasos a través del teléfono móvil, el cliente tendrá un taxi listo. En todo momento, hasta que el vehículo llegue al lugar solicitado, el usuario podrá ver en la pantalla del dispositivo en qué punto se encuentra el vehículo que pasará a recogerlo, el tiempo aproximado de llegada, el recorrido que hará para llevarlo a su destino



La app ya está funcionando en grandes ciudades españolas

e incluso el coste aproximado de la ruta.

La App Pidetaxi es una iniciativa nacional que ha puesto en marcha la Asociación de Radio Taxis de España (ARTE) y que ya está en funcionamiento en las grandes ciudades españolas.

Guadalajara estrenará Eurotaxis

30 taxis y ninguno de ellos adaptado. Para corregir esta situación, el Ayuntamiento de Guadalajara anunciaba que en 2015 la ciudad tendrá dos Eurotaxis. La administración ya anunciaba que trabaja en una línea de ayudas dado el elevado coste de estos vehículos aunque precisaba que "la petición de compra la tienen en firme".

Desde 2006 y hasta 2011 Guadalajara tuvo un Eurotaxi que contó con ayudas del Ministerio de Sanidad y Asuntos Sociales, e incluso de la Fundación ONCE. Cuando llegó el momento de la renovación, el titular decidió cambiar la licencia a un taxi normalizado al no tener ninguna subvención.



Podrían concederse ayudas a estos taxis adaptados.

Ahora, y con motivo del RD 1544/2007 que obliga a todas las ciudades con más de 50.000 habitantes a tener el 5% de su flota adaptada, el Ayuntamiento alcarreño prefería no conceder nuevas licencias sino dar la oportunidad a dos de sus profesionales para cambiar sus vehículos normales por adaptados.

Además, desde el Consistorio también se estudiaba un cambio en la Ordenanza municipal que, entre otras cuestiones, permitiría la ampliación del número de plazas en los vehículos.

ATLAC aconseja a los jubilados regularizar su situación

Desde ATLAC aconsejan a jubilados y viudas que regularicen su situación y que denuncien a quienes les han asesorado mal.

Esta asociación informaba de que aquellos titulares de licencia que no estén dados de alta en el régimen Especial de Trabajadores autónomos tendrán que hacerlo, pudiéndose acoger a la jubilación activa (percibir la mitad de la pensión). También podrían dar de alta en régimen de Autónomo Colaborador a familiares hasta segundo grado de consanguinidad y afinidad para no perder la pensión de jubilación el Titular.

Recuerdan que en esta situación, “el autónomo colaborador es un colaborador de un autónomo, no de un jubilado”. Por ello creen desde ATLAC que se ha asesorado mal a estos jubilados que ahora, tras conocerse la situación de ilegalidad de muchos de ellos, se enfrentan en los tribunales a multas de hasta 10.000 euros y a la pérdida de sus licencias.

Para la asociación, “aquellos que presuntamente han asesorado mal a sus socios son los mismos que están defendiendo las cinco licencias en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria” y quienes “presuntamente” están asesorando a sus socios a poner a un autónomo colaborador al frente de sus licencias con el “riesgo de perder las mismas tal y como está pasando con los que actualmente se encuentran expedientados”.

Taxistas valencianos, con los más necesitados

PaNo es necesario que sea Navidad para que el taxi muestre su cara más solidaria, pero en estas fechas el taxi volvió a demostrar su compromiso con la sociedad. En este caso, taxistas valencianos hacían entrega de alimentos y juguetes para los más necesitados en la casa de la Caridad de Valencia.

Tal y como explicaban desde el sector, con esta iniciativa “el mundo del taxi mues-

tra así su apoyo y generosidad hacia los más desfavorecidos”. La medida, contaban, era impulsada por Cristian Rodríguez y José Antonio Soria.

“Esto es solo una muestra de la solidaridad y la preocupación del sector por sus ciudadanos”, añadían los profesionales que esperan que la situación económica mejore y “toda la sociedad viva en el estado de bienestar que todos merecen”.



Los taxistas entregaron alimentos a los más desfavorecidos.

Nuevas tarifas en Valladolid

Desde las 00:00 horas del 1 de enero, el taxi de Valladolid tiene nuevas tarifas que suben un céntimo por kilómetro en todos los horarios, un 6% en la tarifa 1 y un 2% en la 2. Además, hay cambios en las tarifas intermunicipales.

En el caso de la tarifa 1, que se aplica todos los días del año en horario de 7 a 23 horas, a excepción de fines de semana y festivos, se mantiene el importe de bajada de bandera en 1,65 euros, pero aumentará la percepción mínima de 3 a 3,20 euros. En cuanto a la tarifa dos, entre las 23 y las 7 horas, fines de semana y festivos, también se congela el coste de bajada de bandera en los 2,40 euros y se aumentan tanto la percepción mínima, que pasa de 4,50 a 4,60 euros como el coste del kilómetro, de 1,30 a 1,31 euros como la hora de parada, de 28,10 a 28,20 euros.



Aumenta un céntimo por kilómetro en todas las horas.

En cuanto a las tarifas intermunicipales, la tarifa 5 mantiene el coste de la bajada de bandera en 1,65 euros, pero aumenta la percepción mínima de 3 a 3,20 euros, el precio del kilómetro, de 1,01 a 1,02 euros; y la hora de parada, de 16,28 a 16,32 euros. Para la tarifa 6, que se aplica en recorridos intermunicipales en tarifa 2, para el APC figura con 2,40 euros de bajada de bandera; 4,60 de percepción mínima, 1,44 euros por kilómetro (un céntimo más que en 2014); y 23,97 euros la hora de parada (nueve céntimos más).

El transporte se realice sin la correspondiente autorización administrativa, con el fin de acabar con el cada vez más creciente intrusismo en este sector.



El taxi murciano circula con nueva Ley

La nueva Ley del Taxi entraba en vigor adoptando una serie de precauciones y garantías para evitar el intrusismo profesional. La norma introduce elementos para que la Administración pueda asegurar una mayor sostenibilidad y calidad del servicio.

Dentro de estos cambios hay una adecuación del número de licencias a las necesidades reales y el requisito de que el titular sea persona física y no posea más de una licencia.

En cuanto a los vehículos, introduce la figura del vehículo de sustitución, la regulación del número de plazas, la obligatoriedad del taxímetro y la incorporación de innovaciones tecnológicas, como los sistemas telemáticos de pago y facturación.

La norma, que incluye un preámbulo, seis títulos, 41 artículos, tres disposiciones transitorias y una disposición final, clarifica el sistema de adjudicación de licencias, que será siempre mediante concurso público, con criterios claros y objetivos, y se establece un registro municipal donde figura la identificación del titular, domicilio, vehículo, conductor o conductores adscri-

tos y vigencia, suspensión o extinción de las licencias.

