

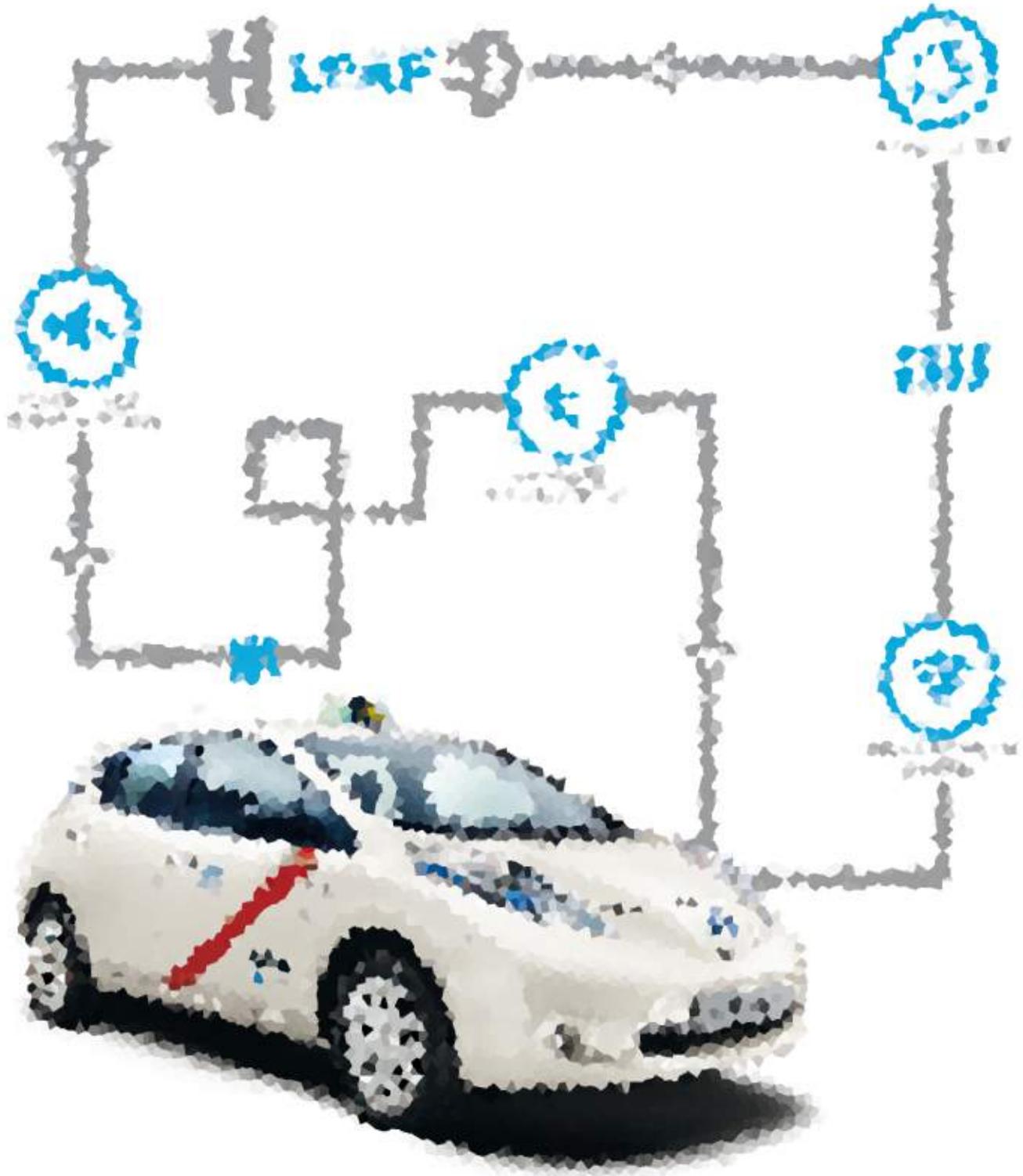
La **Gaceta** TAXI

La primera revista del sector del

AÑO XXI
NÚMERO 222
FEBRERO 2015



Inmovilización de piratas
Consejo Andaluz del Taxi
TACAM y las áreas sensibles



المركبة الكهربائية هي مركبة تعمل بالطاقة الكهربائية بدلاً من الوقود الأحفوري. تتميز بأنها صديقة للبيئة وتقلل من انبعاثات الكربون. كما أنها توفر تكاليف تشغيل منخفضة مقارنة بالمركبات التقليدية. ومع تطور التكنولوجيا، أصبحت السيارات الكهربائية خياراً جذاباً للكثير من المستهلكين.



Competir y combatir

Algunas asociaciones están poniendo el dedo en la llaga, para ser más precisos la mano en el bolsillo para competir en un mercado cada vez más agresivo donde la tendencia es abaratar el servicio al usuario. Una rebaja que sin duda resulta excelente para el pasajero y genera una imagen muy positiva del sector pero que por el contrario ocasiona un evidente perjuicio económico al propio taxista, que es el que soporta directamente esa merma de ingresos derivada de la decisión de recoger a coste cero los servicios solicitados por radiotaxi.

Una tendencia iniciada por entidades privadas, secundada ahora por la Gremial a través de su Radio Taxi, y que ya está creando polémica y división de opiniones. Para unos es la única manera de competir para preservar el futuro del sector. Otros entienden que no tiene por qué ser el camino obligatorio a seguir, y apuestan por la "macrounión" y las nuevas tecnologías de la información y la comunicación convencidos de que la unión genera fuerza. El tiempo seguramente dirá cuál es la senda o la deriva que debe tomar el sector.

No sólo se trata de competir. La otra gran cuestión que preocupa en los últimos tiempos es combatir al "pirata". Una lucha titánica en este país de lazarillos y quijotes que campan a sus anchas en todos los hábitos. El primero, esta propia revista que lleva 14 años, queridos lectores, soportando la competencia desleal e ilegal de alguna que otra publicación condenada igualmente a desaparecer. El taxi tampoco se libra de esta plaga, pero poco a poco, combatiendo con tesón y con razones va consiguiendo pequeñas victorias en una gran contienda que se presume larga. Hay que competir y combatir en todo.

4. Taxómetro

• Con opinión propia.

6. Actualidad

• Más herramientas contra el pirata.



10. Primera carrera



• A debate la recogida a "coste cero".

14. A fondo

• En marcha, con polémica, el Consejo Andaluz del Taxi.

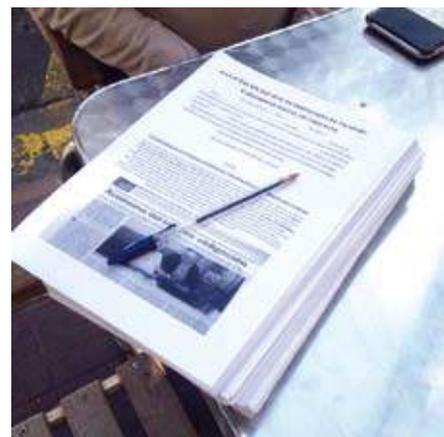


18. entrevista

• Los taxis de la periferia se sienten "de segunda".



22. Noticias



- Pidetaxi visita Fitur de la mano de Vigo
- Denuncian el alquiler de licencias de taxis jubilados
- Baleares refuerza la lucha contra el intrusismo
- 150.000€ de ayudas para taxis "limpios"

40. Homologados

• Vehículos autorizados para el servicio de taxi.

42. gacetadeltaxi.com

• Tablón online.



Año XXI- Número 222 - Febrero 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
pgmatorra@gacetadeltaxi.com

Redactora Jefe: Olga Lobo,

Redactora: Rocío González

Colaboradores: Germán Ubillos,
Raúl Regueras y Iñaki Aramburu
redacción@gacetadeltaxi.com

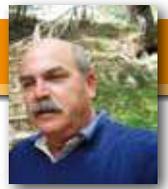
Dpto Comercial: GGM
comercial@gacetadeltaxi.com

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

La realidad que vivimos, no gusta a nadie



El pasado 17 de Enero, los socios de Radio Taxi Gremial decidimos llegar a los servicios de radioemisora a coste 0, es decir recoger al cliente/usuario a la hora concertada con el inicio de servicio que corresponda.

Esta decisión ha generado una serie de opiniones, pero antes de emitir la mía, creo que no vendría nada mal recordar algunas formas de actuar en nuestro sector en la aplicación de las tarifas, que luego mencionaré.

En primer lugar la decisión adoptada no es de mi agrado, pero respeto el resultado de la votación de los socios de Radio Taxi Gremial, como siempre he aceptado el resultado, me guste o no, en todas las organizaciones del sector en las que estoy integrado.

Como decía antes, ahora sí doy mi opinión al respecto, llamándome la atención cómo critican algunos con tanto ahínco e ímpetu, pero que están muy callados cuando su Consejo Rector, toma la decisión de imponer la cuantía máxima de llegada a 5€ en toda el APC, lo comunica mediante nota de prensa en un pro-

grama de radio el pasado 15 de enero y el día 19 la medida entra en vigor. Pero estos que critican la decisión de Radio Taxi Gremial, calladitos. La diferencia entre la adopción de una medida y otra está en que nosotros fuimos convocados, la Junta Directiva hizo su propuesta, se debatió, se votó y se aprobó, solamente con el 16% de los asistentes en contra. No tengo nada que objetar en la decisión que tomó el Consejo Rector, pero lo que sí pediría a los que critican las decisiones de los demás es respeto si quieren ser respetados.

También escuchaba al Presidente de otra radioemisora, decir que de momento no iban a tomar ninguna medida parecida, y que si más adelante la tomaban, harán lo que diga el socio, como no puede ser de otra manera, exactamente lo que hemos hecho nosotros, pero yo no les criticaré.

La situación a la que hemos llegado en cuestión tarifaria, no es gratuita, y tarde o temprano tendría que llegar esta toma de decisiones.

Radio Taxi Gremial la ha tomado, pero vendría recordar que no es la primera en hacerlo, ni será la última.

Si echamos un vistazo a estos años pasados, observamos como las aplicaciones, basándose en la cuantía máxima, lo vienen practicando desde hace dos años, y son taxistas quienes aplican esta forma de tarificar, aceptando las condiciones de las aplicaciones, no son ni uno ni dos, son miles.

Pero más llamativo es como ex dirigentes del sector montan sus propias aplicaciones, llegando a coste 0, y alguno denominándola Low Cost, todos unos fenómenos.

Pero si retrocedemos un poquito más en el tiempo, todos recordaréis como una radioemisora prestaba servicio a la administración sin revisar las tarifas durante seis o siete años o como a nivel particular algunos taxistas se apostaban en distintos puntos de Madrid para trasladar a las poblaciones del APC, por debajo de tarifa, haciendo una clara competencia desleal a los compañeros del turno de noche.

Podría poner muchos más ejemplos que todos conocemos, pero lo que está claro es que el ciudadano y la administración, gracias a estas prácticas, tienen un perfil sectorial muy claro.

Se podrá discutir sobre la legalidad o no de ésta decisión, pero independientemente de que no me agrade, leyendo la última resolución, para mí es legal.

Para finalizar, he escuchado a algunos hablar de dignidad y cuando menos me resulta curioso, unos porque son personas que tienen encomendada la defensa de los intereses de sus socios, otros porque se llaman andanas y otros tantos que miran para otro lado a problemas importantes del taxista y su cooperativa, como la devolución del céntimo sanitario, sustitución de taxímetros a quien no pertenece a la cooperativa, soportando los costes de instalación, personal y locales quienes pagamos el mantenimiento o saber en qué situación estatutaria nos encontramos en la cooperativa después de la última sentencia en la que se impugnó la modificación de estatutos. ¿Por qué miran para otro lado?, no lo sé, pero al final todo se sabe. Por lo tanto las clases de dignidad que hablan algunos, si vienen de personas dignas serán bienvenidas.

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



La inmovilización inmediata, arm

Aunque la inmovilización de los piratas era una medida recogida en las diferentes normativas autonómicas su intención disuasoria no ha terminado de funcionar como se esperaba. Por este motivo, Andalucía, Valencia y ahora Cataluña han decidido añadir la palabra “inmediata” como en Baleares para frenar la aparición de los piratas y terminar de una vez por todas por quienes transportan pasajeros sin cumplir con la normativa.



Cataluña ha sido la última en incorporar la inmovilización inmediata.

JosLa guerra del taxi contra los piratas puede estar más cerca de su fin con las últimas herramientas que la administración está elaborando. Son varias las comunidades autónomas que han decidido dar un paso más y mejorar sus normativas para dar mayor respaldo a una reivindicación del sector: la inmovilización de los vehículos que incumplen con la normativa. Cataluña ha sido la última en sumarse a una medida que a finales de 2014 también adoptaban Valencia y Andalucía y que llevaba aplicando desde 2012 Baleares.

El 28 de enero, la Comisión de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña aprobaba por unanimidad la modificación de la Ley 19/2003, en vigor apenas cuatro días más tarde, el 1 de febrero. De acuerdo con la nueva normativa, se considerarán “infracciones muy graves” la “oferta de servicios de transporte sin disponer de la licencia o autorización preceptiva”, la “actividad de mediación en la contratación” de estos careciendo de la “comunicación pertinente” o el “título habilitante” y la “contratación de portador o la facturación de servicios de transporte” realizada de forma irregular.

Las multas van desde los 1.000 hasta los 12.000 €

Todos los vehículos que sean interceptados cometiendo alguna de estas infracciones serán inmovilizados con un cepto y sólo podrán evitarlo pagando en el momento una multa de 6.000 euros, hasta ahora las multas eran de 2.500 euros.

La ley también modifica los “sujetos infractores”, pudiendo ser tanto el conductor del vehículo como quienes comercialicen o medien en estos servicios sin la licencia necesaria. Define al mediador como la persona —física o jurídica— que “interviene en la contratación y comercialización de servicios de taxi” y que “mediante un precio o retribución” ofrece estos servicios a “posibles usuarios” con independencia de los canales de comercialización usados.

Mayores sanciones

Antes que Cataluña Andalucía y Valencia apostaron por esta medida debido a la falta de cobro que suponían las sanciones pecuniarias. Además, tampoco servían de

contra los piratas

medida disuasoria y eran muchos los ilegales que eran pillados una y otra vez cometiendo la misma infracción.

Por ello y ante la imposibilidad de poder hacer frente a estos reincidentes, muchos de ellos con años de experiencia a sus espaldas, utilizando en muchos casos diferentes coches para evitar ser detectados y publicitándose a través del boca a boca, las administraciones, alentados por los propios profesionales del sector, han decidido mejorar las herramientas de inspección y sanción, permitiendo a las fuerzas de seguridad la inmovilización de los vehículos que cometan una sanción muy grave.

Andalucía y Valencia aprobaron las medidas a finales de 2014

Las modificaciones de las leyes, aunque con particularidades, son prácticamente idénticas y enfatizan la importancia de inmovilizar de manera inmediata levantándose dicha medida únicamente una vez se haya satisfecho el pago de la sanción o la prestación de una garantía de pago (caución) por una entidad autorizada. De acuerdo con la normativa vigente, el importe de las multas por transporte ilegal de viajeros no superaría los 2.500 euros. Además, todos los gastos originados por



El sector lleva tiempo reclamando mayores sanciones para los ilegales.

el depósito del vehículo correrán a cargo de la persona infractora.

