La gaceta del TAXI
La primera revista del sector
AÑO XXI
NÚMERO 224
Abril 2015

El ROTT, otra prueba de fuego para VTC y Taxi

www.gacetadeltaxi.com

El ex presidente de CTE en el punto de mira de la ejecutiva

Córdoba, nueva ordenanza en mayo

editorial

El momento de la verdad

Hay un momento en la vida que determina todo lo que viene después. Es ese momento de la verdad al que todos, tarde o temprano, tenemos que enfrentarnos, escoger una dirección y asumir las consecuencias de lo elegido. El taxi se enfrenta ahora a un reto importante, con la modificación del Reglamento de Ordenación del Transporte Terrestre en fase ministerial. De su adecuada redacción depende el futuro de casi 70.000 familias que viven de este sector, pero, una vez más, surge la duda de lo que se está negociando. Mientras las organizaciones nacionales aseguran que esta vez se logrará mayor protección para el taxi con la inclusión de la proporcionalidad VTCs 1 a 30 en el texto reglamentario, otras voces señalan que se están dejando de lado cuestiones fundamentales que terminarán por crear un servicio totalmente paralelo al taxi y completamente desregularizado. Algo que, sin duda, puede decirse que ya está sucediendo. No hay más que salir a la calle y buscar, agazapadas en las sombras, esas VTCs que incumplen lo que establece la ley por falta de control e inspección. Por eso es importante que la redacción del reglamento deje atadas todas estas cuestiones. ¿Estarán a la altura de las circunstancias quienes tienen en sus manos el futuro del sector? En cinco meses lo sabremos.

Puede que antes conozcamos la verdad de lo que ha sucedido en la CTE en los últimos años. Será ante los tribunales, tras la denuncia que interpondrá la actual ejecutiva contra el ex presidente. Denuncian que falta dinero, que aclare a qué ha sido destinado y que asuma responsabilidades. No es el único frente judicial abierto para la Confederación. El concurso de acreedores sigue su camino y antes de que finalice el año sabremos si continuará o desaparecerá dejando cojo al taxi en un delicado momento de negociaciones.

De todo ello y más hablará seguramente nuestro nuevo colaborador. Taxista de profesión, bien informado y con ganas de compartir sus opiniones sobre el sector, prefiere utilizar el seudónimo de Azofra para huir de popularidades. Bienvenido a estas páginas.

sumario

4. Taxómetro

• *Con opinión propia.*

6. Primera carrera

• *El nuevo ROTT entra en su fase final.*

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE

DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE

6/ASCTS/FCMC

Madrid, 9 de marzo de 2015

Proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, para adaptarlo a la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

La Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, ha introducido alguna modificación especialmente significativa en relación con determinadas formas de transporte, destacando aquélla que afecta al ejercicio de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor.

12. Especial AUTOTAXI

• *Últimas novedades e incorporaciones al mundo del taxi.*

22. A punto

• *La CTE ultima la denuncia contra su ex presidente.*

24. Noticias

- *25 de abril asamblea de SCAT*
- *Fomento rechaza retirar puntos a los 'piratas'*
- *En seis meses, Madrid triplicará la flota de eurotaxis*
- *Queja formal de Uber contra España en la CE*

30. Actualidad

• *Barcelona recuperará la contingentación del doble turno en mayo.*

32. En Marcha

• *Nueva Ordenanza en Córdoba en un mes.*

36. Homologados

• *Vehículos autorizados para el servicio de taxi.*

38. gacetadeltaxi.com

• *Tablón online.*

gaceta TAXI www.gacetadeltaxi.com

GUSPIADA S.L.

Año XXI- Número 224 - Abril 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
redacción@gacetadeltaxi.com

Dpto Comercial: GGM
comercial@gacetadeltaxi.com

Administración: info@gacetadeltaxi.com

Imprenta: GRÁFICAS BERLÍN

Depósito Legal: M-17.622-1995

Seguir, seguir y evolucionar

Marcelino Camacho Torés.
Taxista jubilado

Hay que luchar y evolucionar y no darse por rendido. Esta es la reflexión quiero hacerla llegar a todos los compañeros/as y también a los representantes del sector del taxi.

Se me ocurre empezar comparando la Empresa Municipal de Transporte de autobuses del Ayuntamiento de Madrid, que pertenece al Consorcio de Transporte de viajeros de la Comunidad de Madrid, que es del mismo gremio que el taxi, circulan por la misma ciudad, mismas avenidas, calles, carreteras y que transporta viajeros/as igual que el taxi. Pero como verán ustedes, hay mucha diferencia entre sus trabajadores y sus representantes y los trabajadores y representantes del sector del taxi.

Lo mismo que nosotros, en las elecciones elegimos por votación a nuestros representantes para que defiendan nuestros intereses. Estos trabajadores, también eligieron a sus representantes para que defiendan sus intereses en el convenio de los trabajadores/as, y consigan las mejores condiciones posibles para los trabajadores/as en su empresa. Estas mejoras que a continuación expongo las han conseguido con voluntad, esfuerzo y lucha, cumpliendo con sus obligaciones, que para eso son elegidos, y ellos se comprometen a defender a todos los trabajadores/as con los medios que sean necesarios; Ya sea negociando en los despachos, haciendo concentraciones y manifestaciones en las calles de Madrid, pero dispuestos a luchar unidos hasta conseguir sus objetivos.

Estos trabajadores de estas empresas de transportes han conseguido estas mejoras gracias a la voluntad, unión y sacrificio de sus representantes y sus trabajadores/as: jornadas de 7 horas de trabajo, librar dos días y medio a la semana, 30 días de vacaciones y salarios dignos, autobuses cómodos y adaptados al servicio que prestan, (con mampara de seguridad, GPS, cámaras y emisora) y jubilarse voluntariamente a los sesenta años con el 100% de jubilación, inspectores para controlar a los usuarios y trabajadores de las empresas, urinarios para los trabajadores/as en las cabeceras y final de cada línea, uniformes cómodos y elegantes para todos los trabajadores/as de la empresa, paradas de autobuses emblemáticas con información para los usuarios, piscinas para los trabajadores/as, apartamentos en zonas turística para los trabajadores/as de la empresa (...) El que lea este escrito, puede observar y comparar las diferencias que hay entre estos trabajadores/as y sus representantes y los trabajadores/as y los representantes del sector del taxi.

Reflexiono muchas horas sobre nuestro sector y me pregunto, ¿por qué razón o razones el taxi no evoluciona ni luchamos como los demás trabajadores de otros sectores para conseguir mejoras? Por ejemplo, un taxi, un conductor, un mes de vacaciones al año, jubilaciones a los sesenta años con el 100%, evolucionar en vehículos de hasta 9 plazas adaptados para el servicio de taxi, que los vehículos salgan de fábrica con mampara de seguridad, GPS y cámaras. Si en vez de tantas emisoras, hubiese una sola aplicación para smartphone para todo el sector.

Y si nos ponemos de acuerdo

Con todo esto se daría mejor servicio porque estaría el taxi más cerca de usuario, sería más económico el servicio para el usuario y más rentable para el taxista, trajes cómodos y elegantes para todos los taxistas, daríamos mejor imagen frente al público y usuarios, paradas de taxis emblemáticas con información y publicidad del taxi, pertenecer al Consorcio de Transportes de viajeros de la Comunidad de Madrid y estar coordinados con los demás transportes públicos de viajeros. Estas propuestas se pueden conseguir, si tenemos voluntad y luchamos unidos por nuestro trabajo, nuestro futuro y el de nuestras familias.

Sigo pensando y reflexionando y pregunto a los compañeros/as, representantes y gobernantes, si nos ponemos de acuerdo en este proyecto, estoy convencido de que todos unidos lo conseguiríamos, y tan convencido estoy; que creo que en este momento es posible conseguirlo porque más antes que después este sector va a cambiar y evolucionar, sino lo hacemos nosotros, otros lo harán. Este es el momento de conseguirlo.

Si es que soy capaz de convencer con este escrito a esa mayoría necesaria para este proyecto que llevo luchando y esperando conseguir desde hace muchos años.

Ésta ha sido y es mi lucha por mejorar la seguridad y las condiciones de trabajo de este sector. Desde el 5 de Febrero de 1999 a las 12 de la noche cuando dos desgraciados viajeros destrozaron mi vida. Me jubilaron por causa de una brutal agresión prestando servicio por la carretera del Escorial antes de llegar al pueblo de Galapagar, quiero que sepáis que ese día, y ese momento, por desgracia, no lo olvidaré nunca mientras viva.

Hablar del taxi... es hablar

Azofra

Hablar del taxi, como de cualquier otro negocio, es hablar de oportunidades, de satisfacer necesidades de clientes, de economía de licenciados para prestar el servicio, y desarrollo del transporte público y sus peculiaridades y destinatarios para el licenciador del servicio que en nuestro entorno son los ayuntamientos que establecen los detalles de cómo se presta el servicio en su ámbito sin interferir normas superiores de transportes.

Mi colaboración con La Gaceta del Taxi será mi visón como humilde taxista de Madrid, se que muchos lectores son taxistas con conocimientos y criterios superiores a los míos. Mi opinión del taxi estará próxima a la problemática de ciudades grandes, puede que lejos de otros problemas de taxistas de ciudades pequeñas y pueblos.

Deseo que mi aportación sea positiva, enriquecedora, porque tratándose de taxi y taxistas el pesimismo, las quejas, la división están infiltrados en todos los ámbitos, regulador y regulados, asociaciones, cooperativas, redes sociales

Hablar del taxi como taxista es hablar de crisis económica, crisis crónica, de división de opiniones y criterios opuestos a la hora de entender esta prestación por parte de los ayuntamientos, servicio por parte de los clientes y negocio de parte de los taxistas. También es hablar de decisiones equivocadas por falta de estudio y análisis, otras por sectarismo de taxistas enfrentados.

La atomización del sector, la estructura asociativa, y ninguna visión empresarial y otros muchos asuntos han llevado al sector a una situación muy difícil, poco competitiva, al menos en las grandes ciudades españolas. Creo que está todo tan insoportablemente mal que habría que reinventar el taxi otorgándole de nuevos valores como fiabilidad, ecología, garantía, seriedad, honestidad, responsabilidad social corporativa, valores apreciados por los clientes y que debido a la atomización sectorial nunca se ha considerado su desarrollo. Bien es cierto que un servicio tan discrecional, individualizado tanto por el lado de los clientes como de los taxistas, poco se podía hacer corporativamente.

Suspenso en comunicación

Una de las varias asignaturas pendientes del taxi es la comunicación e información tan desarrolladas en las dos últimas décadas. En los años noventa el sistema de comunicación por radio limitaba la velocidad de trasmisión de datos y despachos, o lo era a un coste inasumible, pero desde el año 2000 y posteriores con el desarrollo por parte de las telecos de los sistemas GPRS, 3G …, aparatos móviles asequibles y la capacidad de entenderse las máquinas entre si, abrían un abanico de posibilidades y de soluciones que invitaban al optimismo y que el taxi pudiera ser un servicio competitivo y deseado, pero el taxi siguió su lenta inercia, prestando el servicio de la forma tradicional y unos pocos nos asomamos tímidamente al mundo de la tecnología, pero con la misma división o más que antes.

Y llega la crisis…., y todos los males se desatan, y la crisis es mundial, internacional, hipotecaria, de solvencia y crédito, que sirve de tapadera a nuestra crisis crónica, la de siempre, a la que restamos importancia y hasta olvidamos si la actualidad pone de moda otros temas

El transporte en las grandes se está transformando rápidamente, hay muchos actores tomando posiciones porque ven oportunidades en el cambio, esencialmente porque se considera que se incrementa el servicio prestado por autobuses, metro, tren, taxi, alquiler, compartido, bicicletas, frente al coche particular que pierde relevancia por los problemas medioambientales, de espacio, tiempo, estrés …

Vistas así las cosas, creo que el taxi tiene oportunidad, futuro, pero tiene que estar a la altura de los valores que demanda cualquier sociedad moderna: fiabilidad, honestidad, economía, eficiencia, ecología, responsabilidad social corporativa. Muchas cosas deben cambiar, pero el taxi como transporte individualizado y recorridos relativamente cortos tiene oportunidad de competir con el coche particular, que es el elemento a desbancar, porque puede aportar mucho tiempo a la vez que comodidad, puerta a puerta, hacer otras cosas mientras se viaja….. Veremos qué cambios introducimos, qué hacer para invertir el pesimismo que nos atenaza, el futuro será nuestro.

Negociación del ROTT

Elite Taxi no comparte el criterio ún

Establecer un control telemático de VTCs, mantener los requisitos de potencia fiscal y de longitud y no modificar a tres meses la base de cálculo de la habitualidad son algunas de las alegaciones que presentó la Asociación Élite Taxi Madrid, AETM, el pasado 7 de abril ante el Ministerio de Fomento. Para su presidente, José Miguel Fúnez, no se puede centrar la lucha en la proporcionalidad cuando se está creando un servicio paralelo al taxi totalmente desregulado.

ELITE TAXI

MINISTERIO DE FOMENTO
DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
A/A ILMO. DIRECTOR GENERAL
Pº de la Castellana, 67 - 4ª
28071 Madrid

Asunto: Propuesta de observaciones a los proyectos de Real Decreto de modificación del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y de Orden Ministerial en materia de arrendamiento de vehículos con conductor.

José Miguel Fúnez Chacón, con [redacted], en su condición de Presidente de la Asociación denominada ÉLITE TAXI MADRID (A.E.T.M) con domicilio social en CALLE GENERAL PALANCA, 37 (MADRID).

EXPONE

Que dentro del periodo de información pública concedido para la presentación de observaciones a los proyectos de Real Decreto de modificación del Reglamento de la Ley de Ordenación de los transportes Terrestres y de Orden Ministerial en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, la organización que en este acto represento adjunta al presente escrito informe de observaciones y propuestas de texto alternativo a ambos proyectos normativos.

Por todo lo anterior

SOLICITA

Que tenga a bien admitir el presente escrito junto con el informe de observaciones adjunto y en su virtud proceda a tramitarlo conforme a lo previsto legalmente.

A.E.T.M. Asociación Elite Taxi Madrid C.I.F.: G-87104113

Fdo. José Miguel Fúnez Chacón
Presidente de A.E.T.M

Las alegaciones de AETM presentadas en Fomento.