En opinión de Francisco Bernabé, consejero de Fomento, Obras Públicas y Ordenación del Territorio, se trata de una Ley "superadora de la legislación obsoleta y dispersa por la que venía rigiéndose el sector, y que incide especialmente en la defensa de los derechos de los usuarios y también en la de los taxistas".

En el título VI se desarrolla el régimen jurídico de las infracciones y sanciones, e introduce, como medida accesoria a las sanciones económicas, la inmovilización del vehículo. En él, se reserva exclusivamente para cuando el transporte se realice sin la correspondiente autorización administrativa, con el fin de acabar con el cada vez más creciente intrusismo en este sector.



La Ley introduce el vehículo de sustitución.

10.000 euros para el taxi compartido en Los Realejos

El Cabildo de Tenerife aprobaba un convenio de colaboración con el Ayuntamiento de Los Realejos para la prestación de un servicio de transporte

a la demanda en taxis accesibles de uso compartido. La partida que ha destinado, 10.000 euros, servirá para que los taxis operen en los barrios de Realejo Alto, La

Montañeta, Icod el Alto y Las Llanadas. Se podrá pagar desde el día 1 con el bono de Titsa.

El director insular de Movilidad, Manuel Ortega, indicaba que "desde el 1 de enero de 2015 los viajeros podrán pagar en el taxi con el mismo bono vía de la guagua -autobús- y tendrán el mismo descuento -30 céntimos de euro- por viaje. También tendrán bonificado el trasbordo entre la guagua y el taxi compartido".

Ahora Los Realejos deberá acondicionar las paradas y ofrecer a los usuarios un teléfono para reservar los viajes. Los horarios y frecuencias del taxi compartido se irán adecuando a la demanda.

Este servicio, publican medios locales, se puso en marcha en 2011 gracias al apoyo del Cabildo, que subvenciona a su cargo a los viajeros, además de costear el uso de los sistemas informáticos de pago a bordo de los taxis.



El taxi más rápido de mundo alcanza los 340 km/h

Se encuentra en Alemania, en la pequeña localidad de Recklinghausen. El taxi más veloz se trata de un Mercedes C 63 AMG tuneado para poder alcanzar estas cifras. ¿Lo mejor? la tarifa y la bajada de bandera son las mismas que en un taxi convencional.

Daniel Wolfs tiene una flota de taxis en la población alemana de Recklinghausen y, a sus 49 años, su última adquisición forma parte de su sueño desde que era pequeño. Es un Mercedes Clase C pero, observándolo con detalle, hay virtudes que lo hacen especial, como unas llantas de 20 pulgadas con las pinzas lacadas. Su motor también es diferente al resto, pues ha pasado por las manos del preparador alemán Mcchip-dkr.

El vehículo de serie entrega 457 CV de potencia y 600 Nm de par, y acelera en 4,5 segundos de 0 a 100 km/h, con una velocidad limitada a 250 km/h. Pero el taxi preparado de Wolfs sube la potencia a 669 CV y el par a 783 Nm. Esto le permite acelerar de 0 a 100 km/h en menos de 4 segundos y alcanzar los 340 km/h.



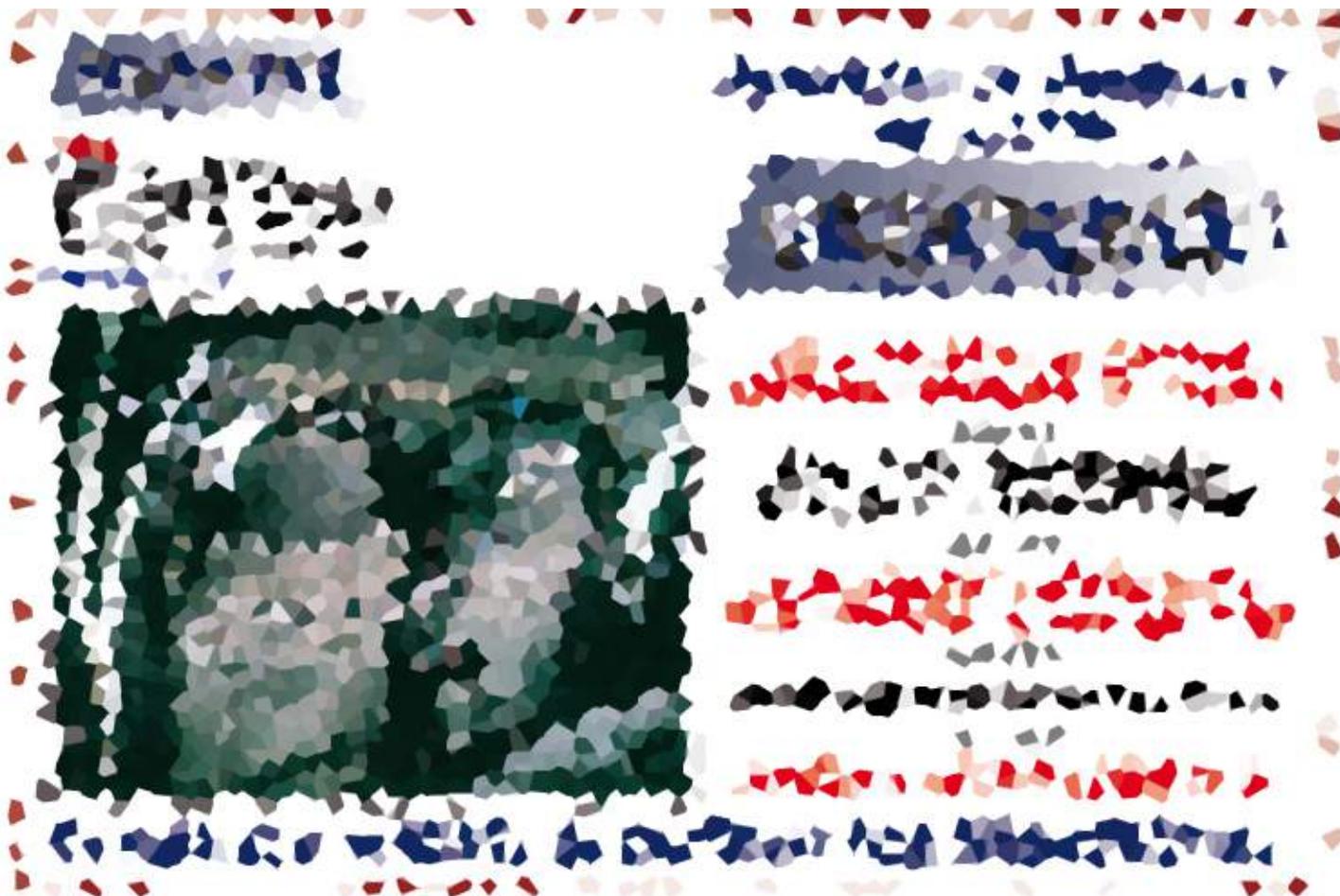
El taxi tiene la misma tarifa que un taxi 'convencional'

Taxis portugueses ayudan a mejorar la planificación de las ciudades

A través de un proyecto nacido en la Universidad de Porto, taxis de varias ciudades de Portugal colaboran en la planificación de la ciudad recogiendo información del estado de las carreteras. Se convertirán también en una red móvil que dará acceso gratuito a internet a más de 70.000 personas cada mes.