Inmovilización inmediata

Hasta ahora, la inmovilización sólo podía realizarse en el momento en el 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.

Según explicaba la Junta de Andalucía, que aprobó esta medida el 23 de diciembre de manera "extraordinaria y urgente" ante la llegada de una temporada alta como es la Navidad en una Comunidad "eminentemente turística", este decreto mejora la cobertura legal de la actuación de los cuerpos y fuerzas de seguridad contra los 'taxis pirata', teniendo 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.

Con el fin de proteger al usuario, el decreto establece además 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, cuyo vehículo podrá ser retenido de nuevo en el caso de negarse a abonarlos.

Esta modificación legislativa, señalaban desde la Junta de Andalucía, también redundará en la mejora de la seguridad vial y en la protección de los usuarios. En este sentido, el gobierno andaluz dejaba claro que los vehículos ilegales no se ven suje



tos a ningún control, con conductores que pueden no contar siquiera con el carné de conducir, y defendía las garantías que ofrece el servicio del taxi: revisiones anuales, conductores profesionales y experimentados. Además, en caso de siniestro en un vehículo ilegal, los usuarios no pueden beneficiarse de la cobertura del seguro obligatorio del automóvil ni tienen acceso al seguro obligatorio de viajeros que se exige a los profesionales del taxi.

Casi al mismo tiempo que Andalucía, Valencia también apostaba por este sistema para la lucha contra el intrusismo al modificar la Ley 6/2011 de movilidad. De acuerdo con la nueva normativa, cuando se detecten infracciones que consistan en la prestación de un transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo sin disponer de la pertinente autorización, independientemente de que las personas responsables tengan la residencia en territorio español o dispongan de la documentación acreditativa de la identidad, se inmovilizará inmediatamente el vehículo.

La principal diferencia con Andalucía se produce en el caso de que los vehículos infractores pertenezcan a una empresa de vehículos de alquiler. En esta situación no se inmovilizará, sino que los servicios de inspección, los agentes de vigilancia del transporte por carretera, o los policías locales, en el ámbito de sus propias competencias, retendrán el vehículo y, en un plazo de veinticuatro horas, lo comunicarán a la empresa arrendadora propietaria del vehículo para que proceda a retirarlo.

Baleares pionera

En ambas comunidades la base estaba en las Islas Baleares, pioneros en la inmovilización de los piratas cuando en 2012 decidieron dar este paso. Explicaban desde el Govern que “durante las temporadas estivales de los últimos años se ha asistido al creciente fenómeno de la oferta ilegal de transporte de viajeros que, además de suponer un perjuicio directo al sector del transporte de viajeros en taxi, afecta seriamente la imagen turística de las islas y produce otras distorsiones, como por ejemplo la afectación de la seguridad viaria”.

Por ello, apelaban a la intervención directa de los ayuntamientos a través de las policías locales, junto con otros cuerpos de seguridad del estado y los servicios de



En Madrid, la actual normativa sanciona la reincidencia.

inspección del transporte terrestre para proceder a la inmovilización de los vehículos que estén prestando servicios sin autorizaciones.

La situación de intrusismo que se vivía en Ibiza junto con la necesidad de reforzar la seguridad de los viajeros motivaron este ajuste normativo que concretaba sanciones para los piratas reforzando, además, con la inmovilización de los vehículos “de modo que la comisión de la infracción no resulte más beneficiosa para el infractor que el cumplimiento de la normativa”. En este caso, las multas oscilan entre los 6.000 y los 12.000 euros, una de las más altas si se comparan con otras normativas.

Además, al igual que en la normativa valenciana quedaba especificado que no

se inmovilizarán los vehículos que se dediquen a la actividad de arrendamiento de vehículos sin conductor. En este caso, el vehículo será retenido y se informará, en un plazo de veinticuatro horas, a la empresa arrendadora del vehículo para que proceda a retirarlo.

El ‘no’ de la CAM

Mientras, en la Comunidad de Madrid, no hay prevista ninguna modificación de la actual Ley de Ordenación y Coordinación de los transportes urbanos, tras el no dado por el gobierno regional a la propuesta no de ley elaborada por PSOE e IU en la Asamblea madrileña.

El argumento dado desde Transportes es que no es necesario modificar la actual normativa, que permite inmovilizar los vehículos piratas siempre y cuando estos hayan sido previamente sancionados en los doce meses anteriores. Una medida que no termina de convencer a los profesionales del taxi que demandaban mayor contundencia desde la administración para poner freno a una práctica que se ha multiplicado en los últimos años como consecuencia de la crisis económica.

Por otro lado, son muchas las comunidades que sí estudian introducir cambios en este mismo sentido en sus reglamentos autonómicos. Es el caso de Murcia, actualmente en proceso de elaboración de una nueva ley para el sector, que, además de incluir sanciones económicas, plantea la posibilidad de inmovilizar los vehículos piratas.

Retirada del carné a los piratas

En Ibiza, donde la lucha contra la piratería es una de las principales tareas de la Consellería de Mobilitat, han pedido al Govern que se sume a la petición que ya hizo el año pasado la máxima institución insular ibicenca para pedir al Gobierno central la retirada de puntos del carné a los taxistas piratas. Esto implicaría una modificación de la normativa de Tráfico, que incluiría la retirada de seis puntos por hacer un transporte ilegal de viajeros.

Costa expuso que el problema del intrusismo está presente en toda Balears, pero especialmente en Ibiza, un destino turístico “con mucha vida nocturna” y unas poblaciones y locales de ocio “dispersos” por toda la isla, lo que hace necesarios más medios de transporte para trasladarse de un lugar a otro. De este modo, el control se hace más difícil porque se tiene que dividir en diferentes focos.

La titular de Mobilitat, Pepa Costa, explicó que son muchas las comunidades autónomas las que se ponen en contacto con ellos para pedirles consejo y por ello creen que sería positivo crear un frente común para presionar al Gobierno. Costa puntualizó que por el momento el Ministerio del Interior no ha contestado la petición que hizo el Consell a mediados del año pasado.

RECOGIDA A CERO

“Algo necesario y vital, si no queremos

Obligados por la “competencia legal e ilegal”. Ese es uno de los principales argumentos que esgrime Julio Moreno, presidente de la Asociación Gremial Madrid y de su Radio-Taxi, para haber presentado y decidido en asamblea aplicar la recogida a cero en su radioemisora. Es la primera asociación que toma una medida de este tipo, buena para el usuario, pero que no gusta a todos los taxistas, como reconoce el presidente, si bien la considera “inevitable”.



Julio Moreno, presidente de Gremial Madrid.

Sin olvidar en ningún momento que la calidad del servicio debe mantenerse y mejorarse en lo posible. El presidente de Gremial busca que los usuarios “utilicen más el servicio del taxi”, una cuestión que considera “vital”. Sin embargo reconoce y entiende el malestar de los propios taxistas por esta medida y la posibilidad de que con ella puedan perder socios. Señala no obstante que fue una decisión “debatida y votada” en la asamblea del pasado 17 de enero, a mediados del mes de enero.

La Gaceta del Taxi.- Antes de presentar la propuesta a la Asamblea del pasado 17 de enero. ¿Por qué desde la Directiva habían decidido someter a votación la recogida a coste cero?

Julio Moreno.- Desde la Junta Directiva, se propusieron varias cuestiones en relación al marketing y la publicidad de nuestra emisora, y que fueron aprobados por la mayoría de los asistentes.

En relación a la pregunta concreta de la recogida a cero, con lo que establezca la bajada de bandera en cada momento, y siempre que el cliente esté en la puerta a la hora acordada, lo primero que tengo que decir es que dicha propuesta fue ampliamente debatida y posteriormente so-

metida a votación, siendo aprobada por la gran mayoría de todos los asistentes. Los motivos son las actuales circunstancias en nuestro sector, es algo que tampoco es del agrado de la Junta Directiva, pero la competencia legal e ilegal, nos obliga a ello, ya que toda esa competencia, siempre basa su ataque al sector del taxi, diciendo que son más baratos que el taxi, sin serlo en la mayoría de las ocasiones.

“Si el usuario nos utiliza más, habrá un mayor beneficio”

El producto que los taxistas vendemos, es el traslado de viajeros en automóviles de turismo, y esta medida, aunque no nos guste y pueda resultar antipopular, curiosamente a los clientes y usuarios de nuestros servicios, les agrada y no es criticada en ningún medio de comunicación, más bien, todo lo contrario, sin olvidarnos que actualmente las políticas en todos los sectores y actividades económicas, es ofertar sus productos a un mejor precio para los consumidores, lo que tenemos que ver no es si perdemos un céntimo, más o menos,

os perder cada vez más clientes”

Bajas: “es inevitable y contamos con que pueda suceder”

lo que debemos buscar es que los consumidores y usuarios utilicen más el servicio del taxi, y si nos utilizan más, no perdemos, todo lo contrario.

En el año 2007, el taxi facturaba más que en el 2015, con unas tarifas un 27% más bajas que las actuales, por lo tanto, vemos que el problema no es de tarifas, es de falta de usuarios, y es ahí donde debemos incidir y difícilmente nos van a utilizar más si no somos cada vez más competitivos en precio y calidad del servicio.

GT.- Lo considera vital y prioritario para el servicio de Radiotaxi Gremial, o pretenden tomar ventaja a otros radiotaxis ofreciendo mejores condiciones?

J.M.- Lo considero necesario y vital si no queremos perder cada vez más clientes, que utilicen otros medios de transportes alternativos más económicos que el taxi, la política de otros Radio-taxis dependerá de esos Radio-taxis, pero no olvidemos que algunos ya lo hacen a través de aplicaciones, y son miles de taxistas, y otra de las emisoras estableció la eliminación de la cuantía de 8 euros, sin consultar ni tan siquiera a sus socios, nosotros lo hemos consultado, debatido y votado.

GT.- Para el usuario no hay duda de que es una decisión muy positiva, pero ¿cómo va a afectar en cifras a la asociación y al radiotaxi la recogida a coste cero?

J.M.- Sí, para el usuario es positivo, eso al final redundará en una mayor utilización del servicio del taxi, y por lo tanto, mayores ingresos para el taxi y para la Organización. Respecto a las cifras del Radio-Taxi, se trabaja para que sean mejores, lo cual redundará en beneficio de la Asociación.

GT.- Y para el usuario ¿han hecho una estimación de cuanto puede ser el ahorro en un año, por ejemplo?

J.M.- La estimación no es el ahorro para el usuario, que lo es, la estimación es que si el usuario nos utiliza más, habrá un mayor beneficio para los taxistas, ya que llevamos tiempo analizando el comportamiento de los usuarios y clientes de empresa.

GT.- Y el taxista ¿cómo se está tomando la potencial pérdida de ingresos que supone recoger a cero, cuando según la ordenanza pueden llegar con un máximo de 5 euros?

J.M.- El taxista lo que busca y buscamos es que nos utilicen más, y hacer todos los días más servicios, y si con esta medida conseguimos este objetivo, no hablaremos de pérdidas, más bien de todo lo contrario.

GT.- ¿No temen que se produzcan bajas masivas en el radiotaxi y que el taxista busque esa rentabilidad en otras entidades o empresas?

J.M.- Eso es inevitable y contamos con que pueda suceder, pero no creo que esto suceda, y además en el caso de Gremial, es una decisión tomada por los socios del Radio-Taxi, debatida y votada, y posteriormente ratificada por la Junta Directiva. Alguno de los que votó en contra, nos consta que se ha ido a una APP, para hacer lo mismo que se aprobó en la reunión y que él mismo voto en contra.

GT.- Sobre la cuestión solidaria que anuncian en sus comunicados ¿De dónde saldrá la partida para donaciones a fundaciones, si lo que se produce con la recogida a coste cero es una merma de ingresos y no al contrario?

J.M.- La solidaridad y que Radio-Taxi Gremial, sea una servicio de taxi solidario, no

es cara, ya se sabe que no hace más el que más tiene, sino el que más quiere.

GT.- En su opinión ¿El futuro del taxi pasa inevitable por abaratar el servicio?

J.M.- El futuro del taxi pasa por dar un buen servicio a un precio competitivo, adaptándose a la situación en cada momento, cubriendo las necesidades de clientes y usuarios.

GT.- ¿Cree que el taxista está dispuesto a aceptar que debe perder margen de rentabilidad?

J.M.- Los taxistas ya hemos perdido mucho margen de rentabilidad, y lo que tenemos que hacer es tomar medidas para no seguir perdiendo más margen, aunque esas medidas en principio no nos puedan gustar, lo que los taxistas queremos es trabajar y no estar horas y horas en las paradas.

GT.- En algún momento se plantearon buscar un acuerdo con el resto de radiotaxis antes de anunciar la recogida a coste cero ¿No es posible algún tipo de entendimiento, al menos a medio plazo?

J.M.- Son muchos los Radio-Taxis que existen actualmente, sin olvidarnos de las aplicaciones y las políticas de marketing y publicidad de cada Radio-Taxi, que son diferentes. No olvidemos la frase que establece la libre competencia.

Como te he contestado anteriormente, otras emisoras tomaron otra medida sin consultar a nadie. Y sobre el entendimiento permite que haga una pregunta. En la Gaceta colabora un socio de Gremial, también se implica con la Asociación, y es crítico cuando entiende que lo tiene que ser con la Junta Directiva, colabora en la Gaceta y escribe artículos interesantes, que pueden incomodarnos a las Juntas Directivas o al Consejo Rector de SCAT, pero son cuestiones que todavía nadie ha demostrado lo contrario, por lo tanto, entre los muchos y buenos colaboradores que tenemos en nuestra Asociación y Radiotaxi, está el colaborador que tenéis en la Gaceta, pero que parece que nadie quiere entendimiento con determinados asuntos que este colaborador vuestro y nuestro, saca a la luz.



Taxi de Gremial publicitando oferta.

RECOGIDA A CERO

“Hay otras armas para ser competit

La solución para combatir la competencia no pasa necesariamente por abaratar el servicio con medidas como la recogida a cero. Ese es el criterio que rige la gestión del presidente de Radioteléfono Taxi, Julio Hernández. Abiertamente partidario de otras opciones, apoya este convencimiento en los buenos resultados de 2014, con un crecimiento del 7,5%. Hernández entiende que iniciativas de este tipo no contribuyen a dignificar la profesión y sí lo hace, en cambio, ofrecer a los clientes un servicio de máxima calidad.



Julio Hernández, presidente de Radioteléfono.

Consciente del muy competitivo mercado actual, en relación a la controvertida recogida a cero, Julio Hernández admite que le preocupa tener que llegar algún día a tomar una decisión de esta naturaleza. De momento, desde estas páginas, lanza un mensaje de tranquilidad a sus asociados porque para Radioteléfono no es una opción a medio plazo.