El Reglamento de Ordenación del Transporte Terrestre será modificado antes de que acabe esta legislatura. Ese es el compromiso de Fomento con el taxi, que lleva años solicitando la actualización del texto para proteger al sector frente a su principal competidor las VTCs. Sin embargo el borrador no convence del todo a parte del sector. Mientras que las organizaciones nacionales, CTE, FEdetaxi y Unalt centran su lucha en mantener la proporcionalidad del 1 a 30, la Asociación Élite Taxi Madrid, junto con su homóloga de Barcelona, creen que la actual redacción del borrador conlleva a la creación de un servicio paralelo al del taxi, pero sin la regulación a la que este último se encuentra sometido.

Por ello ha presentado una batería de alegaciones para solicitar que no se modifiquen algunos de los actuales términos del reglamento, como es la base para el cálculo de la habitualidad, que pasaría de un mes a tres meses, o la posibilidad de permitir a las comunidades autónomas modificar la proporcionalidad.

Hablamos con el presidente de Élite Madrid, José Miguel Fúnez, para que nos explique además, su opinión de por qué creían necesario presentar estas alegaciones al margen de la negociación de las asociaciones nacionales.

"Se ha creado un servicio paralelo al taxi totalmente desregulado"

Gaceta del Taxi.- ¿Qué les motiva a presentar alegaciones al ROTT al margen de las negociaciones de las organizaciones nacionales?

José Miguel Fúnez.- Creemos que con la modificación del Reglamento ahora y con las anteriores modificaciones legislativas, se ha creado un servicio paralelo al taxi totalmente desregulado. Desde Élite Taxi, tanto Madrid como Barcelona, hemos presentado una serie de alegaciones al ROTT para, entre otras cuestiones, pedir más controles e inspecciones a las VTCs, porque no tiene sentido luchar por la proporcionalidad 1/30 cuando no se cumple con la ley y las VTCs trabajan sin control.

G.T.- ¿Cree que las negociaciones no se han llevado como debería?

de las nacionales

JM.F. - Lo que sé es que con cada negociación estamos cediendo terreno. En seis años han ganado tanto que las VTCs prácticamente se han equiparado al servicio de taxi. Además, para que les salga actualmente rentable el servicio se saltan la ley gracias, precisamente, a la falta de inspección.

G.T.- Para las asociaciones nacionales recuperar la proporcionalidad es prioritario, ¿no comparte esta opinión?

JM.F. - Es absurdo que las asociaciones nacionales basen toda la negociación en el 1/30 cuando hay ciudades, como es el caso de Madrid, donde esta proporcionalidad ha pasado a 1/12. Solo en el último año se han concedido 900 nuevas autorizaciones, pasando a ser la cifra actual de 1390. Casi todas ellas resultado de las decisiones judiciales tras la petición masiva de estas autorizaciones una vez aprobada la Ley Ómnibus en 2009.

Por ello ya no se trata de una clara competencia desleal hacia nosotros, también entre ellos están teniendo problemas y para hacer rentable su trabajo y reducir costes no vuelven a sus sedes, como marca la ley que deben hacer. Nosotros hemos realizado ya 75 denuncias en los últimos meses, la última el pasado sábado por la mañana en el aeropuerto, por este tipo de infracciones. Solo les falta que les pongan paradas, si bien utilizan el aeropuerto como si fuera una.

Además, el nuevo Reglamento, según el borrador, también otorgaría a las comunidades autónomas la facultad de modificar los cupos de proporcionalidad, por lo que negociar el 1/30 tampoco tendría mucho sentido si una comunidad decide que concurren los requisitos necesarios para modificarla vulnerando así el artículo 48.2 de la LOTT. Por ello proponemos la supresión íntegra del párrafo 3º del punto 2 del artículo 181.

G.T.- Retomando la proporcionalidad, ¿por qué se están centrando únicamente en esa lucha las asociaciones nacionales?

JM.F. - Existe una clara falta de comunicación a nivel sectorial, por eso se está negociando así. Ellos no están en la calle, no ven cómo funcionan realmente, en el día a día, estas empresas de VTCs. Nosotros sí lo hacemos y con esta información hemos recibido el apoyo de abogados expertos en transporte que han dado forma legal a nuestras alegaciones. Pero desde las asociaciones nacionales no han querido contar con nosotros, no se comunican con el sector y se centran en la proporcionalidad cuando dejan pasar otras cuestiones que son básicas para nosotros. ¿Qué más da ahora la proporcionalidad si las VTCS que hay trabajando no cumplen la ley y trabajan como un taxi pero sin regulación, ni tarifas?

José Miguel Fúnez, presidente de Élite Madrid.

Tampoco entendemos por qué no se hace pública esta negociación que es fundamental para un sector de casi 70.000 profesionales. Deberíamos estar informados de las negociaciones de las organizaciones nacionales. Pero como no es así, y ante la situación que se planteaba, desde Élite decidimos presentar nuestras propias alegaciones, hacerlas públicas y comprometernos con el sector para ofrecerles información puntual de lo que está sucediendo.

Mantener requisitos diferenciadores

G.T.- De acuerdo con lo que explica, ¿qué modificaciones cree que son imprescindibles para proteger al sector del taxi?

JM.F .- Habría que mejorar el control y las inspecciones pero también evitar que se eliminen o relajen algunos de los requisitos para poder acceder al sector de los vehículos de alquiler con conductor. Por ejemplo, solicitamos que las placas de identificación de las VTCs incluyan el número de matrícula del vehículo en cuestión porque, en el caso de Cataluña, se están dando casos de identificativos falsificados. Actualmente la falta de identificación en este tipo de vehículos dificulta su control al pasar desapercibido con respecto a otros turismos particulares.

> "Con cada negociación estamos cediendo terreno"

Creemos que no se deben reducir las especificaciones que se requerían para conseguir una licencia VTC, que no se baje la cilindrada, por ejemplo, ni las medidas, porque lo que se consigue así es abaratar el servicio y equiparlo cada vez más al servicio de taxi. En el

Acciones policiales contra VTCs Foto: AETM.

caso de la potencia, la actual redacción reduce a 12 los caballos fiscales, mientras que nosotros pedimos 14. También consideramos que deben mantener una longitud mínima exterior igual o superior a 4,70 metros. Con la eliminación de todos estos requisitos se igualan dos transportes que originalmente no son iguales. Y nos preguntamos, para qué entonces una ordenación en el transporte. Además, también afectaría al confort que debe exigirse a esta modalidad de transporte.

Tampoco nos ha parecido oportuno que se haya eliminado la exigencia de un seguro de responsabilidad civil que sí existe en la normativa vigente. Creemos que eliminar este punto va en detrimento de la necesaria protección que debe garantizarse a los usuarios de este tipo de transporte, especialmente si tenemos en cuenta que al taxi sí que se nos exige, al igual que a la mayoría de las actividades de transporte público de viajeros por carretera.

Por último, solicitamos que se mantenga el mismo número de vehículos mínimos exigidos, 10, para ejercer esta actividad y no 7 como pretende el texto modificado.

G.T.- Otro tema que también ha sufrido modificaciones en este borrador del Reglamento es la habitualidad, cuya base de cálculo se amplía de uno a tres meses. ¿Cuál es la postura de Élite con respecto a este cambio?

JM.F.- En cuanto a la habitualidad, la base para el cálculo del 20% pasa de un mes a tres meses. Es decir, si antes solo podían trabajar fuera de su comunidad autónoma 6 día ahora podrán hacerlo 18. Nosotros pedimos que no se modifique esta base, por varias cuestiones. Una, porque permitir que puedan trabajar 18 días fomentaría que algunas flotas se trasladaran a otras comunidades cuando se celebraran ferias o acontecimientos culturales o deportivos importantes. Y dos, porque dificultaría las labores de control, obligando a multiplicar por tres el tiempo necesario para poder inspeccionar este requisito.

"Estamos en campaña y todo suena a promesa electoral"

Control telemático para VTCs

G.T.- Élite ha pedido siempre, a nivel local y nacional, más controles en materia de transporte. ¿Qué herramientas de inspección proponen al Gobierno?

JM.F.- Solicitamos que, gracias a la tecnología, se elabore una web que permita a guardia civil, policías municipales y locales, así como a los inspectores de transportes, conocer la hoja de ruta de una VTC solo con teclear su matrícula. Del mismo modo que a través de nuestras licencias de taxi un policía municipal puede saber el estado de nuestra revista municipal, pedimos que exista algo similar con las VTCs. De esta manera sería mucho más sencillo controlar a estos vehículos de forma inmediata y no como hasta ahora, que se realiza solicitando un requerimiento.

Además, las VTCs tienen que regresar a su domicilio fiscal siempre que finalicen un servicio, excepto que tengan otro. No pueden estar en la calle esperando que les salte ningún servicio a través de la aplicación, porque no es legal. Deben estar en su domicilio fiscal y, una vez tengan su hoja de ruta, recoger al cliente y llevarle a su destino. Después deben volver a su lugar de trabajo, tal y como recoge el artículo 182.1. Sin embargo comprobamos día tras día que esto no es así. En la Comunidad de Madrid solo hay cuatro inspectores para hacer frente a este tipo de situaciones y nosotros ya hemos trasladado a quienes corresponde que formen también a los policías municipales en temas de transporte para que puedan realizar este tipo de labores de control.

G.T.- Por último y teniendo en cuenta que estamos en año electoral, ¿confía en que Fomento atienda sus peticiones?

JM.F.- Confiamos en que nos atiendan en Fomento antes de cualquier toma de decisión. Nosotros estamos integrados en UATAE y hemos solicitado una reunión en el Ministerio que esperamos nos concedan. Lo que queremos es que, por lo menos, nos permitan explicarles el por qué de nuestras alegaciones para que así puedan tomar una decisión adecuada.

Porque permitir una mayor liberalización de las VTCs puede ser un caos para el transporte de personas, ya no con el taxi, sino también entre ellos y se seguirán fomentando las prácticas ilegales, dada la falta de inspectores.

De todas formas, como decías, estamos en campaña y todo suena a promesa electoral. No se nos olvida la foto del entonces líder de la oposición, Mariano Rajoy, a la puerta del Congreso prometiendo al sector su apoyo. Ahora, casi seis años después estamos incluso peor y ellos han hecho poco.

Olga Lobo

Tres empresas demandadas por competencia desleal

Ares Capital, Aerocity y Ryanair han sido demandadas por la Asociación Élite Taxi Madrid. Además, han solicitado al juez la adopción de medidas cautelares por considerar que la actividad de estas empresas supone un "tremenda competencia desleal" hacia el sector del taxi. La asociación explica en nota de prensa que se ha acudido a la justicia tras una "larga" investigación en la que queda demostrado que dichas empresas desvían "constantemente" usuarios de Ryanair hacia un transporte que publicitan como más barato que el taxi pero que "incumple" la normativa vigente de transportes, la ley de competencia y "probablemente" algún precepto del Código Penal".

Aseguran también que esta compañía aérea difunde en sus vuelos información falsa sobre las tarifas del taxi "atacando directamente" la imagen del sector. Además, con la interposición de esta demanda también pretenden proteger a sus usuarios "los cuales están siendo engañados constantemente por estas empresas, puesto que se les vende este servicio como si de un taxi legal se tratara".

En busca de la proporcionalidad pro

Las asociaciones nacionales, CTE, Unalt y Fedetaxi, han centrado las negociaciones del ROTT en mantener la proporcionalidad 1/30. Aunque han tenido que ceder en otros aspectos, como el cálculo de base para la habitualidad, que pasa de 1 mes a 3 meses, o flexibilizar los requisitos para estos vehículos, para las organizaciones era "prioritario" alcanzar un acuerdo para aprobar la norma antes de que finalice la legislatura.

Ana Pastor y su equipo se comprometen a tener el ROTT antes de que finalice la legislatura.

El texto del borrador del ROTT, al que han presentado alegaciones algunas organizaciones, se encuentra actualmente se encuentra en fase ministerial, en un proceso que se prevé durará entre 4 y 5 meses. Desde el Ministerio ya han informado de que esta será la última reforma normativa que afrontará el ministerio en materia de transportes en lo que queda de legislatura. No tienen otra opción, llevan más de un año de retraso y con un cambio de gobierno, se volvería a alargar el trámite otro año más.

Para la Confederación del Taxi de España, que ostenta actualmente la presidencia de la sección del taxi dentro del comité nacional de transporte, se trata, además, de una cuestión "prioritaria" y "urgente" que el texto esté modificado antes de las próximas elecciones generales. "Hemos estado todos de acuerdo porque lo prioritario era sacarlo antes de que finalice la legislatura", señaló a nuestro medio su presidente, Gabriel Moragues.

Las asociaciones nacionales piden celeridad en la aprobación del ROTT

El objetivo principal es conseguir recuperar parte del status quo existente antes de la aprobación de la Ley Ómnibus, en 2009, y de la posterior modificación de la LOTT en 2012. Algo que será muy difícil de conseguir puesto que en los últimos años se han concedido muchas VTCs en toda España, principalmente en Madrid y Barcelona y la proporcionalidad 1/30 ya es imposible en algunas de esas ciudades. Si bien es cierto que muchas de ellas han sido otorgadas por vía judicial. Solo en Madrid se concedieron en el último año más de 900 desde los juzgados, siendo ya más de 1.300 las VTCs que trabajan en esta comunidad. "Sin

Inspección de VTCs en Madrid

etida

duda la peor parte de esto se la ha llevado Madrid", reconocía a nuestro medio Moragues, que en su momento se mostró muy crítico con la ejecutiva de la CTE de 2009 quien, recordemos, minimizó el riesgo de la Ley Ómnibus para el taxi y ni siquiera acudió a la multitudinaria manifestación que se celebró en diciembre de ese año el mismo día que el Congreso daba luz verde a la normativa.

Lamenta que ahora, con la tramitación del nuevo texto reglamentario, "ni se enmienda lo provocado por la Ley Ómnibus ni se restablece el status quo que existía, porque las VTCS que ya se han solicitado e incluso otorgado no las va a sacar de la calle nadie". Es, para Moragues, un problema "desgraciadamente insalvable. El daño al sector del taxi ya está hecho". Eso sí, cree que la situación en cuanto a la negociación podría haber sido peor. "Había gente algo incrédula, que esperaba un escenario peor al que ha sido finalmente".

Pero mientras la justicia continúa dando la razón a los solicitantes de VTCs, el sector demanda más seguridad jurídica. "Hasta que no se desarrolle en el reglamento la proporcionalidad recogida en la Orden FOM de 2011 y se suba un eslabón legislativo, no tendremos la seguridad de que no se produce ningún problema de nulidad", explican a nuestro medio. Desde las nacionales confían en que no exista ningún problema para conseguir sus demandas y señalan que el sector ha tenido que ceder en algunas cuestiones para conseguirlo de manera urgente.