El proyecto, de nombre Veniam, colocará a partir de otoño sensores en la suspensión de los vehículos de transporte público, que recogerán información y detectar daños en el pavimento. En tiempo real, se transmitirán estos datos a las oficinas de la ciudad. Esta misma red de sensores servirá además para ofrecer wifi gratis.

La compañía acaba de recibir una millonaria inversión por lo que planea llevar el proyecto a otras ciudades del mundo.



Todas las novedades fiscales par

Desde el pasado 1 de enero queda eliminada la exención total en la plusvalía generada por la venta de licencias de taxi que existía hasta la fecha. Esta es una de las principales novedades fiscales que afectará al sector, si bien no la única. Bajada de retenciones, subida en las cotizaciones y un acceso más sencillo al paro autónomo serán otros de los cambios para este 2015 que acabamos de estrenar.



El taxi pierde la exención en la tributación de licencias.

De acuerdo con las nuevas directrices de Hacienda, quienes vendan o transfieran su licencia a partir del próximo mes de enero “deberán tener en cuenta la fecha de adquisición y el valor de adquisición y tener en cuenta la fecha de venta y el valor de venta”. De este modo, solo la parte proporcional de la ganancia generada hasta 31 de diciembre de 2014 se reducirá en función de su antigüedad en el patrimonio del empresario, tributando plenamente el resto.

En principio, no generarán plusvalía ninguna quienes vendan o transfieran su licencia, por las causas tasadas y reguladas, esto es jubilación, incapacidad permanente, reestructuración del sector o a familiares hasta segundo grado, “siempre que hayan sido adquiridas por su actual titular con anterioridad al 1 de enero de 2002”.

Sí tendrán que hacerlo quienes aún estando incluidos en el supuesto anterior tengan una licencia adquirida con posterioridad a esa fecha. En este caso deberán tributar observando los porcentajes establecidos para todas las transferencias realizadas con una antigüedad inferior a los 12 años.

Para conocer el porcentaje, según explica en un informe el presidente de la Federación Asturiana del Taxi, José Artemio Ardura, se deberá tener en cuenta la fe-

La venta de licencias comenzará a tributar

cha de adquisición y el valor de adquisición. Señala que es “previsiblemente reconocido como válido” aquel valor que se pueda demostrar fehacientemente mediante contrato compra venta y justificación bancaria de transferencia del dinero pagado. Por ello habrá que tener en cuenta la fecha de venta y el valor de venta “mediante factura de venta y transferencia bancaria del dinero o crédito bancario o cualquier otro que de fe de la operación realizada”.

Más fácil el acceso al paro

Pero esta no es la única novedad para los autónomos este 2015. Otro de los cambios importantes se refiere al acceso a la prestación por cese de actividad, también conocido como el paro de los autónomos. Si bien cada vez son más las solicitudes que se aprueban para recibir la prestación por cese de actividad, más de la mitad siguen siendo rechazadas. Por ello, y con la intención de facilitar el acceso al mayor número de trabajadores autónomos, la reciente aprobada nueva Ley de Mutuas permitirá un acceso más sencillo de los trabajadores por cuenta propia a esta prestación, suavizando las condiciones e incorporando nuevos colectivos.

Entre las incorporaciones, podrán beneficiarse de la prestación los autónomos incluidos en el Régimen Especial en función del cargo de consejero o administrador de una sociedad, siempre y cuando el cese provenga de causas involuntarias y la sociedad haya incurrido en pérdidas en los términos previstos anteriormente. Estas mismas condiciones se extienden a aquellos otros trabajadores autónomos que carezcan de ese reconocimiento legal pero en los que se den las mismas condiciones que las establecidas para los TRADES en el artículo 11 de la ley 20/2007.

Con respecto a las condiciones de acceso, con las modificaciones introducidas sólo será necesario alegar un 10% de pérdidas anuales y no un 30% de los ingresos en un año- o 20% en dos años consecutivos y completos- para acreditar el cese de actividad. Por su parte, aquellos autónomos que coticen por el sistema de módulos sólo tendrán que justificar un 10% de pérdidas contables para poder acceder a la prestación, es decir, únicamente demostrar que existe un 10% menos de ingresos que de gastos.

En cuanto al ámbito subjetivo de aplicación, éste queda desvinculado de la protección dispensada a las contingencias derivadas de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales. De tal forma que la cotización por cese de actividad continúa siendo voluntaria, incluso para aquellos que ya cotizan por contingencias

El acceso al paro autónomo, más fácil con la nueva norma

profesionales y su inclusión no está condicionada a esa otra cotización. Además, desaparece como requisito para el nacimiento del derecho a la protección tener cubiertas las contingencias profesionales.

También ha quedado regulada la denominada "invitación al pago" para ingresar las cuotas debidas a fin de hallarse al corriente en el pago de las cuotas a la Seguridad Social, en el plazo de treinta días, incluso de las cotizaciones que corresponden al

periodo mínimo de cotización para tener derecho a la prestación (12 meses continuados).

En cuanto a la cotización, se establecerá un tipo variable de acuerdo a una fórmula que tiene en cuenta el gasto por prestaciones y los ingresos por cotización. En todo caso no será inferior a 2,2, ni superior a cuatro. Para 2015 la Ley General de Presupuestos mantiene la cotización del 2,2 y se sigue aplicando una reducción del 0,5 en el tipo de la Incapacidad Transitoria (IT), por contingencias comunes.

De acuerdo con datos ofrecidos por Upta, entre enero y septiembre de 2014 se presentaron un total de 5.416 solicitudes, de las que se rechazaron 2.797 y



Suben las cotizaciones y bajan por fin las retenciones.



1.941 se aceptaron, que representan el 35,8% del total. Todavía se encuentran en tramitación otras 678. En 2013, sólo 1.574 autónomos accedieron al paro autónomo, apenas un 22,52% sobre el total de las 6.989 solicitudes.