Su política ha apostado por la calidad y la expansión y con los datos sobre la mesa Hernández manifiesta que RTT ha superado la crisis y no es el momento de debates a recogida cero. Algo que en cualquier caso, llegado el momento, se haría siempre con el máximo consenso de los socios en asamblea.

Gaceta del Taxi.- Febrero ha traído consigo una nueva medida al radiotaxi: la recogida a cero. ¿Se plantea Radioteléfono Taxi la recogida a cero a corto o medio plazo?

Julio Hernández.- Actualmente no nos planteamos asumir una opción de este tipo porque consideramos que hay otras armas para ser competitivos antes que tocar el bolsillo del socio. Pero reconozco que me preocuparía tener que llegar a tomar una medida así. Por eso estamos trabajan-

“Actualmente no nos planteamos asumir una opción de este tipo”

do para no perjudicar al socio y dignificar al profesional, porque una iniciativa como esta significaría una pérdida adquisitiva por servicio. Aunque estamos abiertos a introducir cambios que ayuden a mejorar la cooperativa, porque para evolucionar hay que estar abiertos a ellos, lo cierto es que una medida de este tipo debería antes estudiarse detenidamente de llevarlo a una asamblea donde, con el consenso de una amplia mayoría, se aprobase.

Pero ahora mismo no estamos en este punto, la gestión que estamos realizando está dando sus frutos y no tenemos intención de cambiar nuestra gestión. Apostamos por ofrecer un servicio excepcional, que dé seguridad a nuestros clientes que se merecen el mejor de los servicios. Por eso mantenemos e incluso hemos conseguido incrementar el número de servicios. Las nuevas opciones, como son las aplica-

ivos”

“Una medida de este tipo debería antes estudiarse detenidamente”

ciones de empresas privadas, puede que nos quiten clientes, pero nosotros conseguimos ganar otros nuevos.

G.T. En términos económicos, ¿cómo afectaría al radiotaxi una medida de estas características?

J.H. Existe un riesgo al abaratar el servicio. Habría que buscar el equilibrio entre el gasto del cliente y el coste para la radioemisora. Y antes que llegar a este punto creo que sería conveniente estudiar otras posibilidades, hacer un estudio para ver cómo ayudar al cliente para que siga apostando por el taxi en su día a día y evitar que el taxista pague las consecuencias de tomar una medida así.

Una decisión de estas características obligaría a cambiar la estructura de la cooperativa y, de tener que tomarla porque no queda más remedio, iría dentro del orden del día de la Asamblea para que fueran los socios, en amplia mayoría, quienes decidirían. El socio debe estar correctamente informado de por qué se toma esta decisión y debería tomarse con un gran consenso de los socios como he mencionado antes.

G.T. Ha mencionado que existen otras opciones para ser competitivos, ¿qué herramientas maneja Radioteléfono?

J.H. Lo que el cliente quiere es profesionalidad y eso es lo que les damos. Lo que nosotros pretendemos es hacer lo que sea pero sin tocar el bolsillo de los socios. Y con esta política hemos hecho un gran ejercicio. Tanto es así que se puede decir que Radioteléfono ha superado la crisis. Y seguiremos trabajando en la misma línea que hemos mantenido durante los últimos años, que es ganar clientes. Lógicamente no voy a explicar en qué consisten estas medidas, pero sí puedo decir que creo que la clave para mantener a nuestros clientes está en ofrecer siempre el mejor servicio.



RTT ha aumentado un 9,5% los servicios en enero de 2015.

Un cliente satisfecho no cambia de emisora por un euro o euro y medio menos. Si otros han optado por una medida así será porque algo no les está funcionando, pero es algo que no debo valorar. Yo, como presidente de Radioteléfono, puedo decir que en esta emisora trabajamos para dignificar al profesional y una medida como esta obliga a nuestros socios a cobrar menos por su trabajo.

G.T. ¿Qué cifras maneja para poder afirmar que han superado la crisis?

J.H. Estamos muy satisfechos con los resultados del ejercicio de 2014. Hemos aumentado el número de servicios un 7,5%, lo que en cifras significa más de 390.000 euros de facturación con respecto al ejercicio anterior y traducido en servicios estamos hablando de 163.000 más con respecto a 2013.

En cuanto a 2015, estamos muy satisfechos de cómo hemos comenzado el año porque el número de servicios ha crecido el 9,5% sobre el mismo periodo de 2014. En vez de perder clientes los estamos subiendo, al revés que otras emisoras, y aunque es posible que la crisis se continúe notando en los servicios de calle, la emisora está trabajando por recuperar clientes para el radiotaxi.

También he de destacar la expansión de ARTE y su aplicación Pidetaxi por toda España. En la última fase, acaba de incorporarse Radio Taxi Bilbao en este mes de febrero, ciudad en la que esta aplicación también está ya disponible para ofrecer un servicio más a los clientes.

Creo que, aunque seguimos en crisis, con estas cifras que manejamos estamos

“Un cliente satisfecho no cambia de emisora por un euro menos”

trabajando en la dirección correcta: buscar más el trabajo y ofrecer un mejor servicio. Y dada esta trayectoria no entra en nuestros planes plantearnos la recogida a cero en estos momentos.

G.T. Uno de los motivos para aplicar esta medida ha sido la fuerte competencia de las empresas privadas y sus aplicaciones. ¿Son estas nuevas herramientas el enemigo a batir?

J.H. Todo es un problema, la competencia, la crisis... pero no son los únicos. Pero además, nosotros no podemos competir con empresas que disponen de presupuestos multimillonarios y que ofrecen descuentos y cupones a sus clientes. Por otro lado, los fines de semana, con el tema de estas aplicaciones privadas, la gente joven pide taxi y como no pueden darles servicios a todos al final vuelven al sistema tradicional. Pero ellos cuentan con un respaldo económico que nosotros no tenemos y pueden aguantar. Nosotros no podemos competir contra el dinero, sino con el buen servicio y el comportamiento excepcional de nuestra flota. Algo de lo que están todos los socios de la cooperativa completamente concienciados. Por eso tenemos que seguir apostando por ofrecer un servicio excepcional. Esa es la clave para mantener Radioteléfono Taxi.

Pilar G. Matorra

Aumat asiste de forma unilateral.

Plantón de la FAAT al Consejo Andal

Envuelto en polémica, la Federación Andaluza del Taxi, FAAT, no asistió a su constitución, el Consejo Andaluz del Taxi ha comenzado su andadura como órgano consultivo para la ordenación global del sector. Miguel Ruano, presidente de la Federación, confía en que el Consejo se vuelva a reunir pronto y se tengan en cuenta los principales problemas del taxi: intrusismo, eurotaxis y tarifas periurbanas.

La ausencia de la Federación Andaluza del Taxi y la presencia de la Asociación Unificada de Autónomos del Taxi marcaron el inicio del Consejo Andaluz del Taxi a mediados del mes de enero. Un órgano consultivo que nace con retraso, 22 meses sobre lo marcado por el Reglamento Andaluz del Taxi, en el que el sector espera encontrar un punto de apoyo para lidiar con algunos de sus principales problemas.

El intrusismo, el porcentaje de taxis adaptados para 2017 y la aplicación de las tarifas periurbanas son algunos de los temas que más preocupan a los profesionales andaluces. También la proximidad de la reciprocidad modulada en Málaga, tal y como asegura el presidente de la Federación en esta entrevista, quien insiste en que no es el principal problema del sector, sino de una parte concreta del mismo.

Por ello, ante inclusión de este único tema en la primera reunión del Consejo, la Federación acordó en reunión de junta directiva no asistir al evento, aunque sí protestaron en las puertas de la Consejería de Fomento. Sí asistió el presidente de Aumat, José Antonio Mate. Un hecho que Ruano ha calificado de "traición flagrante" y que, según ha explicado, tendrá consecuencias dentro para el propio Mate.

Gaceta del Taxi.- ¿Por qué surge la idea de crear un Consejo Andaluz del Taxi?

Miguel Ruano.- El Consejo nace fruto de una negociación de la Federación Andaluza con Rosa Aguilar en 2009. Fueron 20 reuniones durante todo un año para abordar este tema así como la redacción del Reglamento, que llevábamos solicitando 15 años. La madre de este reglamento y del consejo es la Federación Andaluza del Taxi y la primera interesada en asistir es la Federación. Además, según representatividad, la FAAT es la que más representatividad tiene dentro del taxi andaluz y con 9 vocales representamos al 40% del Consejo.

Creíamos que era necesario tener una figura similar a la que existe en otras comunidades, como Cataluña, donde poder exponer los problemas del sector y esta-



Miguel Ruano, presidente de FAAT.

“Es una traición flagrante, lo más grave en mucho tiempo”

blecer planes de coordinación para mejorar el sector. Eran cuestiones que creímos oportunas. Sin embargo, su puesta en marcha se ha retrasado considerablemente, 22 meses ha tardado en constituirse aunque la propia Junta de Andalucía daba un plazo de 12 meses una vez aprobado el Reglamento, algo que sucedió en marzo de 2012.

G.T.- Entonces, siendo ustedes los principales interesados, ¿qué les motiva a no acudir a la constitución del Consejo?

M.R.- En nuestra opinión, la omisión de asuntos de interés para el taxi en el orden del día demuestra una tremenda falta de respeto a los 10.000 profesionales andaluces. Por ello solicitamos que se suspendiera este encuentro y se convocara otro con los puntos adecuados en el orden del día, no como nos aconsejaron desde la consejería de hablar de ello en ruegos y

del Taxi.

preguntas, un “cajón de sastre”. Creemos que los problemas del sector se merecen estar en el orden del día, no únicamente el tema del aeropuerto de Málaga.

No es que pensemos que no es importante, por supuesto que lo es, pero consideramos que no es el principal tema de preocupación del taxi, porque existen otros muchos problemas que sí nos afectan y preocupan a todos.

Por ello, cuando nos remiten el orden del día de esta primera reunión y figura en el punto dos el tema de Málaga y ninguno otro de los largamente demandados desde Federación, la directiva de la asociación decide, el 10 de enero, que no asistiríamos al encuentro. Es una decisión que se toma por mayoría, con el voto en contra de Málaga, si bien en ningún momento se nos comunica que vayan a asistir.

Además, pedíamos a la Consejería de Fomento la celebración de una nueva convocatoria en la que, además de la presentación de los miembros que forman parte del Consejo y de incluir la polémica sobre el aeropuerto de Málaga, también se abordararan otros temas que consideramos fundamentales.

G.T.- Dejando al margen los temas que a su juicio deberían haberse abordado, ¿por qué asiste Málaga aunque se decide en junta no asistir? ¿Se les informa de esta decisión unilateral?



Imagen del Consejo Andaluz del Taxi el día de su constitución.

M.R. - A pesar de comunicar a la Consejería nuestra no asistencia a menos que cambiaran el orden del día, informo a los miembros de la directiva de que desde la Junta insisten en celebrar el encuentro sin modificar nada. Informo, lógicamente, también al presidente de Málaga, que a su vez es vicepresidente de la Federación Andaluza del Taxi, quien en ningún momento me informa de su decisión de asistir.

G.T.- ¿Van a tomar algún tipo de medida disciplinaria?

M.R. - El presidente de AUMAT ha incumplido un acuerdo de junta. Es una traición flagrante, lo más grave que se ha visto en la Federación en mucho tiempo. Actualmente está en manos del equipo jurídico para aplicar los estatutos en estos casos. Es una decisión que sólo debe afectar al presidente de Málaga quien, por otro lado, tampoco comunicó su decisión de asistir al Consejo a la llamada comisión 11/85 sobre el decreto del aeropuerto en Málaga.

Además de no cumplir con el acuerdo de junta, se erigió como portavoz de la Fede-

“Mate se erigió como portavoz de la Federación cuando no lo es en absoluto”

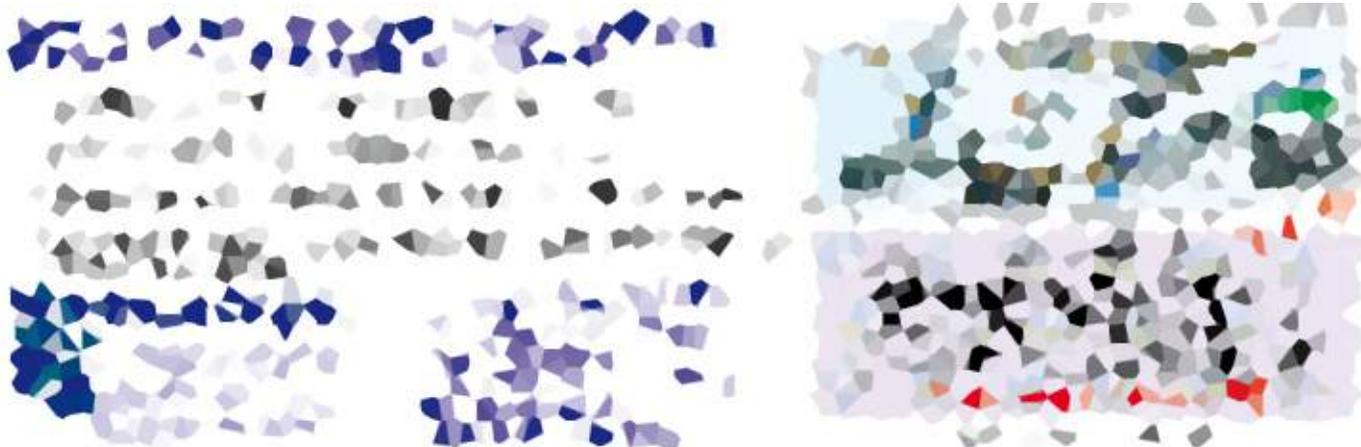
ración cuando no lo es en absoluto. Si nos hubiera informado de sus intenciones no habríamos dejado que sólo se escuchara su voz sobre este tema, porque esa es sólo su opinión, que ya conoce bien la Consejería. Nosotros acudimos a Sevilla

G.T.- Sobre el tema de Málaga y la reciprocidad modulada, ¿en qué punto se encuentra la modificación del decreto 11/85??

M.R. - Ahora mismo está en periodo de alegaciones. Aunque hay quienes hablan de que esté antes del verano, lo cierto es que con la posibilidad de un adelanto electoral puede pasar cualquier cosa.

Revisión tarifas periurbanas

G.T.- Retomando el contenido del Consejo, ¿qué temas cree que deberían haberse abordado en ese primer encuentro?



M.R.- Uno de los temas que queríamos tratar era el de las mototaxis que trabajan impunemente en Sevilla. El Ayuntamiento asegura que es responsabilidad de la Junta, y la Junta que es del Ayuntamiento. Nadie asume la responsabilidad y ante la pasividad de la administración estas mototaxis hacen mucho daño a los compañeros sevillanos.

Otro de los aspectos más importantes que debe enfrentar el taxi andaluz es la revisión de las tarifas periurbanas. En las grandes capitales, como pueden ser Sevilla o Málaga, hay veces que sale más barato un viaje interurbano en taxi que una carrera por la ciudad, con el consiguiente perjuicio para el taxista.