Preguntado sobre qué requisitos han sido modificados, destaca Moragues la reducción del número de vehículos para montar una empresa, pasando de los 10 actuales a 7. Además, se modifica la base de cálculo para la habitualidad del 20% o, otro punto importante a tener en cuenta, ya que es clave para determinar si una VTC incumple o no la normativa. Hasta ahora la base de cálculo era un mes, pero, de entrar en vigor el nuevo borrador en los términos redactados, se ampliará a tres meses. Es decir, las VTCs podrán trabajar en otras comunidades autónomas 18 días frente a 6.

Frente a quienes no ven esta negociación adecuada, insisten desde las nacionales que la pretensión inicial de Fomento era calcular ese 20% de habitualidad sobre seis meses e incluso un año, algo a lo que se negaron rotundamente durante las negociaciones, al considerar que esa situación provocaría que flotas enteras de VTCs se desplazaran a zonas turísticas para trabajar durante la temporada estival. "La diferencia entre un mes y tres meses no es tan exagerada como de un mes a medio año o incluso un año entero", matizó a nuestro medio el presidente de Confederación.

Para poder controlar la habitualidad de las VTCs cuando trabajan fuera de su lugar de residencia, han solicitado que se les permita a las comunidades autónomas colocar un distintivo de diferentes colores para saber si son clase C o no y a qué comunidad corresponde.

Explicó el presidente de la Confederación que tanto Baleares como Canarias, y ante la lentitud con la que se ha tramitado el Reglamento, ya habían contingentado el número de VTCs para impedir que se otorguen más. "Lo hemos elevado a ley autonómica", aclaró a nuestro medio Moragues. "Es algo que he insinuado durante meses que se haga a las federaciones de la CTE por si el ROTT no saliera en las condiciones adecuadas. No sé si me habrán hecho caso", señaló.

Requisitos para las VTCs en Madrid

Apesar de que la web de la Comunidad de Madrid recuerda a los titulares de autorizaciones VTC los requisitos que deben cumplir, son muchos los casos en los que no se cumplen. Según denuncian las asociaciones, son muchas las VTCs que aguardan en las calles esperando un servicio, algo que queda totalmente prohibido por las diferentes normas. En la web de la CAM se insiste en que "en ningún caso podrán los vehículos aguardar o circular por las vías públicas en busca de clientes, ni realizar la recogida de los que no hayan contratado previamente el servicio". También queda especificado que los vehículos deberán llevar a bordo, "conjuntamente con la copia acreditativa del contrato, la correspondiente hoja de ruta". Además, "los vehículos no podrán abandonar su domicilio sin llevar a bordo la hoja de ruta, salvo para operaciones de revisión o reparación del mismo".

Duras críticas de Fedetaxi

Por su parte, desde Fedetaxi han vertido duras críticas contra Unauto y Unalt por haber solicitado, tras la aprobación de la Ley Ómnibus en 2009, numerosas autorizaciones de VTCs que ahora están recibiendo a través de sentencias del Supremo ante la negativa de las comunidades autónomas a concederlas.

Además, consideran que ha habido quienes se han "lucrado" con este tipo de movimientos, a través de la venta de esas autorizaciones o cobrando por llevar esos contenciosos. Un negocio "redondo", según calificó esta organización.

Reto: contaminación cero

Restricciones al tráfico, normativas más prohibitivas. Estas son algunos de los pasos que están dando las administraciones para combatir la contaminación en las ciudades. Ciudades en las que los niveles de polución superan los límites establecidos y que exigen medidas contundentes para proteger nuestro medioambiente.

El sector del taxi, dentro del transporte público, se está viendo especialmente afectado por este tipo de decisiones, si bien está sabiendo adaptarse rápidamente a los cambios que se le van imponiendo.

Siempre concienciado, cada vez son más los profesionales que apuestan por alternativas menos contaminantes, el sector continúa moviéndose en la dirección de la sostenibilidad. Es el caso de la recientemente aprobada normativa Euro6 que limita aún más las exigencias para los vehículos diésel. Aprobada el 1 de enero de 2015, aunque prorrogada su aplicación hasta septiembre, los vehículos diésel nuevos no pueden emitir más de 80 mg de óxido de nitrógeno, NOx, por kilómetro, actualmente el límite está en 180 mg/km. Solo el Ayuntamiento de Madrid ha decidido aplicar ahora esta normativa y la práctica totalidad de los vehículos homologados como taxi ya disponen de estas motorizaciones más ecológicas. Para cumplir con estos nuevos límites, los vehículos diésel con un peso de hasta unos 1.700 kilogramos necesitan un sistema de tratamiento de los gases de escape perfectamente ajustado.

Existen dos posibilidades, utilizar un catalizador acumulador de NOx o, para modelos de mayor tamaño y peso, un catalizador SCR con depósito de AdBlue. El primero retiene y elimina los NOx en un 80-85%, mientras que el segundo se inyecta la sustancia AdBlue, una solución acuosa a base de urea inodora, para convertir los NOx en vapor de agua y nitrógeno antes de que salgan por el escape. Esta segunda alternativa incrementaría en unos 500 euros el precio final del vehículo, aunque eliminaría hasta el 95% de las emisiones.

La mayoría de fabricantes ofrecen ya motores diésel Euro 6, añadiendo al filtro de partículas diésel sistemas adicionales para reducir los óxidos nítricos.

Los combustibles alternativos

En este camino hacia la contaminación cero hay que reseñar el avance de nuevos combustibles menos contaminantes. Es el caso del GLP, una fuente energética baja en carbono que reduce la presencia de una serie de gases contaminantes que causan efectos secundarios tanto en la capa de ozono, como en la salud humana. Emite un 96% menos NOx (Óxido de Nitrógeno) que el diesel y un 68% menos que la gasolina. Además, generan un 36% menos de emisiones de CO2 (dióxido de carbono) que el carbón, un 15% menos que la gasolina y un 10% menos que el diesel y la emisión de partículas es casi nula.

Otra alternativa son los taxis eléctricos. Primero fueron Asturias y Valladolid para después sumarse dos grandes capitales como son Barcelona y Madrid. Los profesionales que ya se han decantado por los eléctricos destacan el gran ahorro económico, hasta un 40%, en los costes de mantenimiento respecto a los de un vehículo con motor de combustión convencional. El gasto en combustible, además, disminuye entre 3 y 4 veces, situándose el coste entre 1 y 2 euros por cada 100 kilómetros, dependiendo de la tarifa eléctrica.

Destacan también la suavidad y tranquilidad de la conducción, lo que contribuye a disminuir el estrés al volante. También se percibe como una gran mejora la disminución del ruido que en algunos casos es menor a 26db (decibelios), ruido que hace un ventilador de techo.

Eliminar el NOx, "vital" para las ciudades

Según explican los expertos, resulta vital eliminar progresivamente el NOx, un gas declarado por la Organización Mundial de la Salud como "carcinógeno" y responsable, según el mismo organismo, de los altos niveles de polución en las principales capitales europeas.

El gasóleo emite menos CO2, pero expulsa más cantidad de partículas y óxidos de nitrógenos, dos contaminantes sin apenas presencia en la gasolina que empeoran la calidad del aire y contribuyen a formar la boina de polución que cubre muchos núcleos urbanos. Este tipo de emisiones, una vez en el aire, reaccionan con la luz solar, las altas temperaturas y los compuestos orgánicos volátiles, convirtiéndose en ozono, gas incoloro que si se respira en grandes cantidades puede provocar una irritación en los ojos y/o garganta, la cual suele pasar después de respirar aire fresco por algunos minutos.

Una conducción que marca la diferencia

Especialmente pensado para el servicio de taxi, Citröen ha ampliado la gama del C4 Picasso, homologado en Madrid y Barcelona a finales de 2014, con la llegada del acabado Business. Una opción ajustada en precio, equipamiento y prestaciones confeccionada para los profesionales del volante. Atraídos por su diseño, el aprovechamiento de los espacios y su nivel de confort, son muchos los taxistas que han mostrado su interés por incorporar este modelo a su día a día laboral.

Citröen suma así una nueva versión al C4 Picasso BlueHDi 150 S&S, disponible en versiones manual y automática, y al C-Elysée VTi 115 con transformación a GLP. Tres modelos que ya oferta el fabricante para el servicio de taxi.

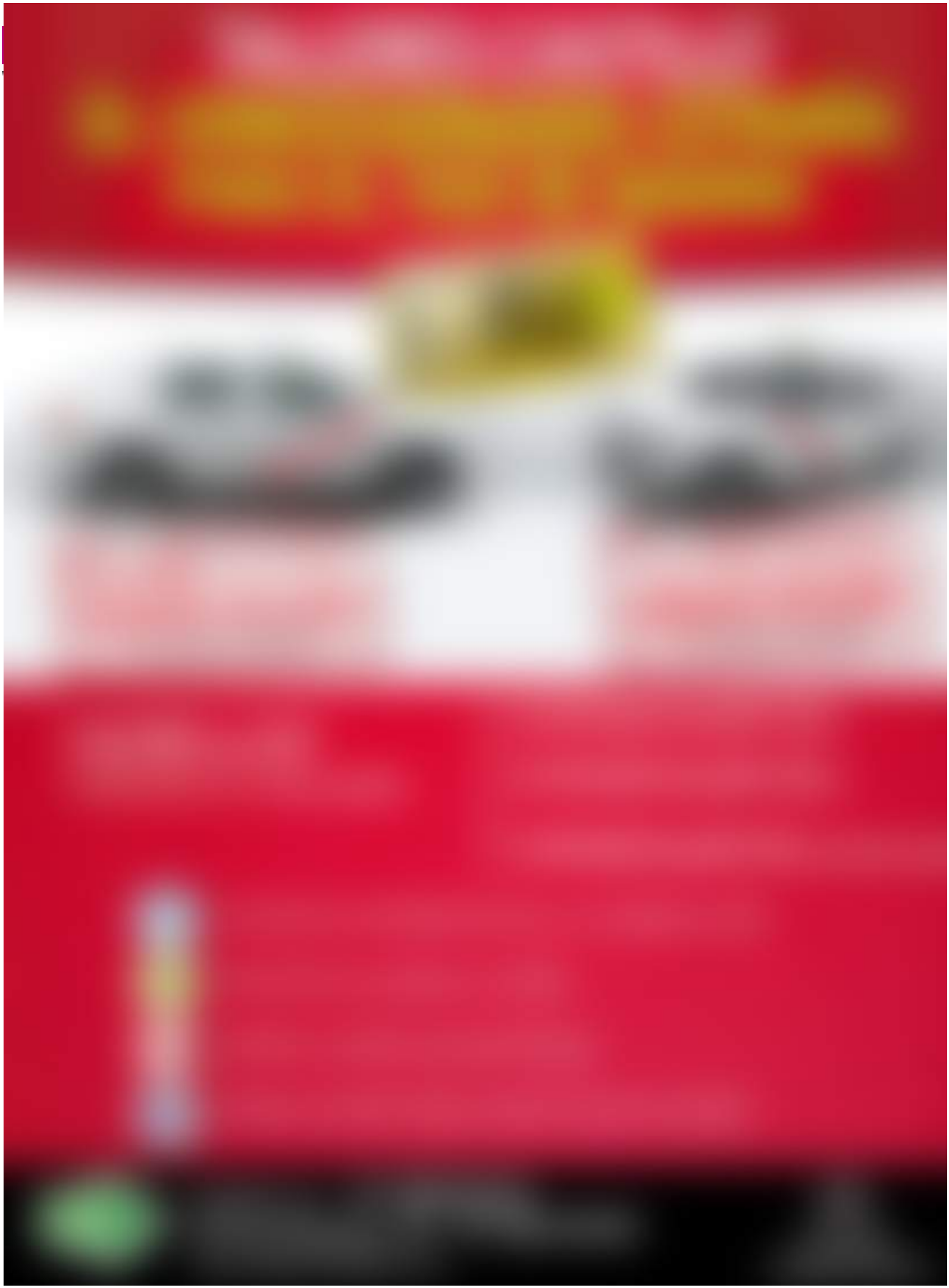
Un equipamiento business

Bajo el capó del acabado Business los profesionales descubrirán el nuevo motor diésel BlueHDi 120 de última generación. Su línea de escape con catalizador de oxidación, un módulo SCR (Selective Catalytic Reduction) y el filtro de partículas, logra reducir hasta un 90% los óxidos de nitrógeno (NOx) y hasta el 99,9% de las partículas. Además, permite recortar un 4% el consumo. Sus cifras son las de un motor de altas prestaciones con 120 CV a 3.500 rpm y un par motor de 300 Nm a 1.750 rpm para 3,8 l a los 100 Km y unas emisiones de CO2 de 100 g/Km, gracias a las cuales cumple con los límites de emisiones establecidos en la Ordenanza del Taxi para 2015 del Ayuntamiento de Madrid, entrando en la categoría de vehículos ecológicos denominados "Ecotaxi".

El nuevo acabado ofrece, entre otros equipamientos, ayuda al estacionamiento trasero, freno de estacionamiento eléctrico y ayuda a la salida en pendiente. Además, incluye una pantalla táctil de 7", volante de cuero con regulación en altura y en profundidad y llantas de aluminio de 16". La versión Business incorpora bandejas tipo avión en los respaldos de los asientos delanteros así como climatización automática bizona. Todo lo necesario para ofrecer un gran servicio a los usuarios del taxi pero también para hacer de la conducción una experiencia más gratificante para el profesional del sector.

Listo y a punto

En su apuesta por conquistar el sector del taxi uno de los ejemplos más claros es el concesionario **T. Castillo**, listo y a punto para ofrecer al profesional lo mejor de sí mismo y de la marca. Actuar con agilidad, ofreciendo al taxista rapidez tanto en servicio de venta como post-venta, es una de las reglas esenciales e inquebrantables de este centro. También como especialista en el sector **T.Castillo** ofrece además una financiación de hasta el 100% del vehículo.



Décadas de eficacia y eficiencia

Con una muy extensa y fructífera trayectoria en la industria de la automoción, creación la marca Citroën sigue gozando de excelente salud, y la mejor prueba de ello es que adelantándose en unos meses a otros fabricantes, ofrece al servicio de taxi dos modelos más ecológicos: Picasso y Elyssée.

Una amplia red de concesionarios oficiales en Madrid y su Comunidad se encarga de proporcionar al profesional, a la mayor brevedad y con todas las garantías, el vehículo que demanda para su trabajo diario.