La bajada de retenciones, “acierto” para los autónomos

Mientras la cotización sigue subiendo año tras año, un 1% en la base mínima y un 0,25% en la máxima, será 2015 el año de la bajada de las retenciones. Un “acierto” para la Federación Nacional de Asociaciones de Trabajadores Autónomos, que significará “un alivio para prácticamente un millón de autónomos que dejarán de adelantar a Hacienda una media de 600 euros anuales el próximo año y unos 900 euros de promedio en el 2016”. En concreto, se reduce del 21% al 19% en 2015 y al 18% en 2016. Además, los trabajadores con rentas por debajo de los 15.000 euros anuales pagan un tipo reducido del 15% desde el pasado mes de julio.

En cuanto a la reforma de los módulos, la reforma fiscal sí contempla nuevas limitaciones, que aunque estaban previstas para 2015 finalmente entrarán en vigor en 2016. La rebaja del umbral de exclusión con carácter general bajará de 450.000 a 150.000 euros de ingresos y de 300.000 a 150.000 euros de gastos, quedando excluidas de este método actividades de fabricación, fábricas de pan, churrerías, confecciones, imprentas y actividades de construcción. Los profesionales del taxi, de momento, se mantendrán dentro de este sistema de tributación.

En un entorno positivo, según Gobierno y expertos, las previsiones para 2015 parecen indicar que estaremos ante el año de la recuperación total “para todos”. Según datos de ATA, los autónomos llegarán a suponer el 25% del empleo creado, aumentando en 125 mil autónomos y crearán 60 mil puestos asalariados. La Federación espera así que durante el 2015, se creen 185.000 empleos bajo el paraguas de los autónomos, afianzando su posición de protagonistas en la recuperación del empleo.

Sin embargo, a pesar de la satisfacción general sobre las últimas novedades para autónomos, los Presupuestos Generales para 2015 han introducido otros cambios menos satisfactorios. Así, ATA señala como negativa la decisión de suprimir el

Fórmula para tributación de licencias

Vc = Valor de compra.

Vv = Valor de venta.

Da= Días en propiedad hasta el 31/12/2014.

Dd= Días en propiedad a partir del 01/01/2015.

Dt = Días totales con la licencia en propiedad.

Pe= Porcentaje exento de tributación.

Ps= Porcentaje sujeto a tributación.

EJEMPLO:

Licencia comprada por su titular el 12/01 de 1985, en un precio de 36.000 € y que se pretende vender el 30/11/ del 2017 en un precio de 220.000 €

Da+Dd= Dt.

Dt= desde 12/01/1985 hasta 30/11/2017= 11.638 días.

Da= desde 12/01/1985 hasta 31/12/2014= 10.939 días.*

Dd = desde 01/01/2015 hasta 30/11/2017 = 699 días.

* $(Da)10.939 \times 100 : (Dt)11.638 = 93,99\%$ del tiempo de la titularidad de la licencia lo ha estado antes del 31 de diciembre, quedando exento. El tiempo transcurrido desde el 1 de enero de 2015 y hasta la fecha de venta el 30 de noviembre de 2017 es del 6,01% del tiempo total de la posesión de la licencia. Este porcentaje sí tendrá que tributar entre el 24% y el 19% dependiendo de la cantidad y el año fiscal en que se produzca la venta.

Para calcular la plusvalía debemos restar al importe demostrado de venta (220.000 €) el valor demostrado de compra (36.000 €), lo que nos da una cuantía de 184.000 € de los cuales el 93,99% (172.942 €) estarían exentos, como se ha indicado antes. Sólo se debería tributar por el 6,01% restante (11.059 €), cantidad esta última que tendría una tributación variable que en 2016 sería (hasta 6.000 € el 19%, de 6.001 hasta 50.000 € el 21% y de 50.001 € en adelante el 23%. No hay establecidos todavía % para los años posteriores a 2016, por tanto podrían ser los mismos o sufrir variación al alza o a la baja. Por tanto, y según el ejemplo desarrollado, se tendría que pagar el 21% de 11.059€, o sea 2.322,39 €.

Fuente: FAST

20% de reducción en el rendimiento neto por creación y mantenimiento del empleo. Un incentivo para el empleo y sobre todo un desincentivo a su destrucción, cuya supresión va a suponer eliminar un ahorro medio anual de 4.200 euros y que la rebaja del IRPF no podrá compensar. Por ello la Federación espera una corrección y que se tomen otras medidas, como la prolongación de la tarifa plana de 100 euros, la aprobación de la ya anunciada tarifa plana de 50 euros para aquellos autónomos que empleen o que por fin se busquen fórmulas reales y eficaces para hacer fluir el crédito hacia los autónomos y acabar con la morosidad.

