

La **Gaceta** **TAXI**

La primera revista del sector

AÑO XXI
NÚMERO 228
Agosto 2015

Élite Taxi Madrid
**“El Taxi no compite,
está completamente limitado”**

www.gacetadeltaxi.com

**Los piratas vuelven
a hacer el agosto**

**Entrevista Ángel Bravo,
Uniatramc Federal y Madrid**



Atajos indeseables

Hay quien quiere competir pero decide hacerlo a su manera, sin cumplir con las normas, tomando malos atajos. Son aquellos que se levantan un día y deciden, porque sí, que sería buena idea usar sus vehículos particulares para llevar a pasajeros en las grandes ciudades. Eso sí, sin licencia, ni autorización, sin seguir las leyes establecidas y sin preocuparse por la seguridad de sus usuarios. Así cualquiera compite. Mientras la gran mayoría de ciudadanos somos legales, hay otros que, ya vengan de fuera o de dentro, deciden saltarse a la torera cualquier regulación. Y no es lo mismo competir con quien está en igualdad de condiciones que hacerlo con aquellos que ni siquiera pagan impuestos. Año tras año, los piratas hacen el agosto en puertos y aeropuertos, estaciones de trenes y autobuses sin que nadie, solo los propios taxistas, hagan algo. ¿Qué hacen los responsables políticos para frenar una competencia desleal propiciada precisamente por una crisis a la que ellos mismos nos han llevado? Conocen el problema, el sector se lo ha dicho en los despachos y en las calles, y sin embargo, poco o nada hacen mientras el sector tiene que ver como verano tras verano los ilegales se quedan con su trabajo.

Lamentablemente, de pícaros y truhanes sabemos mucho en España y no solo en el sector del transporte discrecional de viajeros. No en vano se habla de que la economía sumergida en este país no es inferior al 25%. Todo el mundo quiere ganar, eso es entendible, pero hay quienes prefieren hacerlo sin pagar nada a cambio. Ni seguridad social, ni impuestos, ni alta de autónomos. Nada. Es increíble que en una situación económica como la que sigue viviendo el país, se permita que haya quien impunemente defraude a las arcas públicas millones de euros. Esperemos que el verano sirva, entre otras cosas, para que nuestros políticos reflexionen. Hasta entonces, felices vacaciones.

4. Taxómetro

• Con opinión propia.

6. Primera carrera

• Para la Asociación Élite Taxi Madrid el sector tiene que aprender a competir para hacer frente a las amenazas.



10. actualidad



• Los piratas "abordan" las costas.

14. Noticias

- Fallece el abuelo taxista de la Reina Letizia
- Primeras propuestas de tarifas en agosto
- El taxi malagueño quiere ya la RM
- Competencia apuesta por más libertad en las VTCs



22. En marcha

• Entrevista a Ángel Bravo, presidente Uniatramc Federal y Madrid.



30. A punto

• El sueño, enemigo al volante.



34. € taxi



• Nueva línea de crédito de Avalmadrid.

37. Homologados

• Vehículos autorizados para el servicio de taxi.

38. gacetadeltaxi.com

• Tablón online.



Año XXI- Número 228 - Agosto 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,

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

LA GACETA DEL TAXI no se hace responsable del contenido de los artículos ni de las opiniones de sus autores y tampoco necesariamente se identifica con los mismos. Queda prohibida la reproducción total o parcial del material gráfico y periodístico de esta publicación sin la autorización escrita de la editorial.

Vacaciones desiguales

ANTONIO OLMO RUBIO.
TAXISTA

Las vacaciones del mes de agosto, sin duda, representan el periodo más largo del año para estar con nuestras familias. Un descanso merecido sobre todo este año por los intensos calores. Unos las utilizarán para realizar esas pequeñas reparaciones en el vehículo, otros muchos harán la limpieza general del mismo, para que en septiembre todos presenten un buen aspecto, y otros muchos estarán aparcados en el garaje.

Recuerdo años atrás, cuando en el sector no se contemplaba la regulación en este mes de agosto y trabajaban todas las licencias, que era evidente el exceso de oferta. Una cuestión que durante muchos años no se reguló adecuadamente y que, con algunos cambios, ahora queda de manifiesto que fue un acierto. Entre todos debemos mantener esta regulación, para hacer unas recaudaciones aceptables, sin olvidar que

en el sector también trabajan un número de conductores importantes, y estos días son para descansar. Si fuera de otra manera, trabajan todo el mes. Es por ello que debemos mantener esta regulación, que es igual para las licencias pares e impares, y que todos los vehículos deben de tener los mismos derechos y obligaciones, presten el servicio que presenten sin discriminar a unos por tratarse de vehículos eurotaxi. ¿Acaso no estamos prestando un servicio a los ciudadanos igualmente? ¿Buscará la administración puntos de anclaje en el sector para dinamitar los días de libranzas que todos nos hemos dado?