Dentro de la red oficial, **Mosancar**, con más de 40 años de historia, tiene el mérito de ser el primer concesionario Citroën abierto en Madrid y también de ser el primero de la Comunidad en obtener el certificado AENOR en el año 2000.

Tras varias décadas de experiencia al servicio del automóvil ha logrado distinguirse por sus altos niveles de eficiencia y exigencia, entre los que se encuentra un equipo humano muy cualificado y la especialización. El sector del taxi es uno de esos segmentos de especial atención a los que **Mosancar** está destinando más recursos técnicos y humanos y continuarán invirtiendo para mejorar sus recursos y ampliar la gama de servicios a disposición de los clientes.

Desde sus inicios, la calidad y la mejora constante de los servicios que presta han hecho de este concesionario una empresa eficaz, sólida y moderna. Gracias a la tecnología más avanzada para realizar el mantenimiento y reparación de todos los vehículos y a un equipo humano en constante formación, capacitado para llevar a cabo los diagnósticos necesarios para cualquier reparación, ofrecen un servicio de postventa a la altura de las exigencias del profesional del taxi. Y como el tiempo es oro para los taxistas, para garantizar un menor tiempo de espera han informatizado su almacén de recambios facilitándoles el mantenimiento constante del stock de recambios y accesorios más habituales.

La fiabilidad del vehículo también es clave cuando es tu herramienta de trabajo. Y esta siempre ha sido una de las principales características de Citröen **Mosancar**, que ofrece además más diseño, más confort y más tecnología útil, con un bajo coste de utilización.

Un buen servicio empieza por adaptarse a cada cliente

Lo primero para un buen taxista es dar un servicio adecuado a cada cliente.

Conscientes de lo importante que es el vehículo para los profesionales de este sector, Volkswagen Vehículos Comerciales pone a disposición de los taxistas sus modelos Caddy Maxi y Caravelle. Dos vehículos autorizados para Eurotaxi que destacan por su versatilidad y su comodidad.

Reducir tanto el consumo como las emisiones son dos aspectos cada vez más importantes para los profesionales. Por ello, ambos vehículos están equipados con BlueMotion Technologies de serie, que incluyen sistema Start Stop con recuperación de la energía de frenada, control de la velocidad Tempomat y neumáticos con resistencia a la rodadura optimizada. Gracias a estos sistemas se mejora la eficiencia en cuanto a emisiones de CO_2 y consumo de combustible, algo especialmente relevante para los profesionales de este sector, cuyas jornadas laborales se desarrollan en zonas urbanas.

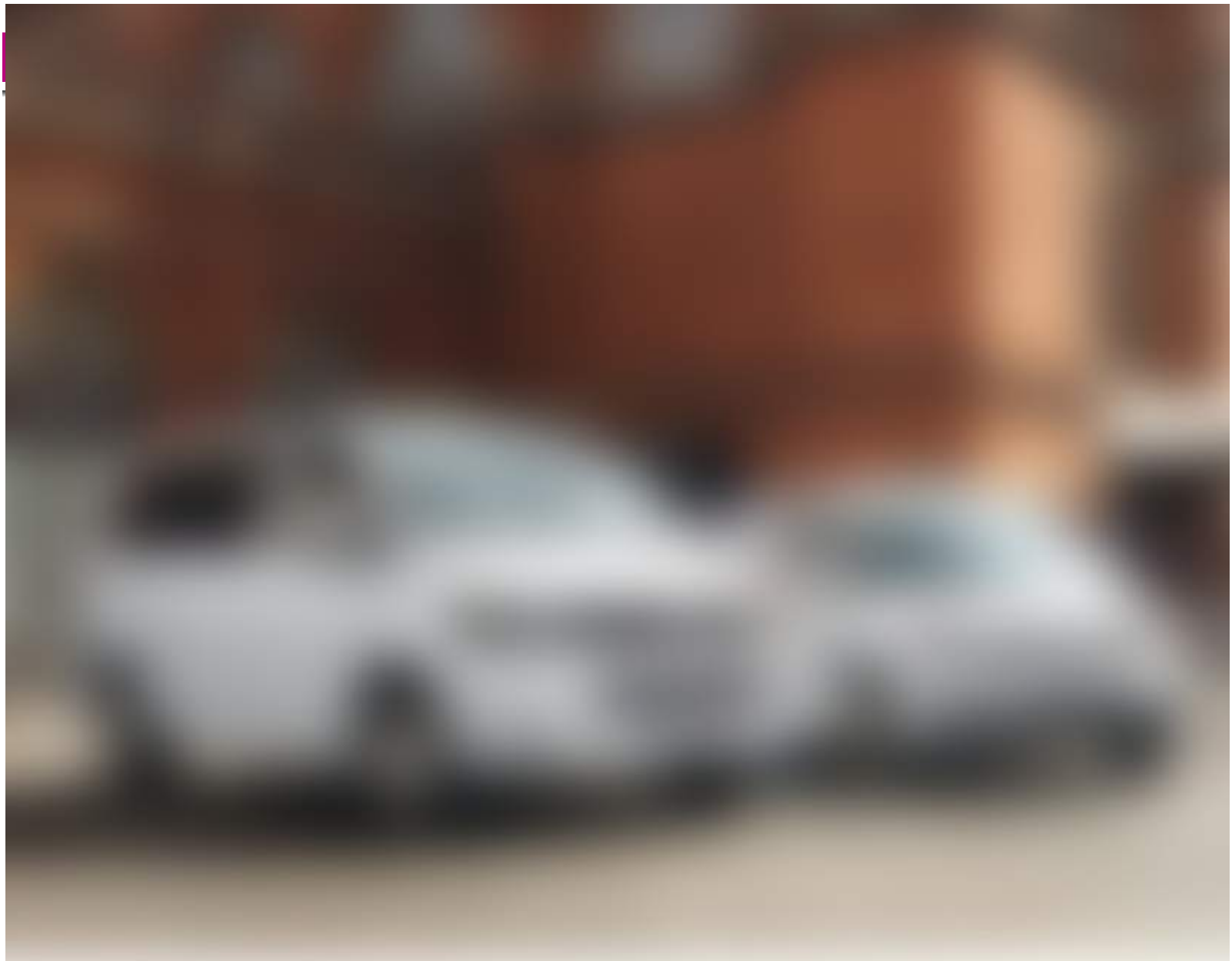
El Volkswagen Caddy Maxi y el Volkswagen Caravelle permiten adaptar su parte trasera con una rampa y fijaciones para poder dar servicio a aquellos clientes con movilidad reducida que lo requieran, ofreciendo siempre la máxima comodidad en el traslado por la ciudad. Además, su espacio interior hace posible compartir el viaje con más pasajeros así como con sus maletas y enseres.

Eficiencia tecnológica

El Caddy Maxi, modelo autorizado para el servicio de Eurotaxi, está disponible con motores TDI BlueMotion Technologies con potencias comprendidas entre los 102 y los 140 CV, ambos motores se pueden combinar tanto con cambio manual como con cambio automático DSG de doble embrague. Asimismo, también está disponible una variante propulsada con Gas Natural que equipa un motor 2.0 EcoFuel de 109 CV.

En el caso del Caravelle, la oferta abarca tres motores 2.0 TDI BlueMotion Technologies con potencias de 114, 140 y 180 CV, estos dos últimos motores disponibles tanto con cambio manual como con cambio automático DSG de doble embrague. Especialmente destacable en este caso, son la amplitud y habitabilidad interior del Caravelle que aportan un valor diferencial para el servicio de taxi y ofrecen la posibilidad de trasladar pasajeros y equipaje con mayor facilidad.

Volkswagen Vehículos Comerciales concibe sus taxis con un claro enfoque de servicio y con la prioridad de enfocar este servicio a una movilidad cada día más eficiente y respetuosa con el medio ambiente, lo que aporta además un beneficio en cuanto a ahorro de combustible se refiere.



PideTaxi, a la conquista del extranjero

Asistentes a la asamblea de ARTE

La aplicación PideTaxi, desarrollada por la Asociación de Radio Taxis de España, ARTE, estudiar cruzar el océano Atlántico para comenzar a funcionar en países de América del Sur. Además, se está trabajando ya en la integración de esta app con otros radiotaxis europeos para fomentar el intercambio de clientes, tal y como acordaron en la Asamblea General Ordinaria celebrada en Madrid el pasado 24 de marzo.

Tras su consolidación en prácticamente todo el territorio español, la aplicación PideTaxi trabaja ya en traspasar fronteras y dar el salto a América del Sur. "Sin querer pretender imposibles", Julio Hernández, presidente de ARTE, se muestra convencido de este nuevo paso hacia adelante para la entidad que preside.

Además de esta cuestión, la Asamblea, a la que acudieron buena parte de las radioemisoras que integran esta asociación nacional, también aprobó el lanzamiento de una nueva versión de la aplicación, que incluirá algunas mejoras referentes al pago y a la facturación de los servicios.

Desde su presentación a finales de 2013, el crecimiento de PideTaxi ha sido imparable estando ya presente en prácticamente todo el territorio español gracias a la compatibilidad de la aplicación con los diferentes sistemas de gestión de flotas. Esta posibilidad favorece también que los usuarios de un radiotaxi en Sevilla, por ejemplo, puedan utilizar un radiotaxi en Barcelona a través de una misma aplicación con la garantía de calidad de su servicio de siempre. Desde la Asociación continúan trabajando para ofrecer mejores servicios a unos usuarios que, con el paso de los años, cada vez utilizan más las aplicaciones para solicitar un taxi.

Pero en la asamblea también se abordaron otras cuestiones, como la creación de un premio al taxista del año para recompensar el buen hacer de los profesionales que, en palabras de Hernández, "engrandecen" la profesión.

Gaceta del Taxi.- ¿Cómo ha transcurrido la asamblea anual de ARTE celebrada el pasado 24 de marzo?

Julio Hernández.- Como suele ser habitual la asamblea se desarrolló con total normalidad. Acudieron además importantes entidades, clara señal de que la entidad cada vez va a más y se aprobaron todos los puntos del día, lo que demuestra la buena sintonía que mantenemos las distintas radioemisoras que configuramos la Asociación

G.T.- ¿Qué temas, de todos los tratados en asamblea, destacaría?

J.H.- El principal tema fue la nueva versión de nuestra aplicación PideTaxi, una modificación que hemos realizado tras cambiar la plataforma administrativa tanto en Radioteléfono como en ARTE. Este cambio en la plataforma nos permitirá incorporar nuevas funcionalidades, además de varias mejoras en las que llevamos trabajando desde hace tiempo.

G.T.- ¿Qué mejoras incluye esta nueva versión de la app?

J.H.- Después de un breve período de pruebas con usuarios seleccionados, el pago a través de PayPal será visible para todos los usuarios que prefieran este sistema de pago. Además, también se podrá enviar tan-

Cobertura actual de la flota de PideTaxi.

to el recibo como la factura por email y nos permitirá facturar a empresas a nivel nacional. También nos hemos marcado como objetivo a corto plazo ampliar la cobertura de servicio en Extremadura, Cantabria y Aragón para poder atender las necesidades de nuestros clientes a los que facturaremos a través de ARTE.

Por último, pero no menos importante, estamos desarrollando la integración de nuestra aplicación con apps europeas similares para fomentar el intercambio de clientes, así como la expansión fuera de nuestras fronteras con otras compañías de radio taxi.

G.T.- Es decir, ¿tienen la intención de expandirse al extranjero?

J.H. - Sin querer pretender imposibles, sí tenemos bastante avanzada la expansión de PideTaxi por América del Sur. Aunque lógicamente todavía no podemos hablar de fechas ni de plazos, es algo en lo que estamos trabajando.

La nueva versión de PideTaxi ya está disponible

Premio al taxista del año

G.T.- Además de cuestiones sobre la aplicación PideTaxi, ¿qué otros temas abordaron?

J.H. - Otro de los proyectos que teníamos en mente y que sometimos a votación fue la creación, junto con la empresa E-cartilla, del Premio al Taxista del Año. Con este distintivo queremos reconocer las buenas acciones de aquellos taxistas de toda España, que con su profesionalidad día tras día, engrandecen nuestra profesión. El proceso se iniciará con la recogida de candidaturas en las diferentes comunidades autónomas donde ARTE está representada. Será un jurado el encargado de elegir de entre estas candidaturas el que más se ajuste a los requisitos para el premio. Aprovecho además estas páginas para decir que, desde ya, invitamos a La Gaceta del Taxi a ser el primer miembro de este jurado.

G.T.- A nivel local y como presidente de Radioteléfono, ¿mantienen la línea ascendente que nos comentaba en una entrevista en el mes de febrero?

J.H. - Las acciones de otras radioemisoras han sido imperceptibles para nosotros. Como confirmé en dicha entrevista, para Radioteléfono ha acabado la crisis, porque llevamos desde el mes de julio de 2013 aumentando los servicios de forma ininterrumpida. Concretamente este mes de marzo de 2015 hemos aumentado un casi un 20% los servicios. Esperamos poder continuar con la misma tendencia de crecimiento en servicios y facturación, porque estamos trabajando por recuperar clientes para el radiotaxi. Con las cifras que manejamos es evidente que Radioteléfono está trabajando en la dirección correcta: buscar más el trabajo y ofrecer un mejor servicio.

La ejecutiva de CTE ultima su denuncia contra el ex presidente

J.A Ardura, ex presidente de CTE desde septiembre de 2014.

Tras meses investigando la situación financiera real de la Confederación del Taxi de España, CTE, fuentes de toda solvencia aseguran que la denuncia contra el ex presidente José Artemio Ardura está a punto de ser presentada ante la justicia, a falta de ultimar algunos detalles de carácter legal.

Aunque no ha trascendido el contenido exacto de los términos de esta denuncia que será presentada en los tribunales por la actual ejecutiva de la CTE, este medio sí ha podido saber que con esta medida judicial se espera "depurar" responsabilidades en relación al destino de "ciertas cantidades de dinero de la entidad".

La decisión de acudir a los tribunales denunciando supuesta mala praxis por parte del ex presidente, fue tomada en estos primeros meses de 2015 por unanimidad de la ejecutiva. Órgano de gobierno al que pertenecen las federaciones de Zaragoza, Baleares, Canarias, Valencia, Costa del Sol, País Vasco y Cataluña. La medida judicial contó con el único voto en contra del Sindicat del Taxi de Catalunya. Según las fuentes consultadas por este medio, el Sindicat también se habría negado a solicitar el requerimiento a Ardura el pasado mes de febrero.