En el caso de Sevilla, por ejemplo, su término municipal es muy pequeño. Por ello, cuando se sale, y es bastante habitual. Por poner un ejemplo la dirección de informativos de Canal Sur se encuentra en San Juan de Aznalfarache, a 4 km de Sevilla. Nosotros lo que pedimos es que se revise el cómo se aplican estas tarifas y se permita a los compañeros tarificar con tarifa urbana durante el recorrido urbano y con la tarifa interurbana una vez se salga del término municipal tal y como queda reflejado por las placas de señalización. De esta forma se aplicaría la tarifa correspondiente en cada momento y sería más rentable para los profesionales.

G.T.- Otro de los temas que les preocupa es el taxi adaptado y la aplicación del RD 1544/2007. ¿Por qué cree que debería revisarse el porcentaje de eurotaxis?

M.R.- Con respecto a este tema, sabemos que el porcentaje del 5% es una recomendación que no está sustentando en ningún estudio, motivo por el que pedimos que se revise. Lo primero que queremos es un estudio para que alguien valore y vea que efectivamente ese porcentaje no guarda relación con la realidad.

No es que no queramos que haya eurotaxis, sabemos que son necesarios, pero con la cantidad de información que manejamos actualmente podríamos tener unos datos más ajustados a la realidad sobre el número real de vehículos adaptados que se necesitan en cada ciudad.

Además, el taxi no recibe ayudas para la compra de unos vehículos que duplica el precio de los vehículos normales. Una vez transformados, es raro que bajen de los 30.000 euros. En el caso de Sevilla



Miembros de la directiva de la FAAT no entraron en señal de protesta.

La polémica reciprocidad

El Consejo Andaluz del Taxi celebró el 14 de enero su primera reunión. Además de las oportunas presentaciones de quienes configuran este nuevo órgano de consulta, su segundo punto del orden del día abordó una de las cuestiones más polémicas del taxi andaluz en los últimos años: la modificación del RD15/85 y la puesta en marcha de la reciprocidad modulada para el puerto, aeropuerto y estación de ferrocarril María Zambrano de Málaga.

En la nota de prensa que facilitó la Consejería de Fomento sobre este primer encuentro, aseguraban haber recabado las aportaciones de los miembros para enriquecer el texto, que sigue adelante en su tramitación, actualmente en la fase final de alegaciones por parte de sindicatos y asociaciones de consumidores.

El decreto, informan desde la Junta de Andalucía, incluirá la petición de los colectivos de personas con movilidad reducida, de forma que no habrá límite de tiempo para que se efectúe la recogida

es fundamental este tema, porque hace tiempo que se decidió que cada vez que se traspasara una licencia, ésta debería ser adaptada. De esta manera hay ya 85 licencias eurotaxi en Sevilla, un 4%, y es ya una barbaridad. No hay trabajo para tantos y al final trabajan como cualquier taxista pero con vehículos que, además de haber costado más, tienen gastos de mantenimiento superiores, similares a los de un vehículo comercial.

No se han dado ayudas a la accesibilidad desde la Junta, aunque sí ha habido ayudas desde gobierno central, once e incluso los ayuntamientos, pero son insuficientes para mantener estos costes.

Es un tema fundamental para nosotros buscar el apoyo de la consejería y por ello era muy importante llevarlo al Consejo en esta primer sesión. Queremos que nos es-

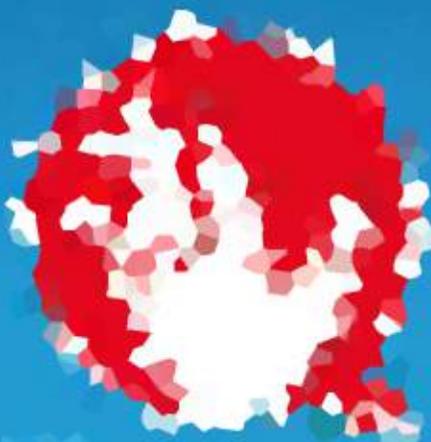
cuchen allí, no sólo la Junta de Andalucía sino los distintos partidos políticos. Por ejemplo, estamos en conversaciones con el Partido Popular para mantener encuentros también en Madrid sobre esta cuestión. Es importante que nos atiendan porque llegará 2017 y tendremos un grave problema todos.

G.T.- Con todos estos problemas sobre la mesa, ¿hay previsto un próximo encuentro del Consejo?

M.R.- Oficialmente no se me ha comunicado nada aunque a través de la nota de prensa facilitada por la Junta sí se anunciaba una próxima reunión del Consejo para tratar uno de los aspectos planteados por la Federación, como es el tema de las tarifas. Pero ya le digo que no es nada oficial.

Olga Lobo

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS



THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS



THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS

TACAM reclama autorización para tr



Rubén López, vocal de TACAM.

Tras varios meses de fuertes tensiones entre los taxistas no integrados en el Área de Prestación y los titulares de Madrid, los Taxistas Asociados de la Comunidad de Madrid (TACAM) denuncian desde estas páginas la presión a la que se ven sometidos por las asociaciones madrileñas y reclaman a Transportes autorización para trabajar en las áreas sensibles.

Presiones y tensiones desde julio. Así viven los taxistas de fuera del APC cuando acuden a dejar y recoger clientes a Madrid. Una fórmula de trabajo que, aunque no está amparada por la ley actual, se ha permitido durante tres décadas gracias a “un pacto de caballeros” que ha saltado por los aires. Rubén López, vocal de TACAM, que defiende los intereses de estos profesionales que trabajan en 17 municipios, pide al gobierno regional que dejen de tratarles como profesionales “de segunda” y atiendan sus peticiones: permitirles integrarse en el APC o conceder una autorización para recuperar sus zonas de trabajo dentro del área de prestación.

Gaceta del Taxi.- ¿Quiénes son los Taxistas Asociados de la Comunidad de Madrid?

Rubén López.- A raíz del acoso que sufrimos los taxistas de la periferia desde agosto del pasado año, decidimos organizarnos en asociación. Dejamos al lado nuestras rencillas históricas y retomamos una asociación que habíamos constituido para crear una radioemisora pero que se había quedado “muerta”. Ampliamos los asociados y cambiamos el nombre por el de Taxistas Asociados de la Comunidad de Madrid (TACAM). Quitando Alcalá de Henares, que tiene su propia asociación y Aranjuez, que también ha hecho un grupo para integrarse por libre

en el APC, somos 17 municipios y unos 60 asociados. Y vamos creciendo cada día.

A raíz de una serie de incidentes que tuvimos con taxistas de Madrid, decidimos contratar a un abogado que nos recomienda hablar con otros municipios e iniciar contactos con la Federación Madrileña de Municipios, encargada de mediar con la Consejería de Transportes.

López denuncia la excesiva presión de las asociaciones de Madrid

G.T.- ¿Cuál es el principal objetivo de esta asociación?

R.L.- Conseguir entrar en el APC, aunque nos conformaríamos con una autorización que nos permita estar como antes, es decir, cargar en lugares como aeropuerto, estaciones de tren... aquellos lugares donde nuestros clientes nos van a demandar. Queremos tener contentos a nuestros clientes, que están cansados de los taxis de Madrid en tanto en cuanto no saben que taxista van a tener y no conocen las tarifas. Con nosotros vienen con taxistas de siempre, al precio de siempre. Además, esta situación también nos afecta económicamente porque en cuanto hemos perdido los servicios de aeropuerto lo hemos notado muchísimo

G.T.- ¿Pueden recoger en el APC pasajeros según la normativa?

R.L.- Actualmente no podríamos porque cambió la normativa. A raíz del cambio de la ley ya no se nos permite ir al aeropuerto como sí ocurría antes. Pero nosotros no nos enteramos de este cambio. Nos dimos cuenta a raíz de la aparición de la Asociación Élite Taxi Madrid y de su campaña contra nosotros.

G.T.- Entonces, si la ley no se lo permite, ¿qué quieren denunciar?

R.L.- Antes había una especie de “pacto de caballeros”: nosotros trabajábamos con

jar en el aeropuerto

nuestros clientes y no queríamos quitar trabajo a Madrid, simplemente trabajar para nuestro pueblo, fidelizando a nuestros clientes y darles un mejor servicio.

El problema llega cuando nos encontramos con esta nueva asociación y empiezan a bajarnos a los clientes del taxi. Nos cruzan coches en Castellana, se van avisando por radio. En sus días libres hacen guardias en la entrada del aeropuerto para ver qué taxis entran y cuáles no. Incluso tienen listados de cuantos kilómetros hay a cada municipio. Pues imagina la situación cuando, junto con la Policía, obligan a bajar a nuestros clientes en el aeropuerto. Te toca ceder porque está la autoridad bajando al cliente, aunque no debería ser así. El cliente no entiende lo que sucede y tú quedas como un delincuente. Y esos clientes se suben en sus taxis, no van a la fila de clientes.



Taxis de El Escorial.

Buscando solución

G.T.- ¿Han obtenido alguna respuesta por parte de la Consejería de Transportes?

R.L.- Nosotros hablamos directamente con la Federación Madrileña de Municipios, que es el ente que media con la Consejería y tras un encuentro nos explican que es un tema de la Consejería, que no pueden hacer nada, aunque sí nos dan su apoyo.

Por su parte, Transportes rechaza que exista tal problema porque no hay denuncias. Nos reiteraron que no es legal que carguemos en Madrid y niegan que los de Madrid vengan a nuestros municipios. Está claro que ahora mismo hay elecciones y no les interesa hacer nada. Dicen que son partidarios de

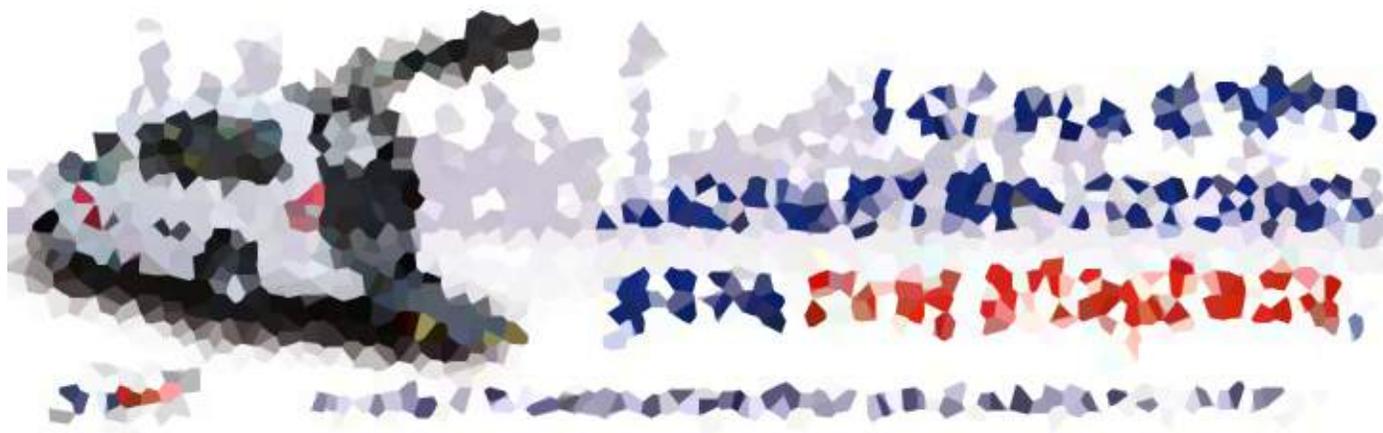
“Sólo pedimos que nos dejen estar como antes o que nos metan en el APC”

agrandar el APC, pero dentro de un par de años. Nosotros queremos mientras tanto una autorización pero ellos dicen que no se puede. El director general de Transportes de la Comunidad de Madrid, Federico Jiménez de Parga, nos ha asegurado que las asociaciones mayoritarias de Madrid le atan para no hacer ciertas cosas, como dejarnos en -

trar en el APC o trabajar en Madrid, cuando no tienen voto, sólo tienen voz. Aquí hay un tráfico de influencias muy grande y nosotros nos vemos sin fuerzas de luchar contra ellos. Sólo pedimos que nos dejen estar como antes o que nos metan en el APC y nos quite problemas futuros.

G.T.- ¿Mantienen algún tipo de relación con las asociaciones del sector madrileñas?

R.L.- Hemos intentado arreglar las cosas con Élite, pero lo único que han hecho es de cirnos que nos hagamos socios suyos y que pondrían coches vigilando que los de Madrid no viniesen y nos invitan a denunciar a los de Madrid. Porque es verdad que hay taxistas





Según López, los taxis de la periferia no tienen fuerza para luchar contra las grandes asociaciones

con licencia en Madrid que viven en alguno de estos municipios que aprovechan su trayecto para venirse a trabajar y traerse a algún vecino o conocido. También hay clientes suyos que suben una temporada a la sierra y que a la vuelta siguen llamando al taxi de Madrid, quitándonos trabajo a nosotros.

Respecto a las asociaciones principales, les pediríamos que fuesen conscientes del problema que tenemos y se sintiesen involucradas. Yo por ejemplo he hablado con el presidente de Gremial y me negó que tuviera socios en la periferia de Madrid. También

“Nos vemos como taxistas de segunda”

nos dijo que nosotros no le habíamos apoyado nunca cuando sí que hemos bajado a las manifestaciones que él ha organizado. Alegó que no se veía en la obligación de ayudarnos y que cuando Transportes se pusiera en contacto con ellos nos dirían algo. Pero aún no hemos recibido noticias suyas. Estamos desamparados, burlados y nadie nos apoya. Nos vemos como taxistas de segunda.



Más taxis de fuera del APC. Al fondo, Cuatro Torres en la ciudad.

Los municipios de TACAM

La asociación TACAM agrupa municipios de la Comunidad de Madrid para poder tener voz en las negociaciones con el gobierno regional.

Villanueva de Perales, Daganzo, Guadarrama, Sevilla la Nueva, Fresnedillas de la Oliva, Cobeña, San Lorenzo de El Escorial, Cercedilla, Torrelaguna, Valdetorres del Jarama, Fuente el Saz del Jarama, Hoyo de Manzanares, Navacerrada, Manzanares El Real, El Boalo, Cerceda, Matalpino, Guadalix de la Sierra, Miraflores de la Sierra, Soto del Real, Collado Villalba, Aranjuez, Torrelorones, Becerril de la Sierra, El Escorial, Alpedrete, Collado Mediano, Moralzarzal, Villamantilla

También hemos intentado hablar con la Federación para que junto con Gremial, nos ayuden a conseguir esta autorización a sitios concretos, puesto que si a ellos no les interesa que entremos en el APC, esta podría ser una posible solución.

G.T.- Han mencionado que están siendo objetivo de una dura campaña de vigilancia por parte de taxistas del APC. ¿De qué forma se sienten amenazados?

R.L.- Especialmente estos hechos suceden en el aeropuerto. Al presidente de Radiotaxi Alcalá de Henares, haciendo un servicio legal, llevar a una persona a un sitio y esperarla para devolverla a su domicilio, cuando fue a recoger a la cliente aparecieron cuatro taxistas y le agredieron.