Esperemos que con el cambio en el Ayuntamiento de Madrid esta situación quede aclarada, y entienda que en la prestación de un servicio público, tod@s somos iguales.

El abuelo "taxista" @MadridTeletaxi

Nuestras condolencias a la Reina Letizia por el fallecimiento de su abuelo D. Fco. Rocasolano, taxista 23 años

Curiosidades @mytaxi_es ¿Sabías que #RobertDeniro se sacó la licencia de taxista en Nueva York para poder rodar la película #Taxi-Driver?

Intrusismo @savingtaxinow No hay ninguna parte del #mundo que no haya #intrusismo, #vehiculospiratas #taxista que hacen mala praxis cobrando de más hay que parar esto

Historias del taxi @tonaindia Un taxista mayor al que pregunto si no quiere jubilarse: "Mi mujer murió hace tres años. La casa se me cae encima, las paredes me muerden".

#usataxi

Héroes @Faat_Fedetaxi Intentan secuestrar a Emma Watson en pleno rodaje y la salva un taxista

@NoticiasRCN Taxista salvó a embarazada de morir en un arroyo en Barranquilla

@ChicaTT Ni anuncios en Internet, ni papeles en las farolas... los #taxis en #Madrid son blancos con la franja roja. Qué no te engañen!

@Fjosealvarez Que fresquito se va en los taxis, aacc obligatorio en Madrid sube y disfruta @pidetaxies @RTTaxi

“El taxi tiene que aprender a competir”

Que el taxi y los taxistas tienen que cambiar es algo que tienen muy claro en la Asociación Élite Taxi de Madrid, AETM. A punto de cumplir un año desde que se constituyó oficialmente, esta organización ha vivido doce meses a pleno rendimiento con la lucha contra el intrusismo por bandera. Aunque su presidente, José Miguel Fúnez y su recientemente elegida vicepresidenta, Concha Guardado, están satisfechos con el balance, reconocen que todavía queda mucho por hacer para proteger al sector de los peligros que les amenazan.



De izda. a dcha: José Miguel Fúnez, Concha Guardado y Manuel Plaza en la sede de UATAE donde tienen su base de operaciones.

Quedamos en la sede de UATAE, donde tienen su base de operaciones, si bien se encargan de recordar que ninguno tiene despacho. “Aquí nuestros socios vienen a informarse y a hacer las gestiones necesarias”. También se reúnen y celebran las asambleas, nos explica el presidente José Miguel Fúnez. “Nuestro despacho es nuestro taxi. Desde allí lo hacemos todos, incluso mandar notas de prensa”, apunta la vicepresidenta Concha Guardado. También nos acompaña Manuel Plaza, un taxista que ya está jubilado pero que sigue colaborando con ellos, movido por un único interés “que el gremio luche por su futuro” y a quien deben, tal y como se encarga de enfatizar el presidente, que a día de hoy haya más de 700 socios en la organización.

Ambos han sido nombrados en sus cargos en unas elecciones celebradas recientemente, el pasado 11 de julio. Aunque a algunos les sorprendió esta decisión al llevar tan poco tiempo en activo, Fúnez nos aclara que era algo que quería hacer cuanto antes. “Cuando empecé con Élite

Detrás de Élite lo que hay es, sobre todo, voluntariado

me rodeé de un grupo de gente implicada. Juntos constituimos la asociación y ahora que ya está todo eso hecho, creímos que era más democrático que los socios decidieran presentarse para asumir cargos directivos”.

Con sus votos se ha renovado parte de la directiva porque, lamentan, ha habido gente que por cuestiones personales se ha ido desvinculando. Y es que detrás de Élite lo que hay es, sobre todo, voluntariado. Es decir, que no cobran por su trabajo, que se quitan horas de sueño para poder hacer lo que hacen y que en ocasiones, “hasta nos cuesta dinero”. “Perdemos mucho pero el objetivo lo cumplimos, que no es otro que luchar por el sector”

En este último año, además de sus actuaciones en Madrid contra las VTCs que operan de manera ilegal desde las calles



El último viaje de Élite fue a París, donde acompañaron a los taxistas franceses en sus protestas contra Uber.

de la capital, “algo que está prohibido pero que se saltan a la torera”, también han estado en Barcelona, acompañando a su homóloga en la Ciudad Condal durante la celebración del juicio contra Uber, viajando a París, donde participaron en las manifestaciones de finales de junio contra esta misma aplicación e incluso reuniéndose con eurodiputados en Bruselas para abordar la problemática del intrusismo. Viajes que les quitan tiempo y dinero. Ahora trabajan en la creación de una organización europea y también se encargan de coordinar a los diferentes países latinoamericanos que se ven amenazados por el intrusismo de Uber. “Es un problema que no nos afecta solo a nosotros, sino a todo el mundo y nosotros nos encargamos de ponerles en contacto y de informarles de todo”, señalan ambos dirigentes.