Es precisamente la falta de respuesta a dicho requerimiento por parte del ex presidente, la que ha propiciado la puesta en marcha de esta denuncia contra él. Remitido con fecha 10 de febrero, se requería a Ardura que explicara o aclarara el destino de determinadas cantidades de dinero y "si procediera", reembolsar las mismas a favor de la Confederación. Ahora confían desde la Confederación que ante la justicia se depuren las responsabilidades de "quien o quienes hayan ocultado información financiera sobre la entidad y además hayan dispuesto de aquellas cantidades de dinero de forma irregular".

CTE se propone exigir responsabilidades en los tribunales

Más de medio millón de deuda

La Confederación del Taxi de España tiene pendiente de devolver a la Agencia Tributaria 520.000 euros, consecuencia directa de la estafa del 'caso Aneri' de la que la organización nacional fue víctima durante varios años. Sin embargo, a esta difícil e inesperada situación hay que añadir "numerosas irregularidades" detectadas por un informe pericial realizado a solicitud de la nueva ejecutiva de la Confederación y de las que ya informó La Gaceta del Taxi en su número de octubre del pasado año en el que explicábamos las "graves negligencias" supuestamente cometidas por los anteriores presidente y tesorero poniendo en entredicho su gestión durante los años investigados.

Desde que comenzó este proceso ha sido prácticamente obtener ninguna declaración sobre este respecto. Él mismo, ya hace meses manifestaba que no iba a hacer ninguna declaración a los medios y así ha sido.

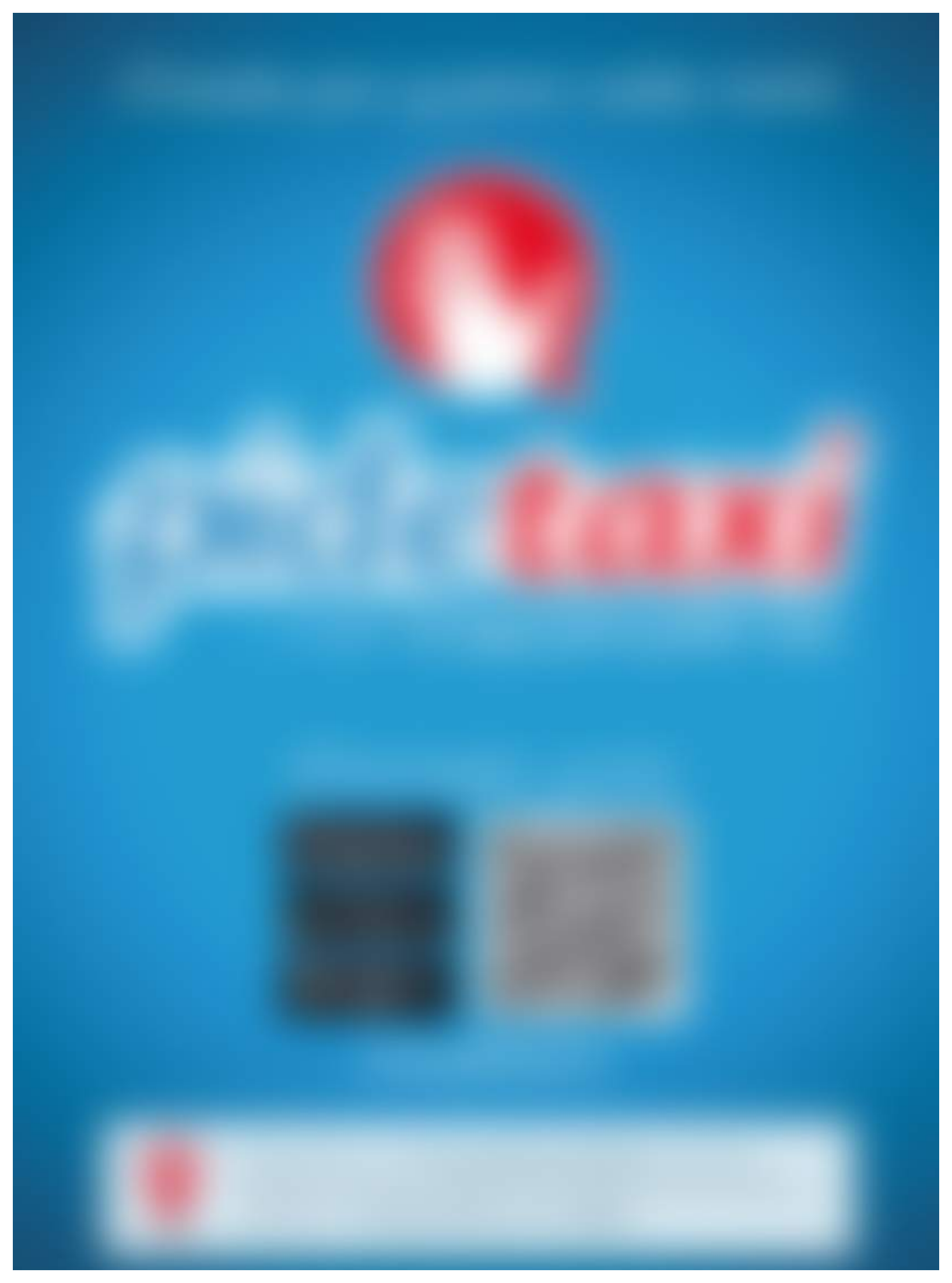
Ante la falta de liquidez para hacer frente a su deuda, la Confederación se vio obligada a presentar concurso de acreedores en enero de 2015, tras lo cual la justicia ya ha nombrado un administrador concursal que se está encargando de revisar toda la documentación fiscal de la Confederación. Un proceso que podrá alargarse entre 4 y 5 meses y que se resolverá o bien con un proceso de liquidación o bien con un acuerdo de pago con la administración.

Negociando una quita

Esta última opción es la que da más esperanzas a los actuales responsables de Confederación. Según las fuentes consultadas, es el administrador el encargado de las negociaciones para llegar a un acuerdo con el ministerio. Sin embargo, de conseguir este acuerdo, recuerdan desde la CTE que será necesario negociar también una quita porque la devolución de más de medio millón de euros resulta actualmente "imposible" para la organización nacional. Obteniendo esta quita, la CTE reduciría el dinero que debe a la administración, evitándose así el impago de la totalidad de la deuda.

Con estos movimientos, la actual ejecutiva de Confederación mantiene la intención de salvar la organización nacional con casi cuatro décadas de historia defendiendo al sector del taxi.

Las contabilidades de CTE están siendo analizadas por el acreedor concursal



Crisis y ruptura en Gremial Madrid

A seis meses de elecciones, la junta de la Asociación Gremial Madrid ha confirmado su división interna, un rumor insistente en las calles desde hacía varias semanas. Según fuentes de toda solvencia, la directiva se ha desmembrado en dos facciones, una encabezada por el actual presidente, Julio Moreno, y otra por el secretario, Miguel Ángel Leal. De acuerdo con estas mismas fuentes, el motivo del enfrentamiento fue la decisión de reducir a la mitad el sueldo del delegado de paradas, Ángel Julio Mejía, por hacer reiteradas declaraciones, en ocasiones vehementes, criticando la entidad así como la gestión de la directiva. La votación para tomar esta decisión, celebrada el pasado 9 de abril en sesión de junta, concluyó con un empate, que se deshizo gracias el voto de calidad del presidente Moreno, que vale doble. Esta circunstancia constata el hecho de que a unos meses de los comicios en la asociación es prácticamente imposible que este mismo equipo se vuelva a presentar a la reelección.

Leal, candidato a presidente

Según fuentes próximas, el actual secretario de Gremial de Madrid, Miguel Ángel Leal, presentará su candidatura como presidente de la asociación, en contra de su presidente y compañero de equipo de directiva, Julio Moreno. También de acuerdo a estas mismas fuentes, el vicepresidente Emilio Barco no tendría intención de acudir a los comicios en una nueva lista. Es más, todo indica que, una vez agotada la legislatura, dejará de manera voluntaria la política dentro del sector.

Hasta octubre, fecha en la que se celebrarán las elecciones, si no se produce ningún adelanto electoral, la directiva tendrá que sentarse junta en las próximas citas asamblearias, primero el 8 de mayo en la Junta de miembros de Radiotaxi Gremial y después el 6 de junio la Asamblea General Ordinaria de la asociación.

Imagen de la actual directiva de Gremial en las elecciones de 2011.

En seis meses, Madrid triplicará la flota de eurotaxis

Ya se ha confirmado la lista definitiva de los 300 adjudicatarios de taxis adaptados en Madrid, que podrán prestar servicio los 365 días del año y además llevar publicidad en la parte trasera del vehículo. En seis meses, contando desde el 7 de abril, los adjudicatarios deberán disponer de un vehículo eurotaxi. De las 300 nuevas licencias, 87 ya pertenecen a actuales eurotaxistas, de una flota de casi 100 taxis adaptados, por lo que ahora se triplicará su número. Así, los beneficiarios de este nuevo régimen, que ha nacido envuelto en polémica, trabajará un máximo de 16 horas al día pero no tendrán día de libranza. Además, podrán lucir publicidad en la parte posterior del vehículo, además de en las puertas traseras como el resto de taxis. El objetivo de esta medida, recuerda el Ayuntamiento, es incrementar el número de taxis adaptados y aumentar así la capacidad del servicio para atender mejor las necesidades de las personas con movilidad reducida.

25 de abril asamblea de SCAT

El próximo sábado 25 de abril, la Sociedad Cooperativa de Autotaxi de Madrid celebrará su asamblea general ordinaria, a las 9.30 en primera convocatoria y a las 10 en segunda. Tendrá lugar, como en años anteriores, en la sala 12 de los cines del centro comercial IslaAzul, que dispone de parking gratuito. El orden del día incluye, además de los habituales puntos sobre las cuentas, informe de auditoría, memoria, gestión y balance de 2014, una propuesta de modificación estatutaria, que será sometida a votación de los socios en el punto quinto. Se verían afectados los siguientes artículos: artículo 7, apartado a; artículo 10 "sobre las obligaciones de los socios" apartado a; artículo 14 "son faltas leves" apartado b; artículo 38, apartado 1 y artículo 45, apartados 1,2 y 4. Además, se propondrá que los socios que utilizan gasolina se les descontarán 40 más IVA de la cuota de mantenimiento "igual o superior a 2.500 euros por licencia y ejercicio".

NACIONAL

Fomento rechaza retirar puntos a los 'piratas'

El Ministerio de Fomento no aceptaba la petición que el Consell d'Eivissa en la que la institución insular les instaba a retirar los puntos del carnet de conducir a quienes ejercieran la actividad de transporte ilegal. En la contestación, Fomento les aclaraba que se trata de una infracción que debe tratarse "por la vía administrativa de la Ley de Transporte, como se está haciendo está actualmente". El Consell d'Eivissa, según periódicos locales, insistirá no obstante a esta petición a través de la Comisión contra el Intrusismo de Balears, consiguiendo reunir y sumar apoyos para que salga adelante. Una de las opciones que se barajaba, informaba El Periódico de Ibiza, es buscar refuerzos en otras comunidades autónomas donde se da este mismo problema. La intención del Consell es que a todo aquel taxi ilegal se le retiren seis puntos en el carnet de conducir. En el caso de ser reincidente, se perderían los 12 puntos, por lo que se retiraría el carnet y se incurriría en acciones penales.La medida divide además al sector. Mientras algunas organizaciones creen que es una "herramienta adecuada" para la lucha contra el intrusismo, otros consideran que deberían centrarse los esfuerzos en "ordenar de manera eficiente el sector".

El taxi de Jaén desmiente que no sufran intrusismo

A Radio Taxi le preocupa el intrusismo que se da dentro del propio sector.

A pesar de que un informe emitido por la Junta de Andalucía detallaba que Jaén es la provincia con menos intrusismo de toda la Comunidad Autónoma, con una sola sanción en 2014, el sector contradecía estos datos. Afirmaban sentirse preocupados por los particulares que ofrecen servicios de taxi, pero también de los compañeros de otros municipios que acuden a recoger a su zona sin que haya un control por las autoridades.

El presidente de Radio Taxi, Pedro Tejero, calificaba a estas actuaciones de "robo". En cuanto a los particulares que hacen las labores de taxi, explicaba que se sitúan en zonas destinadas para taxis para captar clientes. Tejero recordaba que el problema de estos vehículos no homologados es que no ofrecen ningún tipo de seguro que cubra al viajero en caso de accidente. El responsable de Radio Taxi hablaba también del intrusismo que viven dentro del sector. Asegura que hay muchos taxistas que acuden de otros términos municipales sin pertenecer a dicha ciudad, lo que no está permitido. La cifra que estimaba Pedro Tejero es de unos cincuenta diarios que se concentran especialmente en el hospital y en las estaciones de tren y autobuses. Según contaba el dirigente, los conductores de fuera se trasladan a estos puntos para depositar a los viajeros y aprovechan para recoger y hacer servicios por las calles.

Implantar una "hoja de ruta"

El presidente criticaba que mientras en otras ciudades andaluzas ya se toman medidas contra estos malos usos y está más controlado con hojas de ruta. "Aquí estamos intentado que se haga también algo así", subrayaba, por lo que estaban en conversaciones con el Ayuntamiento al respecto. Tejero admitía que lo más importante es la necesidad de que haya más personas que controlen que no se produzcan estos acontecimientos, aunque sabe que es algo complicado de conseguir.

Estafan a un taxista con varios billetes falsos

Una pasajera ha intentado 'colar' en dos ocasiones un billete falso de cincuenta euros a un profesional del taxi en Oviedo en menos de un mes. El taxista se acordó de ella en la segunda carrera y, al tocar el billete y ver que no era verdadero, retuvo a la señora mientras informaba a la policía de los hechos. En el segundo intento de estafa, la mujer llamó al taxi por teléfono, para pedir un servicio, al tiempo que avisaba que sólo portaba un billete de cincuenta euros para que el conductor llevase cambio. Al alcanzar el destino, la usuaria pagó con ese billete y abandonó el taxi pero, al darse cuenta el taxista, bajó del coche y la alcanzó, obligándole a devolverle las vueltas (43 euros) y esperar a que viniera la policía. En una de estos dos viajes, la clienta también sustrajo la cartera del conductor, con 350 euros en efectivo.