El resto nos sentimos acosados y perseguidos. Hasta el punto de que un compañero de Aranjuez llevó a una señora mayor a recoger a su nieta y cuando se subió la nieta les hicieron bajar a las dos y obligarles a coger un taxi de Madrid.

G.T.- ¿Qué otros problemas tienen los taxistas de fuera del APC?

R.L.- Básicamente que se ha reducido el trabajo, se han reducido los ingresos y ahora cuesta mucho vivir porque un autónomo taxista tiene que pagar un taxi, unos seguros y revisiones que no paga el ciudadano de a pie, tiene que asumir el riesgo de que ese taxi se rompa, etc. Los municipios de fuera del APC vivimos muy al límite.

Planteamiento jurídico

El gabinete jurídico que asiste legalmente a TACAM, explica que “según la legislación estatal un taxista que venga de Guadalajara o Toledo puede venir al aeropuerto de Barajas y llevarse a de vuelta sin ningún tipo de precontrato”. Sin embargo no sucede lo mismo a nivel autonómico, donde la norma de la Comunidad de Madrid establece que los taxistas de fuera del APC “sólo podrán ir al aeropuerto de Barajas, situado dentro de esa área de prestación conjunta, si llevan clientes pero no para recogerles”. Por otro lado, y según jurisprudencia del Tribunal Constitucional, en el caso de que el transporte discorra por más de una Comunidad Autónoma “no se aplica la legislación de la Comunidad Autónoma sino la estatal”. De este modo, un taxi de Aranjuez que vaya a Barajas, pasa por la Castilla-La Mancha durante 15 kilómetros. Al ser así, se le aplica la legislación estatal.

En cuanto al caso que nos ocupa, con clientes que son desalojados de los taxis de sus pueblos, el asesor legal lo tiene claro. La Policía, en estas situaciones, “tiene que

permitir que el taxista lleve a su cliente y después sancionar, que el taxista alegue y que la justicia dictamine quién tiene o no razón”.

Sobre el futuro de esta situación, aseguran que “hay un compromiso de la Comunidad de Madrid para arreglarla a partir de mayo”. Para ello será necesario modificar la actual legislación “que ya ha tenido algún que otro tirón de orejas de la Comisión Nacional de la Competencia y del Ministerio de Economía porque es una legislación restrictiva”.

Una normativa “restrictiva”

Más información

Además, señalan desde el gabinete que “el volumen de servicios que el propio Ayuntamiento de Madrid ha dado del aeropuerto de Barajas en taxi es de unos 15.000 de media y que los servicios que pueden hacer

unos 250 taxis, que son los que quedan fuera del área de prestación conjunta, podrían ser 30 o 40 como mucho”. La otra cara de la moneda, apuntan, son los servicios que taxistas del APC realizan en el aeropuerto de Torrejón, en los juzgados o en el SUMMA situados en los municipios. En esta situación, “la legislación madrileña sostiene que los servicios interurbanos previamente contratados se inician donde se monta el pasajero. En cambio, en los servicios telefónicos urbanos el servicio se inicia desde donde va el coche. Por tanto, aunque a ti te contraten en Madrid para ir al aeropuerto de Torrejón, si vas tú solo, el servicio se inicia en Torrejón porque es interurbano”. De acuerdo con esta explicación, “los taxis del APC les están quitando aproximadamente un 25% de servicios a los taxis de los pueblos. Hacen más daño los taxis del APC y las radioemisoras que trabajan fuera del APC”, concluyen.

Por ello quieren dar a conocer la situación, “concienciando a la población y realizando reuniones informativas”.

Rocío González



Pidetaxi visita Fitur de la mano de Vigo



Representantes de Pidetaxi.es en Fitur2015 junto al alcalde de Vigo.

Acompañando al alcalde de Vigo, Abel Caballero, en su visita a FITUR2015, se ha trasladado hasta la feria el presidente de Radio Taxi Vigo, Manuel Chorén para dar a conocer el servicio del taxi en la ciudad y la buena evolución de la aplicación Pidetaxi, desarrollada por ARTE y que cada vez presente en más puntos del país.

Una aplicación que, tal y como explicó el representante gallego, ayuda a los clientes a consumir más taxi sin incurrir en los gastos telefónicos. Pidetaxi es ya la aplicación más extendida en nuestro país, presente en nueve comunidades autónomas y en continua expansión.

En el acto institucional, Chorén, también presidente de la Cooperativa de servicios de Vigo, estuvo acompañado por Julio Hernández, presidente de la Asociación de Radio Taxis de España, ARTE y por un miembro de la directiva de Radioteléfono Taxi, José Manuel Fernández, así como por su homólogo Carlos Herrera, presidente de la Cooperativa del Taxi de Madrid, SCAT.

En declaraciones en exclusiva a nuestro medio, el Abel Caballero destacó el importante servicio al ciudadano que realiza el taxi en la ciudad de Vigo así como la estrecha relación que mantiene el ayuntamiento con los representantes del taxi en esta ciudad gallega. "El servicio de taxi de Vigo es excepcional", aseguró Caballero quien destacó su "gran calidad" y competitiv-



Abel Caballero y Manuel Chorén atendiendo a nuestro medio.

dad. Usuario habitual del taxi, el alcalde de Vigo destacó que es importante para la ciudad dar un buen servicio de taxi "un elemento excepcionalmente distintivo que da calidad y garantía". Además de alabar al taxi de su ciudad, Caballero no dudó en manifestar que opina lo mismo del taxi de Madrid.

Por su parte, Chorén agradeció la buena predisposición del alcalde y la actitud colaboradora hacia el sector que ha propiciado interesantes ayudas económicas que han permitido lanzar el taxi turístico y el sostenimiento de la cooperativa de servicios. "Desde que tomó posesión de su cargo, el alcalde no ha dudado en extendernos la mano y siempre ha habido colaboración".

El sector vigués, con más de 500 licencias, da servicio a la ciudad más empresarial de la provincia de Pontevedra. Sin embargo, tal y como nos explica Chorén, la crisis económica se ha hecho notar en la ciudad, donde de acuerdo con la Ley del Taxi sobrarían unas 250 licencias. "En la última negociación con la Concejalía sobre la nueva ordenanza municipal solicité que se destinara parte del presupuesto para poder rescatar licencias, porque somos muchos y se nota", adelantó a nuestro medio el presidente.

Apoyo de ARTE y Madrid

Con la intención de arropar a su compañero gallego para estrechar lazos y "afianzar la buena relación" que desde hace muchos años mantienen, tal y como señaló su presidente, Julio Hernández, miembros de ARTE acudieron a Fitur. También asistió el presidente de SCAT, Carlos Herrera, para quien este tipo de encuentros con representantes de otras cooperativas "siempre resulta reconfortante y esclarecedor".

Hernández, que también preside Radioteléfono Taxi Madrid, reconoció envidiar la buena relación que mantienen Radio Taxi Vigo y el Ayuntamiento de esta ciudad. Un comentario que compartía el presidente de la cooperativa madrileña, quien apuntó además a la buena gestión realizada por Chorén que, entre otras cuestiones, ha conseguido ayudas y subvenciones para el radiotaxi y la cooperativa así como para el desarrollo de iniciativas tan interesantes como las rutas turísticas por la ciudad.



Los presidentes de las cooperativas, de Madrid y Vigo, acompañados de Abel Caballero.

Detenido el ladrón que tuvo en jaque al sector un mes



Momento de la detención del ladrón de taxis.

Según la información facilitada por la Jefatura Superior de Policía, el presunto ladrón de taxis que ha tenido en vilo a los profesionales sería un hombre español de 33 años que responde a las iniciales de J. M. A., con varios antecedentes por robo con fuerza y hurto. La detención el pasado 13 de enero del ladrón en Atocha ponía punto y final a una oleada de robos en las estaciones de Chamartín y Atocha con un mismo modus operandi: aprovechar el descuido de los taxistas cuando descargaban el equipaje para sustraer el vehículo. Además de hacerse con el dinero de la recaudación, se trasladaba a la Cañada Real Galiana donde los taxis eran encontrados sin daño alguno. El dispositivo de vigilancia establecido por la Jefatura Superior de Policía de Madrid permitió su arresto en Atocha en el momento en que trataba de llevarse un taxi mientras el conductor ayudaba a los pasajeros a bajar las maletas. En el interior del vehículo se encontraba un bebé de dos meses.

Nuevo taller oficial para el taxi

Taxitronic, principal fabricante de taxímetros de España, ofrecerá sus servicios en la Comunidad de Madrid a través de un nuevo distribuidor oficial, el taller Pin Auto Motor situado en la calle Antoñita Jiménez, en el barrio de Carabanchel. A falta de cerrar cuestiones administrativas, se espera que el nuevo taller oficial esté totalmente operativo a finales del mes de febrero. Más de 2.000 m² de superficie y un gran equipo de pro-

fesionales experimentados estarán a disposición de sus clientes para ofrecer un servicio de calidad.



El nuevo taller oficial se encuentra en la zona sur de la ciudad

Madrid cuenta con 13 nuevas paradas

Desde el pasado mes de enero Madrid cuenta con 13 paradas más de taxis. Suman así 385 plazas en la ciudad con capacidad para 1.994 taxis. De acuerdo con el estudio realizado por



Estas son las nuevas paradas con horario.

Movilidad, que no ha incluido las paradas de las estaciones de tren y autobús ni del aeropuerto, se han eliminado 24 paradas y reestructurado 63. Además, de las 13 nuevas paradas, 7 están ubicadas en la calle Serrano. El Ayuntamiento también ha informado de la instalación de placas con limitación de horario. De este modo, explican, se podrá "compartir la funcionalidad de las paradas de taxi con la demanda vecinal de plazas de aparcamiento". Es decir, fuera del horario establecido, este espacio podrá ser utilizado también por residentes

Por último, plantearon el desarrollo de un proyecto piloto para instalar cámaras exteriores en los vehículos para contribuir a mejorar la seguridad ciudadana grabando posibles incidencias en las calles de la capital.



Carmona promete crear una Ley para inmovilizar piratas

En un encuentro celebrado con taxistas en la Estación Sur de Autobuses de Madrid, el candidato a la alcaldía por el PSOE, Antonio Miguel Carmona, ha prometido prohibir Uber y empresas similares en la capital. Adelanta además que elaborarán una Ley del Taxi que, además de definir este transporte como servicio público, garantice la inmovilidad de los piratas. Entre las medidas propuestas también destaca la creación de un Consejo Operador Logístico así como de espacios

reservados al taxi en todos los intercambios de la ciudad, con espacios reservados en su interior y/o dársena

Carmona ha lamentado que “el Ayuntamiento siempre da la espalda al sector del taxi” y ha señalado la falta de apoyo recibida por parte del PP. “Los dejó solos en su lucha contra Uber y el intrusismo, los abandona a la hora de mejorar sus condiciones laborales, no apoya su formación profesional ni ha facilitado nunca el emprendimiento en el sector.

Firmas para mejorar la seguridad en el sector

Unas 1.000 firmas para que todos los vehículos autorizados puedan llevar mamparas. Esta fue una de las peticiones realizadas por la Federación Profesional del Taxi en el encuentro mantenido con la subdelegada de Gobierno, M^a del Mar Angulo, quien se ha comprometido a interceder ante el Ayuntamiento. También han solicitado la implantación de un sistema de llamada de socorro, situado junto al módulo de la luz verde, de manera que pueda verse desde el exterior del vehículo. Así, si un taxista es víctima de un robo o agresión puede pedir auxilio al exterior pulsando un botón.

Por último, plantearon el desarrollo de un proyecto piloto para instalar cámaras exteriores en los vehículos para contribuir a mejorar la seguridad ciudadana grabando posibles incidencias en las calles de la capital.



El candidato del PSOE junto con representantes del Grupo Regional del Taxi.

NACIONAL

150.000 € de ayudas para taxis “limpios”

La Generalitat de Cataluña ha acordado destinar hasta 150.000 euros al sector del taxi para incentivar la adquisición de vehículos menos contaminantes. Serán 100.000 euros para la compra de coches eléctricos puros y 50.000 para híbridos con emisiones inferiores a 120 g CO₂ / km y 60 mg NO_x / km. También para los que empleen GLP, gas natural o bifuel con motor de gasolina. Por vehículo, las ayudas se estiman en 4.000 euros para eléctricos puros y 1.000 para el resto.

El consejero de Sostenibilidad, Santi Vila, firmó el pasado 30 de enero la primera resolución con las subvenciones para la compra de vehículos “limpios” destinados al servicio de taxi. La medida, que se enmarca en el Plan de Mejora de Calidad de Aire para 40 municipios de protección especial atmosférica, tiene

como objetivo potenciar la disminución del consumo energético y de emisiones contaminantes a través de la renovación de los vehículos por modelos que generan menos dióxido de carbono (CO₂), óxidos de nitrógeno (NO_x) y partículas. El plan busca reducir la contaminación atmosférica local en los municipios del Barcelonès,

Baix Llobregat, Vallès Occidental y Vallès Oriental declarados zonas de protección especial del ambiente atmosférico.

Para el sector es prioritario este Plan de Mejora ya que su flota realiza en Cataluña más de 50.000 km anuales por vehículo, sobre todo en zonas urbanas.



La flota recorre 50.000km anuales

La primera revista del sector
También líderes online desde 2002



Actualidad
minuto a minuto

Léenos en cualquier dispositivo

www.GacetaTAXI.com

Edición digital de La Gaceta del Taxi



Batiendo récords cada día

Más de 496.800 páginas vistas en 2014



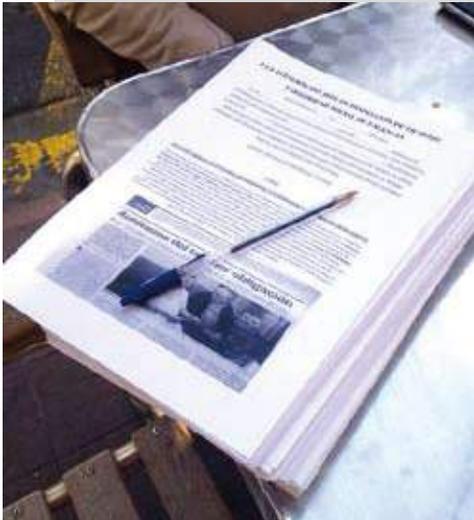
Síguenos en las redes sociales



@gacetadeltaxi.com
www.facebook.com/gacetadeltaxi

www.GacetaTAXI.es

Denuncian el alquiler de licencias de taxistas jubilados



AU de Valencia ha recogido más de 350 firmas.