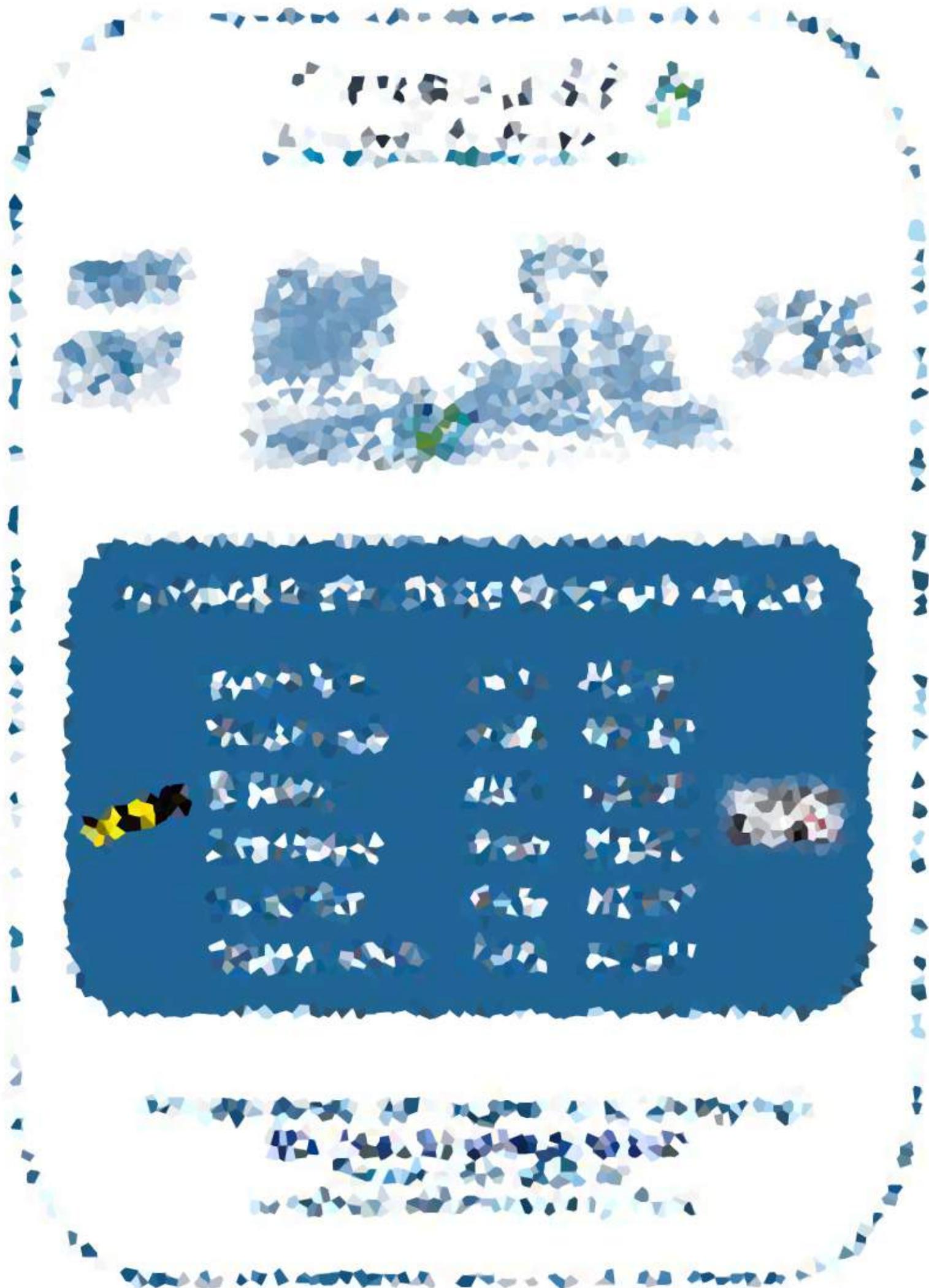
Nueva oportunidad para los autónomos

Pero, sobre todo, lo que esperan para el 2015 es que realmente se piense en regeneración. Para Lorenzo Amor, presidente

La retención baja del 21% al 19% en 2015

de ATA, no se está dando voz a quienes tienen en su mano “el ritmo de salida de esta crisis y que algunos siguen considerando “ciudadanos de segunda”. Se refiere a los autónomos, 2,5 millones de españoles “que no son ni patrones ni obreros” y que han dejado fuera de las ayudas a parados de larga duración con cargas familiares.

“Pese a las mejores perspectivas para el año que viene, 2015 será un año de luces y sombras para los autónomos, si no hay una conciencia real de que son y serán los protagonistas del cambio que necesita España. Necesitan que se les quiten todos los obstáculos, las trabas y que realmente haya una regeneración para garantizar su participación con voz, para la defensa de sus intereses”, concluye Amor.



Nuevo Reglamento General de Circulación



En los próximos meses se aprobará el nuevo Reglamento General de Circulación y todavía la gran mayoría de los conductores desconocemos cuáles son los aspectos más relevantes de este texto que va a afectar a la movilidad y seguridad viaria.

Con tiempo suficiente, les adelantamos algunas de las novedades más destacables recogidas en el Real Decreto para que ningún conductor se vea desprotegido por la falta de información.

Gana protagonismo en la vía urbana la bicicleta y pasa a ser un vehículo más de la calzada pero con aspectos que mejoran la seguridad. Debido al aumento de su uso en cascos urbanos, una de las medidas que se impondrá es limitar la velocidad a 30 km/h en muchas de las calles urbanas. También se introduce la obligatoriedad de uso de casco para los ciclistas menores de dieciséis años en todo tipo de vía sin excepciones.

En motocicletas y ciclomotores se suprimen la exención médica de no utilizar el casco de protección, y la posibilidad de uso de cascos "certificados" no homologados. Asimismo, se da cobertura legal a las denominadas zonas de espera adelantada, tanto en su señalización como en el acceso y su uso por parte de los motoristas.

Los vehículos que realicen operaciones de rescate a otros accidentados o averiados, se diferenciarán de los que se limitan a transportar vehículos. Sólo los primeros deben actuar en la vía. Además se incorpora a la regulación la señalización de los vehículos prioritarios como coches de bomberos, policía o ambulancias.

Cinturones y sistemas de retención

En el apartado de cinturones de seguridad y sistemas de retención homologados, el objetivo que se persigue es que ningún ocupante de un vehículo a motor quede sin protección en ninguna situación.

Para lograrlo se incorporan dos novedades principales. La primera es la eliminación de la práctica totalidad de las exenciones de uso de los cinturones, que no están justificadas desde un punto de vista de la seguridad vial.

Se mantienen no obstante algunas exenciones según las cuales podrán circular sin cinturón de seguridad y otros sistemas de retención:

Los conductores en general al efectuar una maniobra de marcha atrás o estacionamiento.

Los conductores de taxis cuando estén de servicio. Estos profesionales tampoco tendrán que llevar en circulación urbana dispositivo de retención (sillita) cuando transporten a personas cuya estatura no alcance los 135 centímetros, siempre que ocupen un asiento trasero.

Los distribuidores de mercancías cuando realicen sucesivas operaciones de carga y descarga de mercancías en lugares situados a corta distancia.

El taxi mantiene la exención del uso de cinturón

Los conductores y pasajeros de los vehículos en servicios de urgencia.

Las personas que acompañen a un alumno durante el aprendizaje de la conducción o pruebas de aptitud y estén a cargo de los mandos adicionales del automóvil, responsabilizándose de la seguridad de la circulación.

La segunda de las novedades más reseñable determina la prohibición de circular con menores de edad con estatura menor de 135 centímetros como ocupantes de asientos delanteros, salvo que el vehículo no disponga de asientos traseros o éstos se encuentren ya ocupados. Solo en el asiento trasero y en áreas urbanas se podrá transportar a personas que no superen los 135 cm de altura sin utilizar sillita.

En autopistas y autovías, 130 km/h

Velocidad y drogas

Se regulan los controles de drogas y para la detección de estupefacientes en el organismo se establece como procedimiento general el test de detección en saliva en los controles preventivos con un amplio abanico de posibles sustancias que puedan afectar a la conducción

La velocidad en autopistas y autovías con limitación de 120 km/h se podrá aumentar hasta un máximo de 130 km/h para los turismos, motocicletas y vehículos de tres ruedas, será gestionado por la Jefatura Central de Tráfico o la autoridad autonómica competente, y autorizado de forma temporal y en tramos en los que existan índices contrastados de seguridad, buenas condiciones de trazado y pavimentación, y óptimas condiciones meteorológicas y ambientales.