El motociclismo se promociona en taxi

El Consistorio jerezano rubricaba un acuerdo con Teletaxi para que el colectivo lleve en sus 176 vehículos asociados publicidad en las puertas traseras, así como dípticos y material de promoción en el interior para conseguir que la ciudad sea Capital Mundial de Motociclismo. Se establecía, en el marco de este acuerdo, una reducción en las tarifas con precios máximos de 4 y 5 euros para llegar al centro de la localidad. El acuerdo de patrocinio incluía una aportación anual de 63.600 euros para el colectivo de taxistas durante tres años. Antonio Saldaña,

Teletaxi llevará material publicitario tanto externo como interno.

primer teniente de alcalde y coordinador de 'Jerez, Capital Mundial del Motociclismo' creía que esta campaña tendrá un importante impacto promocional porque, recalcaba Saldaña, "el número de servicios acumulados que realizaron los taxistas de Jerez en 2014 ascendieron a 900.000, y la mitad de servicios, diarios, prestados desde el aeropuerto, fueron a otras localidades de la provincia, y Sevilla es también un servicio habitual. Igualmente, aunque en menos cantidad, los taxistas jerezanos también atendieron servicios a otros puntos de la geografía andaluza, e incluso a ciudades españolas, fuera de nuestra comunidad". El presidente de la Asociación Jerezana del Teletaxi, Antonio Martín Requejo, agradeció la firma del convenio y la apuesta municipal por el servicio del taxi. "Nos da la oportunidad de sumarnos al evento con un patrocinio muy importante", señalaba.

Nueva app para pedir eurotaxis en España

Famma y la Fundación Vodafone aunaban esfuerzos para mejorar la app Accessibility. En esta nueva versión se incorpora la opción de geolocalizar taxis adaptados en cualquier punto del territorio nacional, lo que permite un ahorro para el usuario que solicita el Eurotaxi. En el momento de la presentación, 85 taxistas de España se habían unido al proyecto. La Federación de Asociaciones de Personas con Discapacidad Física y Orgánica de la Comunidad de Madrid (FAMMA-Cocemfe Madrid) y la Fundación Vodafone España presentaban conjuntamente 'Accesibility Plus Eurotaxi', una novedad que sustituye la anterior y que es mucho más intuitiva y fácil de usar, satisfaciendo una importante demanda. Durante la intervención del presidente de FAMMA, Javier Font, se aseguró que con la nueva versión se cubre una de las demandas que hacían los usuarios, que es la de "conocer con exactitud cuál es el taxi accesible más próximo y poder así solicitar siempre el servicio más económico de forma rápida, cómoda y transparente", detallaba Font. El usuario podrá seguir el trayecto del taxi que ha pedido, cuánto tiempo tardará en llegar y la opción de llamar al taxista por su surgiera algún contratiempo. El responsable de FAMMA comentaba que los taxistas que se están uniendo a esta comunidad pertenecerían a diferentes puntos de la geografía. Destacaba ciudades como Madrid, Sevilla, Oviedo, Santiago de Compostela, León, Málaga, Logroño, Elche o Benavente. Por su parte, el director general de la Fundación Vodafone en nuestro país, Santiago Moreno, añadía que Accessibility es "mucho más que una aplicación para solicitar un Eurotaxi, ya que permite conocer puntos de interés libres de barreras", como pueden ser cajeros y bares accesibles o plazas de parking para discapacitados.

Se mejora la primera versión con la opción de geolocalización.

Santa Cruz aprueba la nueva Ordenanza

Durante 2015 se retirarán 75 licencias.

Después de un largo y conflictivo proceso, el pleno municipal de Santa Cruz de Tenerife aprobaba el texto definitivo de la nueva ordenanza del taxi para la capital. Antes de su aprobación en el Pleno, en la reunión de la Mesa del Taxi, se introducía a petición el PP un cambio en el artículo 10 para que aparezca la palabra asalariados en plural. También se retiró la dedicación exclusiva, uno de los puntos más polémicos de la ordenanza en todo el proceso de negociación. La nueva ordenanza del taxi, ya aprobada, establece que el número de permisos debe reducirse hasta llegar a los 732. Asimismo se regula la participación de las asociaciones en la Mesa del Taxi, de forma que ya en la próxima reunión, estas tendrán que acreditar el número de profesionales a los que representan.

Más de 2 millones para retirar licencias

Antes de concluir el Pleno quedó también aprobado el gasto de 2,1 millones de euros que a cargo del Cabildo para la retirada de 75 licencias este año. Cantidad que según el edil de Obras y Servicios Dámaso Arteaga, hay que sumar "a las 64 que ya hemos retirado, más las 49 revocadas y las seis en fase de tanteo". "El resultado de este proceso único en España es que en cuatro años hemos retirado 190 licencias", añadía. Desde la oposición, el PP, recordaba que el exceso de licencias se debe a que hace 30 años "CC se dedicó a dar permisos sin ton ni son y por esa mala gestión pagamos todos 3.000.000 millones de euros".

El taxi rural se suma a las apps

UnaLa Asociación Toledana Rural del Taxi, Atrutaxi, informaba que a finales de junio pondrá en marcha una aplicación para dispositivos móviles. A través de ella, podrá bien pedir un taxi, reservarlo con días de antelación o usar uno compartido. La agrupación puntualizaba que esta novedad surge por la difícil situación que viven como consecuencia de la crisis por lo que, detallaban, quieren ofrecer mejoras al usuario y una reducción en el precio de la carrera si eligen la opción de taxi compartido. Todos los taxis socios de la asociación tendrán acceso a esta aplicación.

Pesticida para protestar por sus condiciones laborales

Los taxistas fueron encontrados inconscientes sobre el asfalto.

Una treintena de taxistas chinos fueron hospitalizados en Pekín por ingerir una cantidad notable de pesticida. Lo hicieron para quejarse por la manera en que su empresa de taxi había renovado el contrato de alquiler de sus coches. Los profesionales procedían de la provincia de Heliongjiang, al norte del país. Habían decidido acudir a la capital para pedir mejores condiciones laborales. Así, usando un método de reclamo muy habitual en el país asiático en los últimos tiempos, que consiste en tomar raticida o pesticida, los conductores se concentraron en la entrada del popular mercado de Wang Funjing, un destino frecuentado por turistas. Tumbados sobre el asfalto e inconscientes. Así fueron encontrados por la policía al poco tiempo de tomar esta sustancia tóxica. Rápidamente fueron trasladados al hospital y ya todos están estables y fuera de peligro. Las autoridades aseguran que ya han enviado a varios equipos a Heliongjiang para investigar lo ocurrido.

Uber presenta una queja contra España en la CE

Según informaba El País, la empresa estadounidense Uber presentaba una queja formal ante la Comisión Europea contra España, alegando que la legislación española lastra sus intereses y los de los consumidores "para proteger el monopolio tradicional del taxi". En declaraciones a dicho medio, el director del departamento legal de la compañía, Mark MacGann calificaba a España como uno de los países "más conservadores" y aseguraba que es el único "donde realmente se ha prohibido el servicio". Por ello, en el documento presentado en Bruselas se intentaba convencer a la Comisión de que se trata de una prohibición discriminatoria, desproporcionada y contraria a varias normas europeas. Además, insistía en señalar que su aplicación no se dedica al transporte de personas, sino a una intermediación electrónica. Una alegación que también realizó durante la vista para mantener o levantar las medidas cautelares que impiden el funcionamiento de esta aplicación en España desde diciembre de 2014.

Barcelona recupera la contingentac

El Ayuntamiento de Barcelona aprobó el pasado 9 de abril la nueva normativa que recupera la contingentación del doble turno, apoyándose en la Ley de Acompañamiento de los Presupuestos de marzo. La decisión llega después de la anulación de dicha medida por el Tribunal Superior de Justicia, dejando en suspenso una herramienta de regulación que ha propiciado un descenso de los coches doblados. Desde el sector, Luis Berbel celebra la rápida decisión de la administración a la hora de cumplir los plazos establecidos.

Fue el propio alcalde de la ciudad, Xavier Trías el encargado de informar a la Mesa Técnica del Taxi, formada por STAC, ATC, CMT y AET, de esta decisión. Desde el Institut Metropolità del Taxi han declinado hacer declaraciones y se han remitido a la información publicada en su web. De acuerdo a ésta, no se dará más información hasta que no se concreten todas las actuaciones previstas, aunque ha comunicado al sector que, hasta que no haya sentencia en firme, no se pueden dar de alta asalariados.

La nueva norma, que como explicaba el propio Trías al sector, no modificará el contenido de la derogada por la justicia sino que mantendrá los mismos términos. Será gracias a la Ley de Acompañamiento de los Presupuestos, la que ha permitido restaurar esta herramienta de control.

Con la entrada en vigor de esta norma autonómica el pasado mes de marzo y de acuerdo con su artículo 18.1 en relación a la facultad de prestar personalmente el servicio o hacerlo mediante la contratación de conductores asalariados, éstas pueden ser condicionadas o limitadas, de forma permanente o temporal, en el ámbito territorial del Área Metropolitana de Barcelona. De esta manera el Ayuntamiento adquiere legitimidad para regular este tipo de cuestiones, permitiendo así al sector ajustar perfectamente la oferta y la demanda, reduciendo el número de coches doblados en tiempos de crisis y aumentándolo en caso contrario, evitándose la concesión de más licencias como ha sucedido en otras ocasiones. Es lo que Berbel denomina una medida "acordeón".

El Ayuntamiento aprobó el 9 de abril la nueva normativa.

Sin embargo, el objetivo del Sindicat va más allá de esta medida. Su intención, explicó el presidente, es conseguir determinar cómo quieren que sea el sector del taxi en el futuro más inmediato. Es decir, establecer un porcentaje de coches a doble turno y otro de coches con un solo conductor. Porque, asegura, "para nosotros un coche doblado son dos licencias en la calle y lo que buscamos es un taxi un conductor". Actualmente, y gracias a la contingentación que acaba de ser anulada, el porcentaje de coches a doble turno es del 25% de una flota de 10.523 licencias.

Luis Berbel, presidente del Sindicat del Taxi

El STAC ha expresado su malestar porque sea el propio sector el que tumbe una medida que favorecía a "la inmensa mayoría" de los taxistas "que solo buscan en su profesión una forma de ganarse la vida sin otro objetivo". Berbel recuerda además que Barcelona no tiene más regulaciones como suceden en otras ciudades. "La regulación horaria no ha contado con apoyo suficiente y los turnos no fueron bien planteados y desarrollados por el Ayuntamiento, así que sólo tenemos esto y hay que conseguir recuperarlo".

La sentencia

Esta sentencia llega casi tres años después de la puesta en marcha definitiva de la medida, en junio de 2012, y tras pasar por un incidente judicial que la mantuvo en suspenso un año entero.

En esta ocasión, el Tribunal Superior de Justicia de Cataluya (TSJC) ha anulado la disposición transitoria secta que frenaba las nuevas contrataciones de asalariados como conductores. El argumento jurídico esgrimido por el grupo de taxistas demandantes, es que un reglamento no puede modificar nunca una ley por el principio de jerarquía normativa. Concretamente la ley

ión del doble turno

del taxi de Catalunya aprobada en el 2003, establece que "los titulares de licencias pueden prestar el servicio personalmente o mediante la contratación de conductores asalariados". La potestad de organizar los turnos de trabajo de los taxistas no facultaba a prohibir nuevos contratos, según el fallo, ya que vulnera esa posibilidad de prestación del servicio por más de un conductor.

Una medida obstaculizada

La puesta en marcha de la normativa no fue sencilla. Nos remontamos al mes de abril de 2011. A los pocos meses, la Federación Catalana del Taxi, encabezada entones por Josep Maria Goñi, interpuso un recurso y pidió de forma cautelar la suspensión de la norma que le fue concedida por los tribunales en julio de ese mismo año. Un año después, y tras el acuerdo alcanzado con esta Federación para la retirada del recurso y, por lo tanto, la liberación de la norma para volver a aplicar la contingentación.

Ahora sin embargo la situación vuelve al punto de partida. Como denunció públicamente a nuestro medio, Luis Berbel señala a quienes acabaron con el Plan de Viabilidad y Modernización del Taxi por el que se pretendían retirar 1215 licencias como responsable de esta nueva denuncia. Al final sólo se rescataron 456.

También les hace responsable de la Ley del Taxi de 2003, en la que se eliminaron algunos conceptos como la plena y exclusiva dedicación, la unititularidad de las licencias pasando hasta poder tener hasta 50 un mismo taxista. Además, dejó de ser obligatoria la explotación de forma personal el taxi, facilitando así el arrendamiento y la sobreexplotación de las licencias. Elemento este último que con la contingentación del doble turno estaba limitado y que ahora vuelve a quedar en el aire.

"Nosotros", sostiene el Sindicat, "no hemos estado de acuerdo con ninguna de estas actuaciones". En opinión de su presidente, con este tipo de decisiones lo que se fomenta es el crecimiento de empresas arrendadoras en Barcelona. "Eliminado la prohibición del doble turno, se promovería que algunos titulares tuvieran dos conductores por coches y los pusieran en manos de estas empresas de arrendamiento, sin dedicarse al taxi", explicó. Por ello espera en que el Ayuntamiento tenga lista la nueva norma antes de las próximas elecciones municipales que se celebrarán el próximo mes de mayo. Cuentan con el apoyo de la administración, que ya se ha manifestado a favor de los autónomos y que actuará contra esta sentencia "hasta sus últimas consecuencias".