El pasado 5 de febrero un grupo de taxistas del colectivo "Autónomos Unidos" de Valencia entregó a la Consellería de Transportes más de 350 firmas recogidas demandando "el máximo rigor" en la renovación de los permisos municipales. Denuncian la proliferación de licencias de taxi en régimen de alquiler, algo "totalmente prohibido por la ley" y que llena las calles de "competencia desleal e intrusismo interno". Explican desde este colectivo que este exceso de oferta conlleva un

fraude laboral y dinero negro para los jubilados que, siendo titulares de licencia, "siguen sin pagar su autónomo como el resto y sin presentar el carné BTP en vigor". Sospechan además de "presunta complicidad" entre la administración con

determinadas personas y gestorías que ha provocado años de incumplimiento de la normativa. "Estamos hartos de que nuestro sector este lleno de fraude e irregularidades ante la inacción de la propia administración", han manifestado en un comunicado remitido a los medios de comunicación en el que han hecho un llamamiento a los taxistas para que hagan sonar su claxon en señal de protesta.

El sector pide el respaldo de los consumidores en su lucha contra Uber

Las asociaciones nacionales CTE, FEDETAXI y UNALT comparecieron ante el Consejo de Consumidores y Usuarios de España (CCU) para exponer el punto de vista del taxi sobre las aplicaciones que operan "ilícitamente" en el sector del transporte amparándose en el concepto de consumo colaborativo. Aprovecharon para realizar varias peticiones que serán analizadas por el Consejo y de las que darán respuesta al taxi "en los próximos días".

Durante el encuentro, que tuvo lugar a finales de enero, las entidades explicaron que "el mal denominado transporte colaborativo es totalmente falso" en esos términos y señalaron a la app Uber como caso paradigmático. Según nota de prensa, "algunas de las asociaciones de consumidores fueron receptivas al punto de

vista del gremio de los taxistas, comprometiéndose a realizar un análisis de lo expuesto por los comparecientes". Por ello el sector confía que desde este Consejo se refuerce el papel de los ciudadanos y la sociedad civil frente a actividades ilegales que "actúan en perjuicio de los consumidores".

Este tipo de encuentros, señalan las tres asociaciones, "son de gran interés para el taxi" ante un problema, el de Uber "que solo han podido ser atajados por la Justicia a instancias del propio gremio". Además, denuncian la "tolerancia y pasividad tanto del Ministerio de Fomento como del Gobierno de España en la lucha contra ésta y otras plataformas ilegales".

La CE apuesta por unificar posturas

Por su parte, la Comisión Europea insiste en unificar respuestas respecto a cuestiones como Uber, según expuso la comisaria europea del Mercado Interior, Elzbieta Bienkowska. Bienkowska considera que es necesario "mucho cuidado" para abordar este tema, ya que mientras algunos países como España rechazan este servicio, la justicia prohibió la aplicación en el mes de diciembre, "hay otros Estados miembros que le dan la bienvenida". Una de las principales quejas de las empresas que aterrizan en Europa es la diversidad de normativa en función del país miembro. Por otra parte, la comisaria ha apuntado que confía en alcanzar este año un acuerdo de libre comercio con los Estados Unidos que garantice "los mismos derechos a ambos lados del océano", antes de las elecciones, porque de lo contrario "puede que se retrase varios años"



La CATCV denuncia que sus derechos están siendo “pisoteados”

Desde la Confederación de Autónomos del Taxi de la Comunidad Valenciana denuncian que la forma de aplicar la ley “por parte de los responsables del transporte en Valencia es más que discutible”. Explican que a pesar de haber reconocido que sobran 1.000 licencias en Valencia “no dan soluciones al problema”. Tampoco “son capaces de regular ni los festivos entre semana” cuando baja la demanda un 70%, señalan, ni se

controlan los horarios de los asalariados del sector “tal y como dice la Ley de Movilidad de la Comunidad Valenciana en su artículo 49.1”. Por otro lado, lamentan el cese de la Jefa del Servicio de Inspección de la Consellería de Transporte “que no permitía que se incumpla ninguna normativa en el transporte” y se plantean sin este cese no habrá sido motivado por querer meterse con los alquileres de licencias y las ilegalidades en el sector del taxi.

Baleares refuerza la lucha contra el intrusismo

El Consejo Balear de Transportes ha aprobado la creación de una comisión para combatir el intrusismo en el taxi. También constituirá otra que fijará su ámbito de actuación en el transporte discrecional, regular y de mercancías. Con la creación de ambas comisiones, el Gobierno de las Islas Baleares “da un paso más” para combatir el intrusismo y la piratería, reforzando “el compromiso” del Gobierno. Además, desde la administración se han tomado otras medidas, como la instalación de cámaras en aeropuerto, un sistema de control que estará operativo antes del verano. Mediante la instalación de cámaras con lectores de matrículas, “medida pionera en España”, se controlará la entrada y salidas de vehículos y tener un registro de los mismos. Baleares cuenta, desde 2012, con un decreto ley de medidas urgentes sobre el régimen sancionador en materia de transporte público discrecional de viajeros, donde se definen como infracciones la prestación, la comercialización y la promoción de un servicio de taxi no autorizado, se determinan las medidas cautelares y se establece un régimen sancionador que se aplicará en las Islas Baleares, con multas que pueden llegar hasta los 12.000 euros.

Miranda de Ebro ya tiene taxis con tarifas

El taxi de Miranda de Ebro ha comenzado a funcionar con tarifas oficiales y, para ello, han empezado a colocar en sus vehículos unas pegatinas con los precios de los viajes. La ciudad estará dividida en sectores con un importe entre los 5,23 y los 7,84 euros.

21 taxistas que desde el 1 de enero trabajan con tarifas reguladas, tras ser aprobadas estas por la Dirección General de Comercio y Consumo de la Junta el 18 de diciembre del pasado año. La

medida persigue equiparar los precios para que cada taxista cobre la misma tarifa por igual servicio, ya que los vehículos carecen a día de hoy de taxímetro.

Así, dependiendo de si el punto de partida es la estación de autobuses o la calle Vitoria, las dos paradas existentes en la actualidad, se cobrará un importe u otro. Otra de las novedades es que cada taxi deberá ir provisto de un plano de la ciudad para que pueda ser consultado por los clientes.

El taxi malagueño no aceptará retrasos en la RM

Tras la ruptura del pacto de Gobierno entre PSOE e IU, el taxi de Málaga capital advierte a las autoridades que deben cumplir los plazos para que antes del verano entre en vigor el decreto de reciprocidad modulada que regulará el servicio de taxi en el aeropuerto, tal y como estaba previsto. Así se lo trasladado el presidente de la Asociación Unificada Malagueña de Autónomos del Taxi (Aumat), Jose Antonio Mate a los nuevos responsables de Fomento después de la ruptura con IU y el adelanto electoral al 22 de marzo. “La publicación del decreto ya se acordó con los anteriores responsables de la Consejería de Fomento y Vivienda –entonces de IULV-CA–, por lo que ahora no debe de haber ningún cambio”, señaló ayer Mate en calidad de miembro de la Comisión del Decreto 11/85 además de presidente de Aumat, informa la opinión de Málaga.



Mate: “Ya existe ese decreto, y lo único pendiente es un informe técnico”.

“Ya existe ese decreto, y lo único pendiente es un informe técnico”, razones por las que el presidente instó a los nuevos responsables socialistas de la Consejería a “cumplir lo acordado y que la publicación tenga lugar antes del verano”. Para evitar equívocos en el mensaje de que “no debe haber ningún cambio”, el presidente de Aumat, que recuerda que ya hay una partida de 250.000 euros para sistemas telemáticos en el aeropuerto, ha solicitado reunirse lo antes posible con los nuevos responsables de la Consejería de Fomento y Vivienda.

El Ayuntamiento de Palma dice no a las rutas de taxi

Finalmente el Ayuntamiento de Palma ha dicho "no" a la propuesta realizada por la Agrupación de Autotaxi y Autoturismo de Baleares el pasado mes de diciembre para poner en marcha el taxi compartido en temporada baja. Según el consistorio, la medida que planteaba realizar rutas en coincidencia con líneas de la EMT a 1,5 euros por trayecto y pasajero en temporada baja, es "contraria a la ley".

Sant Josep tendrá nuevas licencias

La decisión del Ayuntamiento de Sant Josep, en Ibiza, de conceder siete nuevas licencias, tres de ellas adaptadas, ampliando la oferta de taxis en el municipio a un total de 75. Los interesados tendrán 15 días para presentar sus solicitudes una vez sea publicado en el Boletín Oficial.

Desde el Ayuntamiento explicaron que el criterio de adjudicación será el de antigüedad, teniendo en cuenta el número de días trabajados. Un requisito que fue modificado a petición de la Asociación de Asalariados del Taxi de Sant Josep de Sa Talaia el pasado mes de diciembre, para así clarificar cada uno de los criterios de adjudicación y dar cobertura a las peticiones de los interesados.

El ex presidente de Unitaxi, al banquillo de los acusados

La Audiencia Provincial de La Rioja juzga desde el pasado 26 de enero al ex presidente de la Unión de Taxistas de La Rioja acusado de desviar más de 90.000 euros de las cuentas de la asociación. El fiscal pide para él cuatro años de cárcel y multa de 1.500 euros. Según el escrito de la fiscalía, desde 2007, cuando es nombrado presidente del Consejo de Administración de Unitaxi hasta 2010, el acusado habría sacado de las cuentas de la asociación diferentes cantidades de dinero mediante cheques, reintegros en efectivo y transferencias. Así, dispuso de 32.827 euros en 2007; 14.795 en 2008; 30.015 en 2009; y 1.350 en 2010. A esas cantidades, que suman 79.000 euros, se añaden otros 11.477 euros que pagó como presidente de la asociación en diferentes restaurantes de Logroño. Para justificar estas cantidades, el acusado emitió facturas a Unitaxi en concepto de "servicios prestados" por valor de 165.889 euros. Estos hechos constituyen un delito continuado de apropiación indebida, en cantidad de notoria importancia, por lo que piden para el acusado cuatro años de prisión y una multa diaria de 5 euros durante diez meses. Además deberá indemnizar a Unitaxi con la cantidad perjudicada más los intereses legales.

CiU trabajará por la jubilación anticipada

En un encuentro mantenido con el Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC), el diputado en el congreso por CiU, Carlos Campuzano, se ha comprometido a presentar dos proposiciones no de ley para solicitar al Gobierno la jubilación anticipada a los 63 años y la inclusión de enfermedades profesionales en el taxi.

Una de las fórmulas que se podría aplicar sería por coefi-



Campuzano durante una intervención en el Congreso.

Bonotaxi para las noches malagueñas

El Ayuntamiento de Málaga y el Instituto Municipal del Taxi pondrán en marcha en febrero el programa "Bonotaxi Joven". Una iniciativa para fomentar el uso del taxi los fines de semana en horario nocturno, con un descuento de tres euros en el precio del trayecto. La iniciativa, que se desarrollará con una inversión de 30.000 euros, cuenta con la colaboración de las asociaciones AuMat, TaxiUnión y TaxiTransfer. El objetivo es evitar que los jóvenes conduzcan bajo los efectos del alcohol, promocionando el uso del taxi como medio de transporte, reduciendo así los riesgos de accidentes de tráfico.

El bonotaxi se podrá obtener directamente en las zonas de ocio de la ciudad en horario nocturno, durante los fines de semana y los festivos, donde repartirán un bonotaxi por joven y noche. También se podrá solicitar a través del Servicio de Atención a la Movida o informadores juveniles. Los taxis que se adhieren a esta iniciativa llevarán señalizado a través de una pegatina de identificación su participación en la campaña con el objetivo de los jóvenes puedan localizar fácilmente qué vehículos le ofrecen este tipo de servicio.

cientos reductores tal y como sucede en otros colectivos como el de la minería. Campuzano, explican desde el STAC, había recibido un estudio sobre enfermedades profesionales realizado por Lucía Campos Rodríguez, taxista en Oviedo.

En dicho estudio, Campos concluye que el reconocimiento de las enfermedades profesionales en el taxi "sigue siendo una asignatura pendiente". Por ello recomienda la realización de debates entre los agentes implicados en este tema para un estudio "pormenorizado" que ayude al desarrollo de políticas sobre prevención de riesgos laborales.

Hasta 10.000 euros por taxi para modernizar el sector

El Consejo de Gobierno de Ceuta ha aprobado las bases reguladoras del Programa de Modernización del Sector del Taxi 2015. El programa pondrá en marcha ayudas de hasta 10.000 euros para modernizar una flota integrada en la ciudad por unos 120 vehículos. Habrá ayudas tanto para la adquisición de nuevos vehículos como para la compra de bienes que mejoren el servicio y para cada uno de estos fines hay una línea de financiación, con un límite de subvención de 10.000 euros en el caso de la primera y de 2.000 para la segunda. Una vez aprobadas por el Gobierno las bases reguladoras del programa, que cuenta con un presupuesto de 150.000 euros, la convocatoria se publicará próximamente en el Boletín Oficial de la Ciudad de Ceuta (BOCCE). En cuanto a la adquisición de nuevos vehículos la subvención máxima será con carácter general

de 7.000 euros y de 10.000 euros si el vehículo esté adaptado para el transporte de personas con discapacidad o movilidad reducida. La otra línea de subvenciones servirá para la adquisición e instalación de nuevos taxímetros, emisoras, GPS, elementos de seguridad, datáfono para cobro mediante tarjetas de crédito o débito o instalación de impresoras para emisión de factura automática. La cuantía de la ayuda podrá alcanzar hasta el 30 % de la inversión a realizar y hasta un máximo de 2.000 euros por vehículo adscrito a licencia y por el conjunto de modernizaciones que pudiera acometer. También está previsto, aunque con unas condiciones particulares, que se puedan acoger a la línea de compra de nuevos vehículos quienes se acogieron en el programa 2010-2012 a las ayudas para la compra de vehículos de segunda mano o de ocasión.

Arroyo de la Encomienda pide disolver el APC

En el último pleno municipal, Arroyo de la Encomienda, colindante a Valladolid, ha rechazado el reglamento para regular los taxis y, por lo tanto, ha decidido salir del área de prestación conjunta "por carecer de personalidad jurídica propia y de las garantías inherentes a las administraciones implicadas en procedimientos de acuerdo y coordinación de servicios", de acuerdo a declaraciones de responsables municipales. Así, el alcalde de Arroyo de la Encomienda, José Manuel Barrio, en declaraciones a la Cadena Ser, ha solicitado a la Junta de Castilla y León la supresión de esta entidad si no cumple los fines para lo que fue creada. Estos son la coordinación de las acciones que favorecen a los ciudadanos, independientemente del municipio en el que residan. Barrio añadía que la posición del Ayuntamiento es tajante al respecto, insistiendo en que "de no escucharse la petición de este Pleno y aprobarse el Proyecto de Reglamento objeto de estudio, se interpondrán hasta sus últimas consecuencias los recursos en defensa de la autonomía local".



El ayuntamiento ha rechazado el reglamento.

12h de regulación en Burgos

El 66% de los taxistas de Burgos aprobaron una regulación de 12 horas, una medida que llevaba solicitando desde hacía más de un año la Asociación Burgalesa del Taxi (Abutaxi). Acudieron a votar 171 titulares de licencia de un total de 186. Ahora es la Concejalía de Movilidad la encargada de poner en marcha esta medida que desde el sector esperan que entre en vigor lo antes posible para así mejorar la situación de los profesionales. Además, algunos profesionales tendrán que cambiar de taxímetro para poder adaptarlo a los nuevos cambios. Desde el Ayuntamiento se había exigido para la puesta en marcha de la medida que contara con el respaldo de, al menos, 94 profesionales. Finalmente, durante los dos días de votaciones, fueron 114 votos a favor frente a los 57 en contra y 15 que optaron por no votar.