En las carreteras convencionales con arcén de 1,5 metros, se reducirá la velocidad máxima a 90 km/h siendo actualmente de 100 km/h, y será de 50 km/h en las carreteras de 6,5 metros de ancho y con línea longitudinal que separe ambos sentidos y si la línea no existe, estando permitida en la actualidad a 70 km/h.

En vías urbanas y travesías la velocidad máxima seguirá siendo de 50 km/h, pero se rebaja hasta 30 km/h en vías con un



solo carril y sentido único de circulación o con un carril por sentido, y a 20 km/h en las calles con plataforma única de calzada y acera.

Más sistemas informatizados

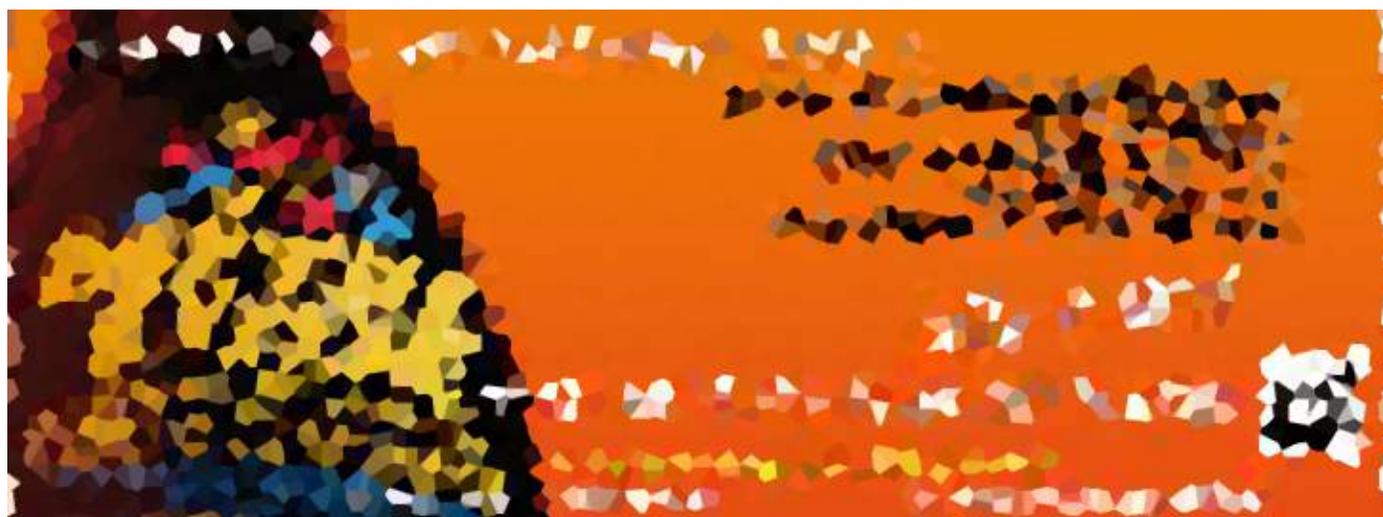
La DGT incorpora en sus sistemas de gestión nuevos desarrollos informáticos que permiten eliminar trámites burocráticos facilitando a los conductores todos aquellos aspectos que tienen que ver con la documentación del vehículo.

Con el nuevo texto determinados profesionales podrán actuar ante la DGT en nombre de una persona física o jurídica con la incorporación del sistema de registro online. Los trámites que realizarán son búsqueda de multas, alegaciones y re-

cursos, consulta de puntos, ITV, seguros, matriculaciones, cambios de titularidad, renovaciones, entre otros.

Ya no será necesario presentar físicamente la documentación para pasar la ITV, esta gestión se podrá hacer vía electrónica. También se elimina la obligatoriedad de que el vehículo tenga que volver a pasar inspección técnica en casos de deterioro, extravío o sustracción del permiso o la licencia de circulación.

La tarjeta de inspección será en soporte electrónico para los vehículos tipo B. Fórmula que ayudará en la matriculación electrónica, incluyendo vehículos pre-matriculados, dotando de mayor seguridad jurídica el proceso.





Germán Ubillos.
Premio Nacional de Teatro

Los tiempos de mi reloj Omega

El *Omega Genève* tiene larga historia, lo compré en abril de 1970 con mi primer sueldo ganado como letrado sindical en el famoso edificio rojo frente al Museo del Prado. Desde los ventanales veíamos hasta el Cerro de los Ángeles, aún no había ganado el Premio Nacional y aquel trabajo me salió por un anuncio en los periódicos. Era y es de oro macizo, esfera, manillas, maquinaria y cadena o pulsera de oro, me lo compré porque no pensaba casarme y era el regalo clásico de pedido que hacían las novias a los novios el día de la petición, de esa forma exorcizaba aquella vaga idea, además se estilaban bastante pues mi padre y mi tío los tenían, además del *Dupond* de oro, con aquel sonido metálico tan clásico al abrirlo y al cerrarlo mientras encendían el *Camel* o el *Chester* que era lo que por aquel entonces se fumaba.

Inició así el Omega su andadura con su dueño, como un automóvil o un pastor alemán, el animal más noble y más fiel que se conoce.

Es automático y calendario y yo pensaba que era como una mujer hermosa, solo para contemplarla y no tocarla. En efecto, al principio lo cuidaba y mucho, lo engrasaba, lo limpiaba en la casa *Omega* de la calle de la Princesa de Madrid, pero con el paso de los años y las décadas he llegado a comprobar que es duro y resistente y veo que durará más que mi propia vida.

Cuando Prensa Española me publicó "Largo Retorno", su director José Luis Vázquez Dodero me lo miraba y remiraba en las plácidas entrevistas que tenía con él en su despacho de la calle Padilla, muy cerca de Serrano.

Preparando su tercera de ABC e interrumpido alguna vez por su grueso y bondadoso secretario, Antonino González Morales, especialista en novela negra, no apartaba sus ojos del Omega y debía pensar que cómo un chico tan joven y tan delgado podía llevar semejante joya.

Por aquel entonces el tiempo cundía más y las charlas eran más apacibles y con cualquier persona hilabas la hebra y terminabas hablando de cualquier cosa. Por otro lado salir en ABC, en el de entonces, era como reinar en un maravilloso trono, pues no es que fuera el mejor es que era el único, por definirlo de alguna manera y el director anunció reiteradas veces en el diario aquel libro, mientras me carteaba de vez en cuando con don Torcuato Luca de Tena, claro, y era maravilloso todo aquello, aquél cuerpo de élite, de gente educadísima y culta de maneras refinadas y miradas agudas y bondadosas.

De ese mundo precisamente, de ese recuerdo, es testigo el *Omega Genève*, quizá vestigio de la "grandeur" de mi propia familia, de mi padre ejemplar y de todos sus amigos.