En su opinión, tras años en el sector como taxistas y desde hace un año como activistas y dirigentes, el taxi no compete en igualdad de condiciones con sus competidores, porque, según Fúnez, “está más limitado y controlado” que, por ejemplo, las VTCs. Un sector que también tiene su propia regulación pero que, a diferencia del taxi, no siempre cumple de manera estricta. Aseguran que ellos no están en igualdad de condiciones y enumeran “tarifas,

vehículos y prestación”, como principales barreras a su labor.

Incluso van más allá en su discurso y creen que, con las amenazas externas que tiene el sector del taxi, es momento de plantearse la disolución del Área de Prestación Conjunta. Suena atrevido, pero ellos lo tienen claro. “Fuera del APC puede haber entre 200 o 300 taxis, pero lo que no tiene sentido es que grandes ciudades como Alcalá de Henares o Torrejón de Ardoz no estén en el APC pero sí hagan servicios dentro. Y lo mismo con algunas radioemisoras madrileñas que operan en fuera del APC”. En su opinión pierden más con la situación actual que eliminando las barreras, aunque son conscientes de que se trata de un tema complejo que requerirá de muchas reuniones y encuentros entre todos los profesionales del taxi de la Comunidad de Madrid.

Competencia desigual

Pero, ¿cómo competir con tantas limitaciones? En Élite lo tienen claro y creen que el sector tiene que dar un giro total, “no de 180º pero sí que se trabaje el taxi de forma más moderna”, matizan. El presidente de Élite aclara que su pretensión no es terminar con la fórmula tradicional de las radioemisoras, sino crear algo intermedio

con el que hacer frente a la competencia. “La logística del taxi parte de precios fijos, porque las empresas no quieren sorpresas, quieren que les cueste el taxi siempre lo mismo” apunta. E insiste en que, si bien es importante que el Reglamento de Ordenación del Transporte Terrestre, ROTT, sea “sujetado el máximo tiempo posible” el taxi debe ir cambiando su forma de trabajo. “Hasta ahora no teníamos competencia y no hemos sabido competir, y eso es lo que tenemos que hacer, aprender a competir”. Y da unas pinceladas de cómo creen desde Élite que debe competir el taxi: “con calidad, precio, educación y disciplina”. Ellos, asegura, ya lo hacen a través de su aplicación, ofreciendo todo lo que creen necesario para plantar cara a quienes quieren hacerse con sus clientes.

Explica Guardado que no es difícil hacer frente a otras empresas de transporte de viajeros que ofrecen pago con tarjeta

AETM plantea eliminar el APC para combatir el intrusismo

de crédito en todos sus vehículos cuando en el taxi, se lamenta, todavía hay clientes que tienen que preguntar taxi a taxi si aceptan este método de pago. Creen que, además, es una cuestión de imagen, un aspecto fundamental a la hora de crear una especie de “marca taxi” a nivel global. “No se trata de que todos vayamos uniformados”, insisten “pero sí de unos mínimos de higiene y de vestimenta”. Por eso ellos piden a sus socios que cumplan con unos mínimos de imagen, personales y en su coche, y que siempre permitan el pago con tarjeta. Su aplicación, es, además, una reproducción mejorada de lo que ofrece la competencia. “Nadie puede decirnos que no estemos actualizados, porque sí lo estamos”, nos insiste el presidente.

Para ambos está claro que muchos compañeros no piensan más que en ellos mismos a la hora de dar un servicio, cuando la realidad es que “no son sus clientes, sino que son los clientes de todos”. Un mal servicio puede provocar que ese cliente no vuelva al taxi nunca. Para el presiden-

te de Élite, que en una ciudad como Madrid, con una amplia oferta de movilidad, todavía haya usuarios que se decidan por el taxi "es casi un favor que nos hacen". Y va más allá. "Deberíamos estar agradecidos de que haya gente que considera que nuestro servicio sigue siendo útil. No somos nosotros quienes les hacemos un favor, son ellos a nosotros y no deberíamos ponerles malas caras si las carreras son a la vuelta de la esquina"

Y si la imagen personal es fundamental, no menos la del propio vehículo. No, no solo es una cuestión de limpieza o buen estado, sino al propio automóvil en sí. "Cuando el competidor ofrece coches de gama media y alta, nosotros empezamos a ofrecer coches de gama baja. No digo que la gente no tenga que comprar esas marcas económicas, pero desde el sector deberíamos inclinarnos a buscar otros vehículos y que nos deje la administración elegir los vehículos que nosotros como sector creemos más útiles para ofrecer un servicio de calidad a nuestros usuarios. Igual que se lo permite a las VTCs que nos lo permita a nosotros".