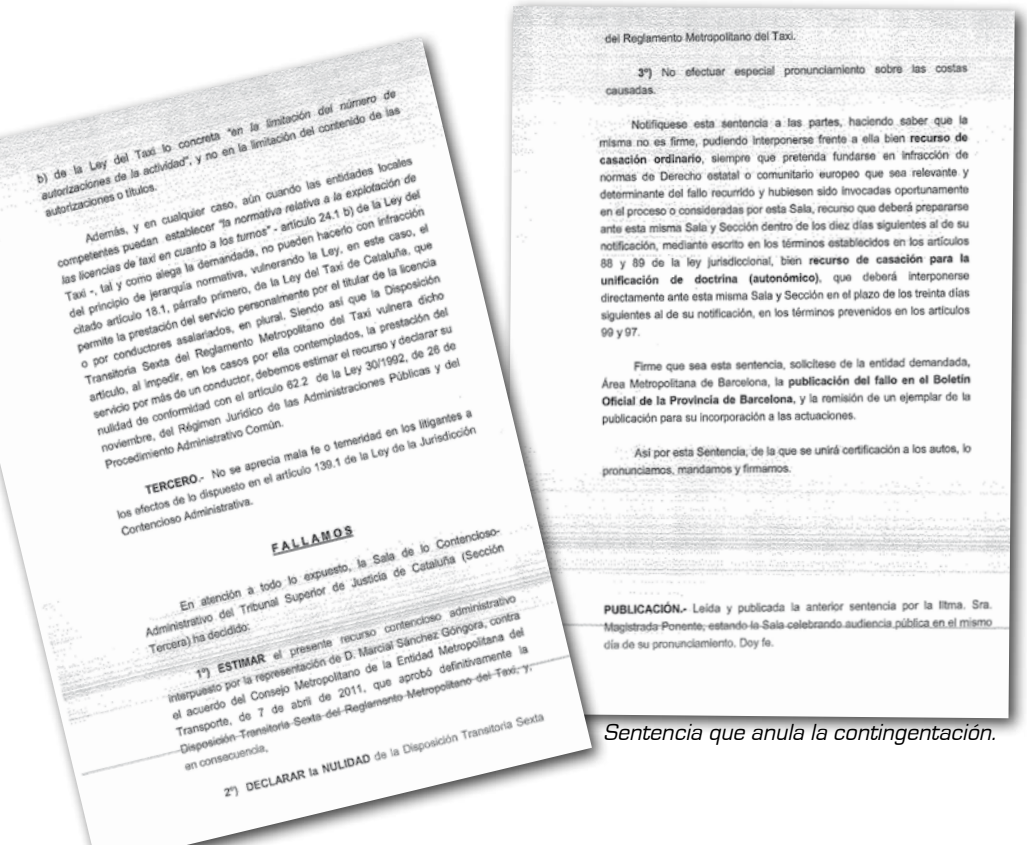
Olga Lobo

Lucha contra los piratas

Desde el pasado mes de marzo, la Guardia Urbana ya puede inmovilizar a los piratas. En apenas una semana han sido sancionado siete vehículos por realizar transporte de viajeros sin autorización para ello. Además de ordenar el ingreso del vehículo en el depósito municipal, las multas ascienden hasta los 4.000 euros.

Además, a través de inspecciones regulares, la policía local detectó una proliferación de situaciones relacionadas con el intrusismo en el sector del taxi por parte de particulares y empresas que ofrecen, hacen publicidad o ponen en contacto a usuarios para desplazarse a cambio de una retribución económica pero que no tienen autorización para ofrecer y realizar este servicio.

Con estas intervenciones, el Ayuntamiento de Barcelona quiere garantizar que las actividades que se llevan a cabo en el ámbito del transporte público en ciudad tienen la correspondiente autorización administrativa y se hacen con garantías de seguridad para los ciudadanos que los utilizan.



b) de la Ley del Taxi lo concreta "en la limitación del número de autorizaciones de la actividad", y no en la limitación del contenido de las autorizaciones o títulos.

Además, y en cualquier caso, aún cuando las entidades locales competentes puedan establecer "la normativa relativa a la explotación de las licencias de taxi en cuanto a los turnos" - artículo 24.1 b) de la Ley del Taxi -, tal y como alega la demandada, no pueden hacerlo con infracción del principio de jerarquía normativa, vulnerando la Ley, en este caso, el citado artículo 18.1, párrafo primero, de la Ley del Taxi de Cataluña, que permite la prestación del servicio personalmente por el titular de la licencia o por conductores asalariados, en plural. Siendo así que la Disposición Transitoria Sexta del Reglamento Metropolitano del Taxi vulnera dicho artículo, al impedir, en los casos por ella contemplados, la prestación del servicio por más de un conductor, debemos estimar el recurso y declarar su nulidad de conformidad con el artículo 62.2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

TERCERO.- No se aprecia mala fe o temeridad en los litigantes a los efectos de lo dispuesto en el artículo 139.1 de la Ley de la Jurisdicción Contencioso Administrativa.

FALLAMOS

En atención a todo lo expuesto, la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Sección Tercera) ha decidido:

1º) ESTIMAR el presente recurso contencioso administrativo interpuesto por la representación de D. Marcial Sánchez Góngora, contra el acuerdo del Consejo Metropolitano de la Entidad Metropolitana del Transporte, de 7 de abril de 2011, que aprobó definitivamente la Disposición Transitoria Sexta del Reglamento Metropolitano del Taxi; y, en consecuencia,

2º) DECLARAR la NULIDAD de la Disposición Transitoria Sexta del Reglamento Metropolitano del Taxi.

3º) No efectuar especial pronunciamiento sobre las costas causadas.

Notifíquese esta sentencia a las partes, haciendo saber que la misma no es firme, pudiendo interponerse frente a ella bien **recurso de casación ordinario**, siempre que pretenda fundarse en infracción de normas de Derecho estatal o comunitario europeo que sea relevante y determinante del fallo recurrido y hubiesen sido invocadas oportunamente en el proceso o consideradas por esta Sala, recurso que deberá prepararse ante esta misma Sala y Sección dentro de los diez días siguientes al de su notificación, mediante escrito en los términos establecidos en los artículos 88 y 89 de la ley jurisdiccional, bien **recurso de casación para la unificación de doctrina (autonómico)**, que deberá interponerse directamente ante esta misma Sala y Sección en el plazo de los treinta días siguientes al de su notificación, en los términos prevenidos en los artículos 99 y 97.

Firme que sea esta sentencia, solicítese de la entidad demandada, Área Metropolitana de Barcelona, la **publicación del fallo en el Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona**, y la remisión de un ejemplar de la publicación para su incorporación a las actuaciones.

Así por esta Sentencia, de la que se unirá certificación a los autos, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.

PUBLICACIÓN.- Leída y publicada la anterior sentencia por la Ilmo. Sra. Magistrada Ponente, estando la Sala celebrando audiencia pública en el mismo día de su pronunciamiento. Doy fe.

Sentencia que anula la contingentación.

La nueva Ordenanza de Córdoba pre

El proyecto para actualizar la obsoleta Ordenanza del Taxi en Córdoba está cada vez más avanzado y previsiblemente se validará definitivamente por el Pleno municipal del mes de mayo. Un texto que actualizaría la anterior normativa, que data de 1992, y cuya modificación es considerada por la Asociación Provincial de Trabajadores de Auto Taxi (Auttacor), mayoritaria en la ciudad, como urgente. Pero no lo ven así todos los implicados: Taxi Mezquita, Etaxi, UGT y FACUA se muestran en contra a la mayoría de puntos y creen que atenta contra los intereses de conductores y clientes.

Córdoba cuenta con 509 licencias en la ciudad.

La Asociación Provincial de Trabajadores Autónomos de Auto Taxi de Córdoba, que agrupa a 491 de 509 licencias en Córdoba, solicitaba al Ayuntamiento, en una de sus últimas comunicaciones, que materializase su compromiso de aprobar definitivamente la nueva ley municipal para "garantizar unas condiciones profesionales dignas en una grave coyuntura económica que amenaza desde hace años la supervivencia de cientos de familias".

La norma, en su aprobación inicial del 10 de marzo, salió adelante con los votos favorables del Partido Popular y Unión Cordobesa (UCOR), la abstención del PSOE y la oposición de IU. El PP, de la mano de su concejala de Movilidad, Ana Tamayo, se posicionó en la línea de Auttacor argumentando que esta ordenanza "dignificará al sector" y que lo único que desde su departamento han hecho es adaptar dicha ordenanza al reglamento de transporte andaluz.

Auttacor: La ordenanza "dignificará al sector"

Aprobación: 12 de mayo

La fecha de exposición pública de alegaciones acabará el 20 de abril. El texto, de seguir el curso previsto, se aprobará el segundo martes de mayo, es decir, el día 12, en contra de la opinión de diferentes asociaciones y agentes sociales. La Unión General de Trabajadores (UGT) opina, entre otras críticas, que este texto "favorece el rentismo de licencias", apunta el secretario general de la Federación de Servicios para la Movilidad y el Consumo en Córdo-

sta para mayo

UGT: “El texto favorece el rentismo”

ba, Manuel Sánchez. La asociación de consumidores Facua tampoco es favorable a esta novedad, tildando a la nueva ordenanza de “nefasta” y “frívola” porque “no tiene en cuenta la protección de los derechos de los usuarios”, exponía. Para la agrupación, esta nueva normativa no ha avanzado “absolutamente nada” en derechos y protecciones de los clientes respecto a las de 1992. Lamentan además durante todo el proceso de diálogo de una nueva normativa que regule el taxi cordobés de la “prepotencia” del Consistorio al “hacer oídos sordos a sus reivindicaciones” y que el Ayuntamiento solo quiera beneficiar a una sola de las partes.

Las asociaciones minoritarias del taxi de la ciudad tampoco están conformes con ordenanza prevista. El secretario de Etaxi y Taxi Mezquita, José Hoyo, comenta que este futura ley municipal parece que “no tiene ni pies ni cabeza” y que quiere ser “cerrada a la carrera”. La califica también de “una emboscada para el asalariado, el taxista y el usuario”, a lo que añade que “no cree que haya en el mundo un consenso tan pobre”.

Pedro Galdeano, de Taxi Mezquita, no ha tenido palabras mejores para la Ordenanza. añadiendo que esta última decisión de marzo vino “un poco por sorpresa”.

Facua la tilda de “nefasta”

Texto controvertido

Auttacor quiso esclarecer el apartado más cuestionado de la futura normativa. Se trata del artículo 58, que hace alusión a la activación del taxímetro desde que el usuario solicita el servicio por teléfono u otros medios telemáticos. Así, representantes de esta asociación comentaron a medios de comunicación locales que “es una práctica consolidada desde hace más de 25 años a través de la emisora de radio taxi” por lo que no se trataría de una “incorporación de última hora como erróneamente se pretende hacer creer”. Miguel Ruano, presidente de Auttacor, justifica además la inclusión de este asunto en la ordenanza explicando que “es el criterio unánime en España y en Europa y el que garantiza una retribución razonable conforme a criterios de dignidad profesional”.

La realidad es que a día de hoy algunas asociaciones declaran cobrar esta tasa y otras no, se trata de algo opcional. Avelino Gómez, presidente de Etaxi, confirma

Miguel Ruano preside Auttacor.

este dato. Lo achaca a un tema de competitividad que comenzó hace unos dos años, cuando, explica, Auttacor acusó a su grupo de ser "piratas y tener precios más caros". Ante este desprestigio se vieron en la necesidad de, cuando recibían un servicio telemáticamente, cobrar al cliente desde la recogida propiamente dicha.

Es más, a pesar de que la aprobación inicial de la ordenanza del taxi recoge que será obligatorio cobrarlo, agrupaciones como Etaxi o Taxi Mezquita aclaran que "a ellos nadie puede obligarles a bajar bandera en la llamada", sentencia José Hoyo. Avelino Gómez, de Etaxi, apuntaba que ellos en ningún caso son "partidarios de cobrar menos", sino que, hace hincapié, solo quieren "ser competitivos" frente a los ilegales.

Para Miguel Ruano, responsable de Auttacor, esta forma de pensar de las asociaciones minoritarias hace que se esté tirando "la dignidad del taxista por el suelo" y que desde su asociación "no lo van a permitir".

Recogida máxima de 3

De acuerdo al texto de la ordenanza publicado a mediados de marzo, la cantidad que se puede cobrar hasta la llegada al punto de recogida podría ser el doble de la cantidad fijada como bajada de bandera. Esa cifra es de 1,50 euros en horario diurno y de 1,86 en nocturno o festivos, por lo que en ningún caso la cantidad máxima de recogida superaría los tres euros en una carrera de tarifa 1. Pero hay ciertas excepciones: determinadas zonas colindantes al casco urbano se quedaría fuera de este precepto por contar con una tarifa fija propia.

José Hoyo: "Es una emboscada para el usuario"

"Desproporcionado e injusto", además de incumplir la ordenanza lo establecido en el artículo 20 y 60, del Real Decreto 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias. Así es como Facua ve este punto en concreto y así lo hizo saber en las alegaciones presentadas y que ya trasladó al Ayuntamiento en sus aportaciones al borrador del documento en enero de 2013. La asociación admite que, en cualquier caso, el Ayuntamiento debería haber permitido que este asunto quedara a criterio y decisión de la emisora a la que se le solicite el servicio, que por motivos de libre competencia y/o atención comercial, dispusieran bonificar a los usuarios. El colectivo de consumidores lamenta además que no se contemple la obligatoriedad de que los servicios contratados por emisora tengan que informar al solicitante del tiempo de espera y que el usuario no pueda desistir del servicio si la demora es superior a un tiempo concreto.


Pedro Galdeano, representante de Taxi Mezquita

UGT habla de listas negras

Según al artículo 78, la organización informa que al no poder la persona desistir del servicio "pasará a estar entre los que se les pueda negar en un futuro el servicio" hasta que tanto no pague por adelantado la tarifa mínima urbana vigente para poder atenderle nuevamente. El sindicato UGT destacaba que este apartado reabrirá el debate de las llamadas listas negras": la posibilidad de que un cliente, pasado un tiempo de espera razonable, pueda prescindir del servicio o coger otro taxi. Facua asegura que este hecho se podría considerar como abusivo en base a lo establecido en el artículo 82 del Real Decreto 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de Defensa de los Consumidores y Usuarios.

El colectivo de consumidores también criticó el cambio en relación a la concesión de nuevas licencias. Hasta la fecha era de 1,55 licencias por cada mil habitantes, mientras que ahora también entra en juego que debe estar "garantizada la suficiente rentabilidad en la explotación del servicio". No obstante, en la ordenanza se especifica que habrá que hacerse estudios de mercado cada cinco años y la modificación de las licencias atenderá "siempre" a la "necesidad y conveniencia del servicio", a la oferta y la demanda y a la rentabilidad del sector. Por ello Facua Córdoba se preguntaba si las multas por irregularidades

Avelino Gómez, dirigente de Etaxi Córdoba. Foto: La Rotativa.

a las que está haciendo frente parte del sector del taxi en Córdoba y que ascienden a más de 194.000 euros se tendrá en cuenta a la hora de justificar la rentabilidad en la explotación o no.

Otro tema que preocupa a UGT es la figura de sociedad cooperativa que pretende introducir la nueva Ordenaza del Taxi aprobada en el pleno del Ayuntamiento el 10 de marzo. Estas cooperativas serían tratadas al igual que personas físicas, y por tanto pueden ser adjudicatarias de licencias de taxi y también transferirlas. "La medida favorece el rentismo de licencias municipales y que se puedan aglutinar en manos de pocas personas, que además pueden comprar licencias en épocas en las que el precio sea bajo y venderlas más tarde a un precio superior, lo que nos lleva a la legislación ya superada del año 56, antes de la democracia", ha declarado Manuel Sánchez, secretario general de la Federación de Servicios para la Movilidad y el Consumo de este sindicato. José Hoyo, secretario de Etaxi y Taxi Mezquita, añade a esto que esto sólo favorecerá "la creación de empresas y compañías".