Granollers, las Franquezas, Lliçà d'Amunt y Canovelles prestarán servicio de taxi conjunto



Representantes de los municipios del área.

Los ayuntamientos de Granollers, las Franquezas, Lliçà d'Amunt y Canovelles han firmado un convenio de cooperación para la prestación conjunta del servicio de taxi dentro de estos municipios, que cuenta con 110.000 habitantes. Con este acuerdo los ayuntamientos pretenden mejorar la eficacia y favorecer la rentabilidad y calidad del trabajo de los profesionales del sector. Además, el convenio establece que los vehículos sean de color blanco, con un distintivo específico y tengan rotulado en la puerta el escudo de cada ayuntamiento de procedencia. Se prevé que la medida empiece a aplicarse en marzo, una vez esté aprobada la nueva tarifa única urbana, más económica que la interurbana actual.

“Más de 300 taxis están registra



Juan Ignacio Braschi, CEO de Cabify.

Tras el cierre temporal de Uber, el sector del taxi, o parte de él, tiene un nuevo objetivo en el punto de mira. Se trata de la empresa Cabify, que a través de una aplicación móvil u online ofrece VTCs a los clientes. Pero también taxis, “más de 300”, tal y como nos confirma su CEO (director ejecutivo) Juan Ignacio Braschi, a quienes ofrecen “un flujo continuo de servicios”.

Braschi defiende que Cabify cumple “esrupulosamente la ley” y que son la empresa “más inspeccionada de la Comunidad de Madrid”. Cree que esta animadversión desde parte del colectivo del taxi nace del desconocimiento. “La gente ve la palabra aplicación y te mete en el mismo saco” y opina que el taxi español ofrece un servicio “muy bueno”. “Nosotros sólo queremos ofrecer una alternativa, no ocupar el espacio del taxi”, mantiene el director ejecutivo en esta entrevista.

Gaceta del Taxi.- ¿Qué es Cabify y desde cuándo opera en España?

Juan Ignacio Braschi.- Cabify es una aplicación que permite solicitar vehículos VTC o taxi mediante el móvil o una aplicación web. Llevamos funcionando en España desde 2012, en Madrid, Valencia, Barcelona, Bilbao, Coruña, Málaga y Tenerife y

“No nos podemos permitir incumplir la normativa”

también tenemos presencia en Latinoamérica.

La empresa fue fundada por Juan de Antonio, consultor y gran usuario de taxi. Se fue a estudiar a Estados Unidos, allí conoció a uno de los fundadores de Tuenti y juntos crearon esta aplicación. Mientras que la aplicación en Latinoamérica se encamina más a dar mayor seguridad en el transporte a los usuarios gracias a nuestro sistema de geolocalización, en España, donde el servicio de taxi es muy bueno, optamos por ofrecer servicios de VTC. En España se empezó a funcionar a principios de 2012 y a finales de ese mismo año en los países latinoamericanos.

G.T.- Ha mencionado también al taxi. ¿Cuántos taxis hay trabajando con esta aplicación?

J.I.B.- Tenemos registrados más de 300 taxistas, más o menos el mismo número que tenemos de VTCs. Son vehículos registrados no es que trabajen todos los días, sino que van a su ritmo. Nosotros inten-

tamos darles más recurrencia a quienes trabajan con nosotros.

G.T.- ¿Qué ofrecen a los profesionales del taxi?

J.I.B.- Ofrecemos un flujo continuo de demanda desde el punto de vista de alguien que quien quiere conducir y trabajar es agradable. En el sector del taxi, donde el nivel de demanda ha bajado bastante en los últimos años y les obliga a trillar mucho la calle, gracias a esta aplicación, con este flujo relativamente constante el trabajo es más agradecido.

G.T.- En las últimas semanas, la Asociación Élite Taxi Madrid ha llevado a cabo diversas acciones contra Cabify porque su actividad, en su opinión, no ajustarse a la ley. ¿Qué tienen que decir ante estas acusaciones?

J.I.B.- Desde el principio siempre hemos estado en el punto de mira de una parte del sector del taxi, aunque nosotros siempre hemos intentado llevarnos bien con todos. Es más, el otro día en una reunión con Transportes nos dijeron que éramos una de las empresas con más inspecciones de la Comunidad de Madrid.

Nosotros hemos sido inspeccionados muchas veces, hemos introducido diferentes cambios en nuestros protocolos de actuación a sugerencia de la Comunidad y nuestro compromiso con la legalidad es absoluto y la cumplimos al pie de la letra.

No nos podemos permitir incumplir la normativa y tenemos una operativa que se cumple a rajatabla. Al ser las empresas nuestros principales clientes no podemos permitirnos ningún desliz en este tema.

G.T.- Si cumplen con la normativa, ¿por qué cree entonces que se producen estas acciones de seguimiento y denuncia?

J.I.B.- Es algo que deberías preguntar a ellos, porque nosotros solo podemos especular. Parece que han cumplido con un objetivo y ahora buscan otro. Dicho esto, nosotros tenemos un diálogo relativamente fluido con el sector del taxi, aunque lógicamente no todos tienen por qué vernos de la misma manera ni gustarles nuestra aplicación.

Respetamos al sector del taxi y pensamos que el taxi tiene mucho recorrido, son

n Cabify”

La gente ve la palabra aplicación y te mete en el mismo saco”

15.000 licencias, frente a las actuales 1.500 VTCs, con lo cual el taxi es necesario y va a seguir siendo necesario durante muchos años. Está ahí para quedarse y nuestra intención es ofrecer otras alternativas al usuario y en algunos casos opciones adicionales donde el taxi no llega.

Igual que en Madrid hay 5 millones de personas, a algunos les puede gustar nuestra alternativa y a otros no, pero nuestra intención es llevarnos bien y agradar, pero no puedes garantizar que todo el mundo está en tu línea. Pero sí podemos decir que cumplimos escrupulosamente con la normativa y lo que hagan determinados grupos no es extrapolable al resto del sector.

G.T.- ¿Por qué cree que se les compara con otros servicios como puede ser Uber?

Jl.B. - Creo que la gente ve la palabra aplicación y te mete en el mismo saco, incluso aunque no sea comparable, como es el caso de las aplicaciones de transporte interurbano. Desde luego nuestro servicio va enfocado a empresas, la mayor parte de nuestra facturación, un 70% aproximadamente es de empresas, y eso es un condicionante para nuestro respeto por la legalidad. Al trabajar con empresas tenemos que ser muy pulcros con la normativa porque las empresas no se van a arries-

gar a trabajar con quienes tienen coches piratas.

Nuestro compromiso con la legalidad es absoluto y queremos reiterar nuestro talante conciliador, no queremos saltarnos la ley y creemos que el taxi es un sector muy importante, lo ha sido y lo será. Nosotros también queremos ser relevantes en el futuro pero no queremos romper con lo que ya está establecido sino ser una opción más.

Normativa anticuada

G.T.- En su opinión, ¿están adecuadas a la realidad las actuales normativas sobre transporte o considera que deberían actualizarse?

Jl.B. - Las leyes de transporte tienen ya muchos años y se han desarrollado muchas aplicaciones que ayudan a poner en contacto a usuarios y transportistas y tienen una serie de ventajas como son los filtros de calidad y, si la normativa lo permitiera, los usuarios podrían conocer cuánto les cuesta un taxi de antemano.

Es una normativa anticuada incluso para el propio sector, que tiene el corsé de la tarifa regulada que es muy estricta. De ahí a permitir que todo esto sea una barra libre y cualquiera se eche al campo y sin pagar impuestos se ponga a mover gente, creo que hay consenso general que no es lo óptimo ni para la ciudad, ni para el sector del taxi ni para nosotros.

G.T.- ¿Se sentaría Cabify con el taxi para actualizar esa normativa?



Aunque trabajan con taxis, sus principales servicios se hacen mediante VTC.

Jl.B. - Por supuesto, de hecho, nosotros hemos intentado abrir vías de diálogo con el ministerio de Fomento y con la Dirección General de Transporte y estamos viendo dónde está nuestro hueco, porque nosotros somos una plataforma que no tiene vehículos como tal y al tener más VTCs que taxis nuestro sitio estaría ahí, pero estaríamos encantados de poder estar en ese debate o diálogo. Una de las dudas con las que nos enfrentamos en 2012 era esa, cuál era nuestra figura. Por suerte, aunque la tecnología nos permite hacer cosas que antes eran complicadas, tampoco estamos inventando nada y las agencias de viajes como tal han existido desde hace muchos años, y ese es el servicio que ofrecemos. Desde este punto de vista es nuestro modelo de negocio está totalmente contemplado en la ley.

G.T.- ¿Sabían que iban a tener este buen recibimiento en nuestro país?

Jl.B. - Nos ha sorprendido positivamente España, hemos tenido una buena acogida sobre todo en empresas, porque era algo diferentes en el mundo de la VTC y también ha tenido buena acogida desde el punto de vista del transportista o del taxista. Está pensando en diversificar y esta es una opción más.



¡Ojo al radar!

La Dirección General de Tráfico ha decidido rebajar el límite de denuncia en todos sus radares y acabar así con el “famoso” margen de error del 10%. Desde hace varios meses, el error se fija en el 7% si la infracción se comete con un límite de más de 100km/h dentro de lo que se ha denominado “Operativa 7”. Una medida que se ha tomado sin informar previamente a los conductores.



Seguramente alguno de nuestros lectores se haya encontrado en el buzón con una multa por exceso de velocidad en un tramo por el que ha circulado miles de veces a la misma velocidad, a veces pasándose del límite sin darse cuenta, pero sin haber sido sancionado.

La DGT ha decidido reducir el margen de error de todos sus radares, móviles y fijos, y eliminar la actual horquilla de entre 10 y 20 kilómetros hora antes de sancionar. Un margen que fijaban las jefaturas provinciales utilizando criterios como son la siniestralidad o el volumen de circulación.

Ahora, Tráfico ha decidido unificar criterios para así, según explican desde la DGT, eliminar el agravio comparativo entre provincias. Además, esperan castigar las infracciones leves, que habitualmente salían ganando, y equipararlas a las más graves. De esta manera, si el límite de velocidad es inferior a 100km/h se restarán 7km/h mientras que si es superior a 100km/h se descuenta un 7%. Aplicando este descuento, se elimina por completo el margen de error de los cinemómetros de Tráfico y también el del cuentakilómetros de los vehículos, garantizando además que el conductor ha infringido el límite de velocidad.

Para entender el nuevo criterio, un vehículo que circule por una carretera con un límite de velocidad fijado en 30 kilómetros por hora, activará el radar en cuanto llegue a los 38 kilómetros por hora. Igual ocurriría en una vía con un tope de 90 kilómetros por hora, donde saltaría el cinemó-

Se elimina la actual horquilla de entre 10 y 20 km/h

metro a los 98, mientras que si transita por una autovía que tiene como tope los 120 kilómetros de velocidad, el disparo del radar se produce a los 131. Nunca antes. Hay que tomar en cuenta, asimismo, una salvedad legal a esas barreras. La norma establece un margen adicional de 20 kilómetros por hora si el vehículo estuviese realizando una maniobra de adelantamiento en el momento mismo en que se activa el radar.

Desde el lado del conductor, la decisión de poner en marcha esta operativa no termina de convencer a las asociaciones de defensa. Si bien reconocen que ha existido cierta permisividad a la hora de aplicar los cuadros sancionadores, desde Automovilistas Europeos Asociados, AEA, consideran que esta medida tiene un claro afán recaudatorio y señala que el principal problema es que los límites “no son reales”.



Criticán también la falta de publicidad sobre esta medida que está sorprendiendo a muchos conductores, una decisión que parece haber sido aplicada "a traición".

DE acuerdo con diferentes estudios realizados por esta organización, el radar debe tener una función diuasoria y para ello, puntualizan, deben estar correctamente indicados. "De los 160 tramos peligrosos estudiados por AEA, sólo hay 9 radares de los más 1.000 que dispone la DGT", explicaban desde esta asociación. "Lo ideal es que el va despistado en una zona considera de riesgo levante el pie del acelerador cuando vea la señal de radar, así sí podemos evitar accidentes, no manteniendo ocultos los radares".

Enero ha terminado con un total de 88 fallecidos

30.000 multas al mes solo en Madrid

La ciudad de Madrid es una de las que más dinero recaudan a través de las multas de tráfico. Para 2015, el Ayuntamiento ha presupuesto más de 93 millones de euros en este concepto. Además, de acuerdo con los datos del Ayuntamiento de Madrid, se imponen una media de 30.000 multas de tráfico por exceso de velocidad. Las cifras señalan que durante los meses de septiembre y octubre de 2014 las denuncias totales fueron más de 385.000, de las que casi 60.000, un 15%, castigaban a quienes corrieron por encima de la limitación.

De este porcentaje, la M30 se lleva la parte más importante, el 43% del total de multas por velocidad durante esos meses fueron en esta vía. Y desde las organizaciones de conductores critican que gran parte de estas se imponen a conductores que han rebasado la velocidad permitida en menos de 10 kilómetros.

Primer repunte de siniestralidad desde 2006

Coincidiendo con estas medidas, la DGT ha hecho público el primero balance de víctimas mortales de 2015. Enero ha terminado con un total de 88 fallecidos en la carretera, lo que supone 27 víctimas más que en el mismo mes del año anterior. Se trata del primer repunte de la siniestralidad en este mes desde 2006. También ha aumentado el número de accidentes con respecto al año pasado. De los 51 registrados en 2014, han aumentado hasta los 79 de este año.



Traslado enfermos diálisis

La DGA promete ponerse al día en lo

Los taxistas que trasladan a enfermos renales en Aragón acumulan retrasos de hasta seis meses en el cobro de sus honorarios. En los peores casos, se habla de deudas por importe de hasta 20.000 euros. La Asociación Aragonesa para la Lucha contra las Enfermedades de riñón (ALCER), que intermedia entre la administración y estos taxistas, ha confirmado a nuestro medio este hecho, al tiempo que ha asegurado que el Gobierno aragonés comenzaba a hacer efectivos los pagos en las últimas semanas de enero.



Viñeta que hace alusión a Sanidad y a los impagos. Foto: El Periódico de Aragón.

El problema de los impagos de la administración a taxistas sigue siendo una triste realidad que parece reproducirse sin control de una Comunidad Autónoma a otra. A los ya conocidos retrasos en los importes de transporte escolar en la comarca leridana de Pallars Sobirà o por el traslado de enfermos de riñón en Castilla-La Mancha, ahora también parece repetirse la situación en Aragón, donde durante medio año ha reinado el nerviosismo entre los taxistas.