Pero el Omega Genève no solo vivió aquella época, también salvó algunos malos momentos críticos que no me gustaría recordar

como un viaje a Inglaterra donde me robaron todo, hasta el pasaporte y que gracias al cónsul y a la preciada joya pude regresar a una España aún franquista. Y el reloj prácticamente vio morir al dictador, pues le vio en una breve parada militar junto al palacio de El Pardo breves semanas antes de su fallecimiento.

Arrancó la democracia con sus aires liberales y el reloj coincidía con frecuencia con el añorado presidente Adolfo Suárez en la misa dominical de la Universitaria, en Cultura Hispánica donde oficiaba el padre Federico Sopena, experto en música y académico y abanderado de los cambios en España.

Se codeó en entrevistas con más de algún ministro de la democracia que hablaban de carreteras, de aeropuertos y del AVE, sobre todo. Asistió a entierros de personas muy queridas por mí, de mi padre, de mi madre, de mi hermana, también a fastos curiosos en escenarios teatrales y finalmente a algo insólito e impensable, mi propia boda, la ceremonia que quizá a pesar de mi edad quitó ese temor tan lógico pues como un talismán permanecía anudado a mi muñeca izquierda.

... Pero últimamente lo más genial pero a su vez lo más humano y chocante, me acompaña hasta el *Monte de Piedad* donde queda brevemente custodiado si la pensión no me llega hasta finales de mes. Pues es testigo de que su dueño siempre anduvo ligero de equipaje, jamás ambicionó dinero ni bien alguno, solo su extraño patrimonio espiritual, lo que él llamaba y

sigue llamando "el mundo de las ideas", sus ideas o argumentos.

Sabe el Omega que no ha buscado gente buena, que es la propia gente buena quienes se han ido acercado a él para ayudarle a vivir en momentos tan especiales. Quizá el Señor en su misericordia, quizá el alma de aquellas gentes tan buenas de verdad se hayan ocupado, se ocupen de mantenerle vivo, de cuidarle, pues saben perfectamente que no vale para nada como no sea escribir y no lo hace mal, pero tampoco demasiado bien, pues recuerda con qué meticulosidad, con qué paciencia aquel delgado y canoso editor repasaba una y mil antes de darla a la imprenta.

En fin, el *Omega Genève* sigue vivo y coleando, marcando la hora del siglo XXI, después de haber recorrido medio mundo, después de haber sido testigo de abdicaciones de reyes y de papas, después de haber dormido en las cajas fuertes después de haber vivido la "grandeur" en Estoril o Biarritz, en París o en Moscú, en El Cairo o en Washington, en Roma o Estambul.

Sigue en la muñeca izquierda de su amo ya añoso, tan resplandeciente y exacto como aquella mañana en que fue extraído primero del escaparate y después de la vitrina de aquella tienda Omega de Princesa, ya desaparecida, como todo un mundo de personas y cosas que le vio nacer en el taller y que desafiando al tiempo no dejó de latir ni un solo segundo con ese tic-tac de oro tan suave pero tan musical.



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

MADRID

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



CITROËN

C- Elysee Seduction GLP	115	1.587	14.545
C- Elysee Millenium GLP	115	1.587	15.165
C4 Picasso Seduction HDI Blue	150	1.997	20.870
C4 Picasso Intensive HDI Blue	150	1.997	22.150
C4 Picasso Exclusive HDI Blue	150	1.997	24.100

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

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



DACIA

Lodgy laureate GLP	85	1.685	11.166
--------------------	----	-------	--------

Regalo de navegador. No incluidos gastos preparación taxi ni plan pive.



MERCEDES

E 200 CDI	136	2.143	40.481
E 200 CDI Familiar	136	2.143	44.577
E 200 Gas Natural	153	1991	51.450
E 220 CDI BE Edition	170	2.143	43.637
E 220 CDI Bluetec/Autom	170	2.143	47.400
E 220 CDI BE Familiar	170	2.143	46.695
E 250 CDI	204	2.143	49.105
E 250 CDI 4Matic	204	2.143	54.865
E 250 CDI Familiar	204	2.143	50.625
E 300 CDI Bluetec	231	2.987	53.960
E 350 CDI Bluetec	251	2.987	56.720
Viano 2.0 CDI BE	136	2.143	-
Viano 2.2 CDI BE	163	2.143	-
Viano 3.0 CDI BE	224	2.987	-

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



NISSAN

Leaf (eléctrico)	109/80kw	-	12.900
e-NV200 (eléctrico)	109/80kw	-	19.100

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



OPEL

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

*Preparación de taxi e IVA incluidos.



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*



RENAULT

Grand Scenic selection dci	110	1.461	18.100*
Grand Scenic limited dci	130	1.995	19.750*
Laguna Berlina Emotion dci	110	1.461	18.400*
Laguna Berlina Limited dci	130	1.995	20.100*

*No incluidos gastos de preparación taxi ni plan pive.

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



SEAT

Altea XL TDI CR d/clim	105	1.598	16.500
Altea XL GLP a/a	102	1.595	15.900
Altea XL GLP d/clim	102	1.595	16.850
Alhambra TDI CR Ecomotive Ref	115	1.968	25.450
Alhambra TDI CR Ecomotive Ref	140	1.968	26.150
Alhambra TDI CR Ecomotive Style	140	1.968	29.580
Alhambra TDI CR DSG Ecomotive Style	140	1.968	31.200
Alhambra TDI CR 4WD Ecomotive Style	140	1.968	31.150
Alhambra TDI CR Ecomotive Style	170	1.968	30.850
Toledo TDI CR Style	105	1.598	14.750
Toledo TDI CR Reference	105	1.598	15.950

Sealco SEAT Telfs. 91 621 19 68 - 615 937 053

C/ Colombia, 1 Alcorcón



SKODA

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

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

Motor Tomé, S.A. Telf. 91 329 13 83

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

Sealco Skoda Telfs. 91 621 17 90

Avda. S. Martín de Valdeiglesias, 32 Alcorcón



TOYOTA

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



VOLKSWAGEN

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

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

TABLÓN TAXI

Se ofrece conductor de taxi para trabajar solo. Preferiblemente a fijo. 90 €/D sin emisora 95 €/D con emisora. Pago gasoil. Javier Cano Ramírez. Telf. 64777742. Email: javiercano91@gmail.com

Vendo licencia taxi por jubilación, coche Seat Toledo. Precio 145.000 €. Más información por teléfono No reventas, por favor. Fco. Sanchez Alcaide. Telf. 620689669. Email: paco_sanchez@hotmail.es