Impresora obligatoria

Otros de los puntos de los que más se está hablando son referentes al acceso a la profesión. Según la nueva ordenanza, las personas que quieran optar a una licencia, o los asalariados que entren a formar parte del gremio, tendrán que estar en posesión del título de graduado en ESO o equivalente. Posteriormente tendrán que hacer un examen en el que demostrarán sus conocimientos sobre la ciudad, sus alrededores, ubicación de oficinas públicas, centros oficiales, establecimientos sanitarios, hoteles, lugares de ocio, lugares de interés cultural y turístico, y los itinerarios más directos para llegar a los puntos de destino. También deben certificar su conocimiento de la ordenanza municipal, el régimen y aplicación de las tarifas de taxi y la atención que se le debe prestar a usuarios con discapacidad. Además, el Ayuntamiento no descarta introducir pruebas de idiomas en el examen y una prueba psicotécnica.

En la ordenanza también se establecen criterios en relación a la indumentaria del conductor, que debe vestirse con manga corta o larga (nunca tirantes) y pantalón largo. No está permitido el uso de ropa deportiva, chanclas o sandalias sin sujeción.

También deben llevar cambio de 20 euros y el Ayuntamiento puede obligar a que los taxis cuenten con sistemas de pago por el móvil o con tarjeta. Lo que sí será obligatorio desde que la ordenanza entre en vigor que todos los taxis lleven una impresora para poder emitir recibos legalmente así como una tarjeta de identificación del conductor que contendrá una foto suya, su nombre y apellidos, número y fecha de validez del permiso municipal, matrícula y número de licencia, según el documento.

Rocío González

El taxi, calificado de sobresaliente por turistas

Recientemente salían publicados los datos de la última Encuesta de Coyuntura de Andalucía con resultados muy favorables para el taxi cordobés. De acuerdo a los turistas que visitaron la ciudad en 2014, el funcionamiento de este servicio de transporte público obtiene una excelente calificación: un 9,2 en una escala de 10.

Córdoba obtiene así no sólo un sobresaliente en atención al cliente, sino que se posiciona como la ciudad andaluza con mejor nota. Le siguen en el ranking Almería, con un 8,4, y Cádiz y Málaga, que empatan con un 8,1.

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

CITROËN

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
C-Elysee Milenium GLP	115	1.587	14.770*
C4 Picasso Blue HDI business	120	1.560	20.500*
C4 Picasso Blue HDI intensive	150	1.997	21.990*
C4 Picasso Blue HDI automático	150	1.997	23.200*

*Precios sin descontar Campaña Especial y Plan Pive

Talleres Castillo Telfs. 91 358 02 03 - 91 323 49 89
c) Lezama, 6 / c) Sinesio Delgado, 40 • Madrid

DACIA

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
Lodgy laureate GLP	85	1.685	11.166

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

MERCEDES

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

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

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

PEUGEOT

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

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

SEAT

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

SKODA

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

TOYOTA

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
Prius Eco	136	1.800	22.200
Prius Advance	136	1.800	23.000
Prius + Eco	136	1.800	27.575

VOLKSWAGEN

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
Caddy Maxi Trend	102	1.598	20.850
Caddy Maxi Trend DSG	102	1.598	22.120
Caddy Maxi Trend	140	1.968	22.720
Caddy Maxi Trend DSG	140	1.968	24.410
Caravelle Comlortline	140	1.968	32.620
Caravelle Comfortline DSG	140	1.968	34.580

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

Germán Ubillos.
Premio Nacional de Teatro

Roxana, la de los ojos negros

Es gitana. Tiene veinte años. Es morena. Viste de forma rural. Pide limosna en una esquina de una de las bocacalles de una de las avenidas más céntricas e importantes del barrio de Argüelles. Pide limosna y extiende su mano a los automovilistas que detienen sus coches en el disco y ante el paso de cebra cuando este se pone en rojo.

Impresión a primera vista

Todo parece normal pero cuando la vi por vez primera acercarse hasta el cristal de mi ventanilla con su mano extendida y su sonrisa impactante, los dientes tan blancos, perfectos, el pañuelo anudado a la cabeza y aquellos ojos negros llenos de luz, de alegría, límpidos, impregnados de la pureza que debieran tener los ángeles en el cielo. Quedé prendado y sobrecogido.

No entendía y ella me sonreía más y más como queriendo explicarme algo para mi desconocido. Se reía de mi o del mundo o de todo a la vez. Bajé el cristal de la ventanilla, saqué torpemente una moneda y se la puse en la mano.

–¿Cómo te llamas? – pregunté, anonadado.

– Roxana – contestó sin perder la sonrisa.

Tardé en arrancar el coche y cuando lo hice tuve la sensación de abandonar la luz del paraíso. Eso ocurrió por la mañana.

Un mes después, quizá varias semanas, nuevamente mi coche se detuvo en el disco, ante el paso de cebra, y al girar la cabeza la luz de aquellos ojos llenos de un brillo especial hecho de calidez y simpatía, de cercanía, una cercanía ingenua por tratarse en plena calle y en este mundo tan hosco y desgastado por la crisis global, volvió a mirarme, a sonreírme... Era la criatura aquella, el ser femenino sobrenatural de irresistible belleza. Sin hablar expresó con su mirada que ya me conocía, quizá desde siempre, no sé, desde toda la vida. Y yo chocado de nuevo, impactado, volví a sacar otra moneda y la deposité en su mano.

Pero esta mañana cuando venía del taller de dejar el automóvil con un extraño ruido como si algo rozara por debajo, andando, según iba, así de pronto me di de bruces con ella, con la chica.

La vi más de cerca. No sé si deposite la consabida moneda en su mano, no lo recuerdo, lo que sí recuerdo y muy bien es que estaba algo áspera. Fue entonces cuando la pregunté de donde era.

–De Rumanía respondió.

–¿Y tus padres, donde están?

Subió las manos juntas a lo alto. Pensé que habían muerto.

– Están allá, en Rumanía

–¿Con quién vives?

– Sola – contestó –, debajo de los puentes de la plaza de España.

Había una gran maleta cerca de ella, junto al muro.

–¿Y esa maleta?

– Ahí llevo la manta – respondió sin perder la sonrisa.

–¿Dónde vives tú? – preguntó ella.

– Ahí cerca, a unos quinientos metros.

Sin atreverme a decir más palabras, me despedí de ella con un gesto e inicié la marcha, pero a los pocos metros me volví incrédulo otra vez y entornando los ojos, murmuré.

– ¿No te protege nadie, no vives con tu novio?

– No, estoy sola. Vivo sola. – contestó, pero esta vez sin sonreír.

De nuevo con una frialdad desconocida en mi mismo reinicié la marcha. No acababa de creerlo, era imposible que aquella criatura inefable viviera sola, sola de las limosnas que recibía, con aquella maleta tan grande a su lado donde guardaba la manta para envolverse en ella y dormir cada noche.

Lo que sí constaté, de lo que fui consciente, es cuán esclerosado o anquilosado estaba después de haber vivido tantos y tantos años en un mundo tan complejo como absurdo e inútil.

TABLÓN TAXI

Chico de 31 años con 5 años de experiencia en el sector, busco taxi para trabajarlo solo. Fijo + combustible. No fumador. Pedro Bobeanu. Telf. 697922869.
Email: petrisor14_18@hotmail.com

Necesito conductor taxi Madrid (Alcobendas). Florentino Fernandez Sánchez.
Telf. 686422581.
Email: Fernandezkino@gmail.com

Se busca taxista zona Ventas/ C. Lineal, serio, responsable y con experiencia. Coche con único conductor.
J. Alberto García. Telf. 657582526.
Email: kekete8@hotmail.com

Necesito conductor taxi, turno tarde- noche, relevo en Boadilla del Monte, libranza martes par, emisora Teletaxi.
Santiago Moreno. Telf. 649899800.
Email: tiagosan8@ymail.com

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

Vendo gestión de flotas Titán 2 Spartan para taxímetro Hale. Solo 40 días de uso.
Jorge Hernández. Telf. 630443225.
Email: jhg0804@gmail.com

Busco taxi para trabajarlo solo. 90/d + emisora y PTV. Trato correcto y esmerado con el vehículo. Puntualidad pagos.
Sergio Bernal. Telf. 672898852.
Email: sergioserg@hotmail.com

Se necesita conductor taxi, turno único. No fumador, serio y responsable. Enviar curriculum por email o lo que queráis aportar.
Telf. 666972020.
Email: mviedma1967@ono.com

Español 37años, responsable, trabajador con experiencia de 10años,busco taxi para turno de mañana o solo. Zona sur / Fuenlabrada. Oscar Rosado. Telf. 615538844
Email: oscarrosado77@gmail.com

Necesito conductora taxi, para trabajarlo solo. Coche Peugeot 5008, libra miércoles, vehículo en perfecto estado...
Pilar López Telf. 655452302.
Email: dreina11@gmail.com.

Se vende licencia taxi lunes impar con coche, modelo Peugeot 5008.
Bernardino. Telf. 608964527.
Email: bernidurruti@gmail.com

Particular de Madrid, busco licencia de taxi para compra. Señalización y operación de compra, de forma inmediata.
Daniel Pérez Clerigué. Telf. 667604165.
Email: dpc180267@hotmail.com

Compro coche retirado de taxi y cualquier otro vehículo de segunda mano. PAGO BIEN. Kabil. Telf. 633 92 29 42

Conductor con 14 años de experiencia, busco taxi para trabajarlo solo o compartido. Zonas preferentes del Madrid: Aluche, Carabanchel, Batán. Jerónimo Jericó. Telf.619241378.
Email: berjer@ono.com

Busco conductor con experiencia a fijo de 110 + combustible. Se encargará de limpieza y mantenimientos. Coche Toyota Prius con Mytaxi y datáfono. Preferiblemente zona sur. Libranza viernes y par. Imprescindible aportar referencias.
Juan Carlos Gordillo. Telf.639617663.
Email: taxigordillo@gmail.com

Busco taxi para trabajarlo solo o a turno, a fijo o porcentaje. Zona sur: Pinto Ciempozuelo, Parla etc. Experiencia de 5 años en el sector. Alberto Lozano Yuste. Telf. 605894105
Email: albertolozanoyuste@gmail.com

Compro licencia taxi de lunes con coche en buen estado. Pago máximo 155.000 €. Señalizo ya en gestoría. Operación inmediata.
Seve López. Telf. 687780081.
Email: sevelopeza@gmail.com

Se vende licencia de jueves impar y coche. Seat Altea XL de 2012, 150.000 km, impecable y con emisora Radioteléfono (amarilla). Precio 159.000 €.
Enrique. Telf. 608327903
Email: tanitazhu@hotmail.com

Se ofrece conductor taxi: turno solo, zona sur de Madrid. Ocho años de experiencia btp y cartilla en vigor, 54 años.
Lucio González Moreira. Telf. 634163423.
Email: daniluzo@hotmail.com

Busco Prius para llevarlo solo, buenas referencias demostrables, 41 años, seriedad. No floteros, máximo 100 con amarilla. Ricardo Castro. Telf. 690006101.
Email: richisolana@gmail.com

Conductor taxi busca a titular de licencia para jornada parcial (6 ó 7 horas aproximadamente, y entre 13 y 18 días al mes). Dispongo de mucho tiempo libre para trabajarlo. Sería una segunda actividad para complemento salarial. Buena persona, trabajador y honrado.
Manuel Silva Rodriguez. Telf. 617764260.
Email: jm_beni@hotmail.com

Conductora de taxi, seria y responsable, no fumadora, con más de 7 años en el sector, busco taxi para fijo.
Miriam Castrellanos. Telf. 602414050.
Email: miriamgatico@hotmail.com

Busco taxi para trabajarlo yo sola. Tengo 8 años de experiencia en el sector.
Máximo 100 €/d.
Krasimira Alvares. Telf. 617643068.
Email: elenaazul79@gmail.com

Particular busca conductor de taxi para el turno de mañana. Directamente con el titular de licencia. Zona Villaverde.
Susana. Telf. 627871646.
Email: matutesemtl@gmail.com

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

Conductor para trabajar solo, 55 años, 90/día o porcentaje. Limpio responsable y trabajador. Miquel Burgos .Telf. 601375030.
Email: mampolburgos@gmail.com

Vendo licencia de Madrid, librando viernes impar con emisora de radioteléfono. (Los amarillos). Paulino. Telf. 622491953.
Email: kath86_es@hotmail.com

Busco conductor. Jueves impar. Teletaxi. No fumador. Zona Aluche-Campamento. Agustín Fernández Villar. Telf. 659729049. Email: agusfervi@hotmail.com

Vendo licencia Madrid de viernes par con el vehículo. Skoda Octavia del año 2010 y 240.000 kms. Precio 158.000 €.
Pedro Velasco. Telf. 659224576
Email: juanpedrinvm@hotmail.com

POBRA DO CARAMIÑAL (A Coruña) Se vende licencia de taxi, sin coche. Precio 30.000 €. Javier Castro Rodriguez.
Telf. 659961548.
Email: javi.castrorodriguez@gmail.com

Busco taxi para trabajarlo solo. Chico de 26 años trabajador y cuidadoso con el coche.
Mario. Telf. 617718979.
Email: mariete2852@gmail.com

Vendo taxi por jubilación. Libra miércoles Impar. Rubén Hernández Delgado.
Telf. 655226661.
Email: rubenhd1@gmail.com

Busco licencia de taxi para comprar lo antes posible. Interesado solo en miércoles impar y con emisora amarilla. Ofrezco 150.000 € negociables. Particular. Contestar por mail.
José Mateos. Telf. 609831528.
Email: xista12@hotmail.com

Busco conductor de taxi para Madrid. Turno solo y relevo Carabanchel. Mayor de 45 años, apuntado en Oficina de Empleo.
Maribel Martín. Telf. 625708093.
Email: marimarti12@hotmail.es

Vendo licencia par y librando lunes. Coche Seat Toledo del año 2008. Precio 160.000 €. Enrique Ajarnaute Mejias.
Telf. 657173327.
Email: pilot ulm@hotmail.com

A la venta licencia taxi con coche semi nuevo. Impar y libranza martes. Modelo Skoda Octavia 100.000 km y dos años. Precio 170.000 €. Leo Charro. Telf. 639350143.
Email: yolandaasensio@hotmail.com