Hace unos meses, La Diputación General de Aragón (DGA) firmaba un acuerdo con la Federación ALCER Aragón para facilitar el traslado de los pacientes aragoneses que tienen que recibir un tratamiento de hemodiálisis en centros sanitarios con una cuantía de 3 millones de euros que se distribuirá de forma plurianual para 2015, 2015 y 2016 y que suponía la contratación del transporte, la realización de una base de datos de los desplazamientos así como la comunicación al paciente de ruta y horario, que corre por cuenta de ALCER. Sanidad, por su parte, abona el gasto de los desplazamientos de pacientes efectuados con el exclusivo fin de recibir el tratamiento de hemodiálisis.

La inclusión en el servicio [voluntaria] supone que el taxi traslade de puerta a

Huesca, la provincia más afectada

puerta (desde el domicilio al centro sanitario y viceversa) al enfermo o a varios de ellos. Pero los retrasos en los pagos están haciendo a más de uno replantearse este servicio o, en situaciones límite, seguir trabajando de taxista.



s pagos al taxi



En esta Comunidad Autónoma estarían afectados unos 420 taxistas, según confirma a La Gaceta del Taxi el secretario General de ALCER Zaragoza, Luis Martínez. Desde ALCER no sólo ratifican estos datos sino que aseguran que “esperan que a partir de ahora las cosas vayan como deberían” puesto que “ya está todo el vías de solución”.

El dirigente de ALCER, en entrevista telefónica, asegura que las zonas rurales de Huesca son quizás las más afectadas. Hemos conversado con varios profesionales que trabajan en áreas de montaña de esta provincia y nos confirmaban este hecho, a la vez que remarcaron sentirse ahogados e incluso algunos de ellos con ganas de abandonar este negocio. Jonás Revilla, taxista con solera en el sector desde hace años, es uno de los afectados a los que el Gobierno aragonés debe cantidades desorbitadas. La última vez que ha cobrado, cuenta, fue en junio. En estos momentos, la cantidad que la administración de adeu-

Retrasos de hasta 6 meses

da son 20.000 euros porque tiene varios taxis. Da las gracias porque a pesar de este retraso “no tiene una situación financiera mala” pero reconoce que hay otros taxistas que lo están pasando verdaderamente mal por estos impagos.

Revilla es uno de los muchos taxistas de la comarca del Somontano de Barbastro que en estos momentos se está cuestionando seguir en el taxi, pero siempre le motiva saber que realizan otros traslados similares como el transporte escolar, deportivo, de grupos o los servicios clásicos a los que estamos más habituados. Lo que le empuja a seguir adelante en el traslado de enfermos es que se trata de un trabajo que llevan realizando desde hace varios años y con el que ya se sienten familiarizados y con cierta soltura (antes lo hacían

a título personal y después lo llevaron las ambulancias, para, finalmente desde hace algo más de media década, adquirir ellos este servicio).

En Huesca capital el presidente de la Asociación de taxistas, Ángel Solano, comenta que allí no son cantidades muy altas, “pero sí suponen un problema mayor para los taxistas de otras partes de la provincia, que realizan más de este tipo servicios y que ya asumen esta situación como imposible”. Añade que “nosotros al fin y al cabo somos más y podemos ir subsistiendo con otros servicios porque el traslado de enfermos no supone una fuente grande de nuestros ingresos”. No es algo que nos trastoque excesivamente”, apostilla Solano.

Como dato, el responsable explica a nuestra revista que unas 25 personas hacen el traslado de enfermos renales en Huesca ciudad desde hace unos 7 u 8 años. Al mismo tiempo, declara que desde su agrupación no tienen noticias de que hayan empezado a pagar, pero que “espera que así sea en los próximos días”.

Respecto a la noticia de que el Gobierno de Aragón está procediendo a pagar ya los retrasos esta asociación comunica no tener noticias al respecto. “Simplemente tenemos el contrato firmado donde se detalla que tienen que pagarles a 30 o 40 días y llevamos viendo que esto no se cumple. Ya lo tenemos como algo asumido que los pagos sean a cinco o seis meses”, confiesa Ángel Solano.

Por último hemos conversado con Emilio González, delegado de Radio Taxi Cooperativa Zaragoza, que nos cuenta que la zona más afectadas por esta problemática en su provincia es el área de Calatayud. Si bien nos ha confirmado que llevaban 6 meses de retrasos en los pagos, desde la emisora tienen el asunto “controlado con la administración y que como muy tarde cobrarán a principios de febrero”. Entienden que se trata de una circunstancia “puntual” pero en cualquier caso “el compromiso es pagar”, finaliza el directivo.



Germán Ubillos.
Premio Nacional de Teatro

Un sistema perverso y pervertidor

A veces me da por pensar cosas raras, por ejemplo que el sistema en el que vivimos es perverso y pervertidor.

Sé sobradamente que la democracia es el menos malo de todos los sistemas políticos y que el capitalismo liberal permite la generación de un extenso mercado donde la oferta y la demanda van generando en sí mismas riqueza aumentando la producción de bienes y el consumo de los mismos. Además en ese ambiente libre de vez en cuando aparecen genios como Alexander Fleming o Stephen Hawking.

Como abogado y economista es algo que sé de memoria, pero hay otra parcela de mi personalidad llamémosla la artística que de vez en cuando siente una extraña desazón y es en esa libertad imaginaria donde algunas noches viendo como sufren ciertas personas, lo mal que lo pasan conocidos míos de distintos ámbitos y sus familias, cuando me viene a la mente los grandes recorridos que hacía de soltero, recorridos y vivencias por ejemplo por los países del Este Europeo antes de la caída del muro de Berlín.

Me vienen a la mente cosas buenas de aquel mundo como también las tenía el franquismo aunque ahora no solamente no se pueda hablar de ello sino tampoco pensarlo. Aquellos viajes por Moscú, por Leningrado, por Varsovia, por Budapest o Belgrado, cuando estaba el mariscal Tito en el poder y aún no había llegado Gorbachov al Kremlin. Viajes en compañía de mi hermana tan querida, mi hermana maravillosa desaparecida tristemente de este mundo a veces insufrible, de este mundo maravilloso y cruel.

Viajes por el Este de Europa sin un solo parado, con aquel patriotismo, con los transportes tan limpios y puntuales, sin un solo vagabundo en las esquinas pidiéndote una limosna en lugar de pedirte la vida, cosa por otro lado que estarían en su derecho de hacer. Con pequeñas viviendas para todos y pequeños trabajos y pequeños salarios.

Sí ya sé, que no podían salir de allí, que no podían decir lo que les diera la gana, que no podían dibujar blasfemias ni cosas por el estilo, que no podían enaltecer al marqués de Sade, que no podían insultar al jerarca de turno, pero a cambio tenían una seguridad absoluta en las calles y había mucha gente sobre todo mujeres

que sabían ballet o hacer música, que leían muchísimo, un nivel cultural bastante elevado con el Circo de Moscú y sus tres pistas centrales.

Allá, eso no pasaba

Cosas que comentaba en mi artículo – dichosa manía de escribir artículos – titulado “Noches de Moscú” que publicara el ABC de entonces y que me valió la invitación de la Embajada de la URSS en Madrid, para visitar su país y no solo eso sino para vivir el tiempo que quisiera cerca del Kremlin.

Y la verdad es que en algunos momentos viendo casos concre-



¿El que no tiene dinero, qué hace?



tos de batacazos de amigos y personas o un panorama altamente preocupante, me da por pensar que allá en la antigua URSS eso no pasaba: sí, ya sé lo que me van a decir, que pasaban otras muchas cosas y peores, es muy posible. Pero lo que ocurre, lo que ha ocurrido en este capitalismo liberal salvaje no hubiera ocurrido en aquel continente encorsetado de población aburrida pero no muerta de hambre o abandonada a la mendicidad o con la soga al cuello en un sistema que si para algunos es pervertido para otros es pervertidor; esto es, les hace caer en el círculo oscuro de la perversión todo ello claro está bajo el señuelo de la envidiada libertad.

Pero en un sistema libre – me pregunto – el que no tiene dinero ¿qué hace?, ¿puede moverse libremente el que no tiene un euro? ¿No será que el precio que se cobra el “mundo libre” es demasiado alto si lo compramos con la fortaleza, la salud o el talento de su población?

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 4WD 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*

*No disponibles hasta nueva motorización.

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 con la cartilla recién sacada. Miguel. Telf. 686178509

Compro licencia de taxi, libranza viernes. Sin coche. Pago contado, máximo 120.000 € Mariano de Mingo. Telf. 669737104. Email: mingomariano@yahoo.es

Me ofrezco como conductor de taxi. Muy serio en su trabajo, 46 años, español, tengo referencias. Julio Cesar Monzón Merencio. Telf. 615785134. Email: joul2@hotmail.com

Compro licencia taxi, lunes par Ofrezco entre 145.000-150.000 €, soy particular. Daniel. Telf. 629810074. Email: loney8@hotmail.com

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

Se ofrece conductor a tiempo completo, a fijo o porcentaje. Cargas familiares, responsable y trabajador, con garaje. Vicente García Pajuelo. Telf. 695639806. Email: vinchenshin@gmail.com

Busco taxi para trabajar sola, 18 años de experiencia. A fijo o comisión. Dispongo de informes. Felicidad Maresca. Telf. 653435022- 630944927. Email: fealtrabajo@hotmail.com

Compro licencia de lunes con coche. Ofrezco 145.000 € negociables dependiendo del coche. Dispongo del dinero. Para trabajarlo ya. Jesus Arroyo. Telf. 629373591. Email: batidofr@hotmail.com

Se ofrece conductor jornada completa. Experiencia 14 años. No fumador. Coche solo y preferible con emisora. Israel Flórez Pérez. Telf. 633025375. Email: oguntolle@gmail.com

LORCA (Murcia) Renovado eurotaxi con modelo Peugeot 807 para dar servicio a Lorca y su comarca. Juan Belmonte Martínez. Telf. 610443776. Email: eurotaxilorca@hotmail.com

Busco licencia M, X, se valorará coche y modelo taxímetro. Julián Pradana. Telf. 625652172. Email: julidel6gmail.com

Español, casado con familia, 20 años de experiencia en sector busco coche para turno solo. 105 € y gasoil a mí cargo. Madrid, zona norte. Miguel Enrique Garrido. Telf. 687261645. Email: lobac@hotmail.es

Compro licencia de taxi que libre en viernes, dispongo del crédito. Sergio blanco. Telf. 628817162. Email: Blancosergi@gmail.com

Compro licencia de taxi lunes con emisora de radioteléfono y coche de menos de 4 años. Dispongo del dinero. Señalizo ya. Juan José. Telf. 654505651. Email: juanjoc4c4@hotmail.com

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

Se ofrece conductor joven y español con experiencia y buenas referencias, para coche solo a cuota fija o turno mañana. Oscar Enriquez. Telf. 609329791. Email: enriquez269@hotmail.es

Se ofrece conductor de taxi a turno de 8h mañanas o tardes, fijo o porcentaje. Serio y responsable, 41 años. Francisco del Amo Bueno. Telf. 609625947. Email: franciscoluis@wanadoo.es

Español 40 años con cargas familiares responsable y con experiencia busco taxi para llevarlo solo fijo o porcentaje. Carlos de la Paz Bravo. Telf. 617482256. Email: brunetino@gmail.com

Se vende licencia de taxi. Libra martes par. Emisora Radioteléfono. Coche con 8 años, muy buen estado. 160.000 € (negociables). Diego. Telf. 695341960. Email: diegobellido50@hotmail.es

Vendo licencia lunes impar, Octavia Easy 105 cv. 5 años, 370.000 km y revisado. Nacho León. Telf. 628901596. Email: nacholeonp@gmail.com

Se ofrece conductor de taxi para turno de día. Español. Con experiencia. También ejerzo profesor autoescuela. Juan Antonio Serrano Rueda. Telf. 654228861. Email: juanaserr@hotmail.com

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

Español 38 años y 5 de experiencia, busco taxi para trabajar solo. Fijo o porcentaje, cargas familiares, serio, no fumador, muy trabajador. Víctor Manuel. Telf. 615915963. Email: victor.morado@hotmail.com

Chico de 28 años serio, responsable y con ganas de trabajar busca taxi para trabajar solo ya sea a porcentaje o a fijo. Rubén. Telf. 697283058. Email: monterovk28@gmail.com

Vendo derechos de radio mercedes Madrid. Ricardo Acevedo Gonzalez. Telf. 608748997- 651993994. Email: ricayo@70gmail.com

Busco licencia M, X para señalar. Ya se valora coche y emisora. Alvaro. Telf. 679370355. Email: alfarroyo@telefonica.net

Joven español de 41 años todos los carnés se ofrece para trabajar taxi solo. Con experiencia emisora amarilla. 105 €/D. Javier. Telf. 602498295- 640691172. Email: triana_1603@hotmail.com

Busco conductor de taxi con experiencia. Taxi con emisora de Radiotaxi. Libra miércoles par. No fumador. Tim. Telf. 609759844. Email: taxiconductor@yahoo.es

Profesional, 50 años y más de 8 de experiencia como conductor taxi, busco taxi para trabajar solo, no por turnos. Ofrezco seriedad, conocimientos y ganas. Condiciones a convenir. Manuel Laguna. Telf. 669747834. Email: manuellaunario@hotmail.com

Se vende licencia de taxi con coche. Libra miércoles y par. Coche con 2 años y 117.000 km. Precio 145.000 €. Julio. Telf. 616950083

Vendo licencia taxi jueves par. Coche Octavia de 8 años. Precio 152.000 € negociables. Juan Roldán. Telf. 609668199. Email: juan_j_rm@yahoo.es

Conductor 50 años, busco taxi para trabajar solo. Zona de Ciudad Lineal. Ángel Luis Viñas Prados. Telf. 606317817. Email: vngelluis@gmail.com

38 años, gran experiencia conduciendo en Madrid y periferia, busco taxi para trabajar solo. Plena disponibilidad horaria, no fumador. Israel Gómez Peralta. Telf. 639746617. Email: Isra.33v@hotmail.com

Se vende derechos cooperativa radio taxi mercedes. Carlos. Telf. 639108946. Email: jmahia@gmail.com

Particular, interesado en comprar licencia más coche, preferentemente viernes. Ofrezco 135.000- 140.000 € máximo dependiendo del vehículo. Manuel Llorente Tejero. Telf. 619844796. Email: manuellorente2@yahoo.es

Si quieres que tus anuncios **FUNCIONEN**

contrátalos también en el TablónTAXI



Más de **510.000** páginas vistas en el último año

Gaceta TAXI .com

Líderes absolutos desde siempre

Pasajero

VIP

Magacín exclusivo para el usuario del TAXI

Somos pioneros,
fuimos pioneros
Hemos cambiado...

MARZO 1998



JUNIO 2000

OCTUBRE 2006



SEPTIEMBRE 2014

Para lectores inquietos

...pero nunca
nos hemos ido

la revista + cultural de *Gaceta* ^{TAXI} Desde 1995

1998

1998

1998

1998

1998

1998

1998

1998

1998

1998

1998