Busco taxi para turno o solo, serio con cargas familiares, domicilio barrio aluche pero da igual zona. Me urge. Víctor Javier Mansilla Telf. 649548445. Email: vitin.teky@hotmail.com

Compro coche retirado de taxi y cualquier otro vehículo de segunda mano. PAGO BIEN. Kabil. Telf. 633 922 942

Se precisa conductor para taxi en Madrid, zona Vallecas. A jornada completa, a fijo sin emisora. Con experiencia. Jorge. Telf. 617534220. Email: Megusta910@yahoo.es

Vendo taxi por jubilación, jueves impar. Capilla nueva, taxímetro tx 52 también nuevo: Precio 140.000 €, sin coche y posibilidad de venta con coche. Doroteo Lerma Carballo. Telf. 627986117 - 915605559. Email: doroteo.lerma.carballo@hotmail.com

Se busca conductor para turno de mañana. Zona San Martín de la Vega. Sergio Fernandez Vereda. Telf. 629080154. Email: soniamorala@hotmail.com

Vendo derechos de radiotaxi mercedes. Precio a convenir. Preguntar por Julio Guijo Fernandez. Telf. 67668214. Email: guijos75@yahoo.es

Soy particular y busco comprar licencia de taxi en todos los días menos viernes. Operación inmediata. Escucho ofertas. Fco. Javier Gómez montesinos Telf. 605394617. Email: gomezmontesinos@gmail.com

Compro licencia de taxi de Madrid. Ofrezco 138.000 € Crédito aprobado. Marcos de Vega Villafranca. Telf. 636531955- 676400991. Email: mariabernabe77@gmail.com

Busco taxi para trabajar, preferible turo día o solo. Con emisora, español, 50 años y experiencia. Jose Carlos Hernandez. Telf. 642761540- 918128663 Email: transporteshernandez@hotmail.com

Vendo licencia de Madrid, número par y descanso en jueves. Incluye coche Prius del 2012 con 191.000 km, Muy buen estado. Precio 140.000 € negociable. Manuel González. Telf. 910097837. Email: ardekas4@hotmail.com

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

Vendo capilla de taxi Saludes, modelo Piraña. En perfecto estado. Admite las nuevas tarifas de 2015 del APC. Julián Rubio. Telf. 609585160. Email: escerga@yahoo.es

Busco taxi para trabajar solo, dispongo de garaje. Seriedad y buena presencia. Jose Luis Djeda Criado. Telf. 619949862. Email: tpjoseluis_1979@hotmail.es

Busco taxi para trabajar solo o turno, serio, no fumador, cargas familiares y todos los puntos, Leganés, zona sur. José Luis Gago. Telf. 658931484 Email: gagojl@hotmail.es

Hombre serio, formal, limpio, español, busca trabajo como conductor, zona Alcorcón Experiencia, todos los puntos, cartilla taxi, Ricardo. Telf. 916102857. Email: ricardosanchezpastor@gmail.com

Particular compra licencia taxi, de lunes e impar, crédito aprobado. Se valorará coche y emisora. Rubén Fernández. Telf. 699570560. Email: felix_r_fernandez@hotmail.com

Compro taxis retirados del servicio. Supero cualquier tasación. Mohamed. Telf. 689 39 59 00 - 631 080 528

Busco taxi preferiblemente para trabajar solo. Soy una persona seria y responsable, no fumador. Zona Alcorcón o cercanías. Jorge Álvarez Castro. Telf. 669632985. Email: jorgealvarezc@yahoo.com

Busco taxi para trabajar solo, únicamente con emisora Radioteléfono (amarilla). Experiencia y referencia. 100 ó 110 €/día. César Vela Ruiz. Telf. 690696930. Email: cmvr61@hotmail.es

Particular busca licencia de taxi con libranza en M, X, J. Con o sin vehículos. IMPRESCINDIBLE emisora Radioteléfono. Disponible 145.000 €. Noel Gata Marro. Telf. 656830182. Email: noelgata@hotmail.com

Necesito conductora de taxi a tiempo completo, zona Moratalaz o Vicálvaro. Contactar por mail o solo de 19 a 21 h. Manuel González Gómez Urda. Telf. 66797817. Email: mggomezurda@hotmail.com

Se vende taxi de jueves y par con emisora amarilla. Coche Octavia, cinco años bien cuidado. Precio: 145.000 €. Francisco Clemente. Telf. 607864025. Email: bclemente10@gmail.com

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

Vendo licencia de lunes par. Coche Octavia con dos años y medio, taxímetro tx50 y pocos kilómetros. Precio 148.000 €. Pedro Nicolás. Telf. 657944482. Email: penic2010@hotmail.es

Vendo licencia de taxi por jubilación. Libra miércoles y es par. 159.000 €. Eva Maria Pittaluga. Telf. 649286694. email:reinsonaeva@hotmail.com



Si quieres que tus anuncios FUNCIONEN

contrátalos también en el Tablón TAXI

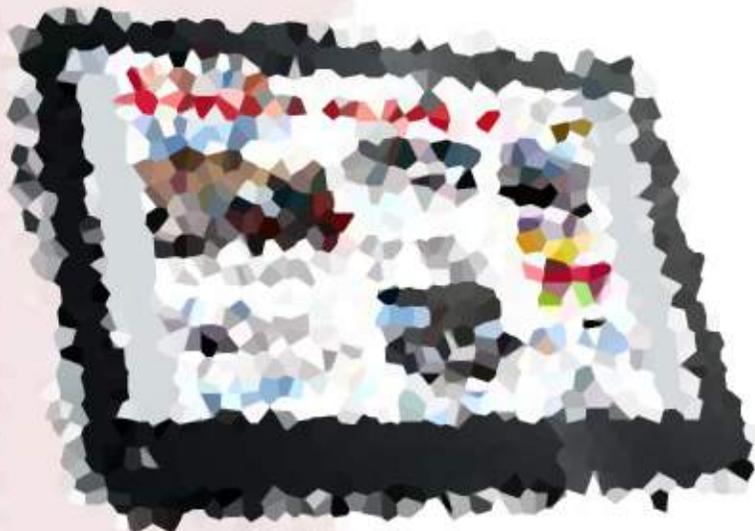


Más de 510.000 páginas vistas en el último año

Gaceta TAXI.com

Líderes absolutos desde siempre

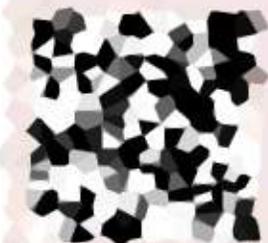
THE UNIVERSITY OF CHICAGO



THE UNIVERSITY OF CHICAGO

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

THE UNIVERSITY OF CHICAGO



THE UNIVERSITY OF CHICAGO

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

THE UNIVERSITY OF CHICAGO