Caza sin tregua al intruso

La asociación nació en Madrid al albor de la huelga del 11 de junio de 2014, en la que el taxi de toda España gritó un contundente "Uber go home" a la empresa norteamericana. Desde entonces no han dado tregua al intruso, llevando a cabo acciones de investigación y seguimiento para detectar vehículos que operan de forma ilegal en el transporte de viajeros por carretera.



Para el presidente de AETM el taxi no puede competir sin igualdad de condiciones.

"El taxi no compite porque está completamente limitado y controlado"

Sin embargo, los buenos propósitos son difíciles de cumplir si la ley o la competencia no juegan al mismo juego. En el caso de las VTCs, desde Élite Madrid se siguen denunciando aquellas que trabajan al margen de la normativa. Incluso se lo han expuesto varias veces a los propios respon-

sables de transporte de la Comunidad. Su sorprendente respuesta es que desde momento se les permiten algunas licencias que no se ajustan a la norma.

Es el caso de Cabify, a quienes la Comunidad de Madrid está permitiendo presentar como hoja de ruta un documento que se imprime en el propio vehículo y en el que no figuran los datos que marca la ley. Creen además que las VTCs no están sometidos a tanto control como al taxi y ponen varios ejemplos relacionados con los trabajadores. "No se controlan los contratos laborales de los conductores, que pueden ser contratados por dos o

cuatro horas pero que trabajan jornadas completas. Pagan lo mínimo de seguridad social por el trabajador pero realmente no trabajan lo que se indica. Se está cometiendo un fraude a la Seguridad Social y no se investiga". El taxi, en cambio, pasa sus revistas municipales donde sí se inspeccionan este tipo de cuestiones.

El descontrol también se aprecia, nos comentan, cuando se abre un expediente sancionador. Al no existir comunicación entre todas las partes que pueden estar implicadas: transporte, trabajo, hacienda... no se pueden establecer qué preceptos están incumpliendo estos vehículos más allá de su actividad. Es más, tal y como creen Guardado y Fúnez, esta falta de conexión hace que los vehículos se salten a la topera la normativa porque la multa, aseguran, les compensa.

Otro de los problemas importantes en materia de control es el escaso cuerpo de

“Nadie puede decirnos que no estemos actualizados, porque sí lo estamos”

inspectores con el que cuenta Madrid y que, a pesar de las repetidas peticiones, sigue siendo insuficiente para controlar el transporte de viajeros en toda la Comunidad de Madrid. Denuncian además la falta de rapidez por parte del ejecutivo nacional a la hora de legislar sobre la economía

colaborativa, que está permitiendo que surjan nuevas aplicaciones muy similares a la todavía inoperativa por orden judicial Uber.

Se refieren a aplicaciones como Social-Car que permiten el alquiler de coches a particulares, o incluso llevar de copiloto al

Mujer todoterreno

El pasado 11 de julio, los socios que forman la entidad, unos 700, decidieron depositar su confianza en Fúnez a quien acompañará como vicepresidenta Concha Guardado. Taxista desde hace 15 años que ocupa un cargo especialmente relevante dentro de una directiva. Son pocas las mujeres que alcanzan puestos tan importantes dentro del sector, porque, tal y como nos recuerda, la diferencia numérica entre hombres y mujeres en el taxi todavía es amplia. Sin embargo, cree que las mujeres valen mucho y luchan como nadie por su profesión y su futuro. Una opinión que comparte Fúnez, que asegura que la mujer es más luchadora que el hombre y defiende mejor el sector que muchos compañeros.

Pero Guardado asegura que “no me siento mujer, me siento taxista” y defiende a sus compañeros que siempre le han tratado muy bien. Tampoco ha tenido problemas con los usuarios y se muestra contenta con que otras mujeres hayan decidido hacer del taxi su profesión. “Cuando empecé éramos muy pocas, y yo que además comencé por la noche, menos. Éramos 10 compañeras, que estábamos siempre en contacto y que nos llevábamos muy bien”. Ahora, más de 1.000 mujeres han hecho del volante su profesión, muchas mujeres de taxistas que decidieron ayudar en las épocas más duras a sus compañeros, y otras que han recalado de otros gremios. Pero todas ellas, explica Guardado, “muy válidas, muy valientes y muy luchadoras”. Porque, comenta, no solo trabajan el taxi, “también somos madres y amas de casa y ahí seguimos, al pie del cañón”.

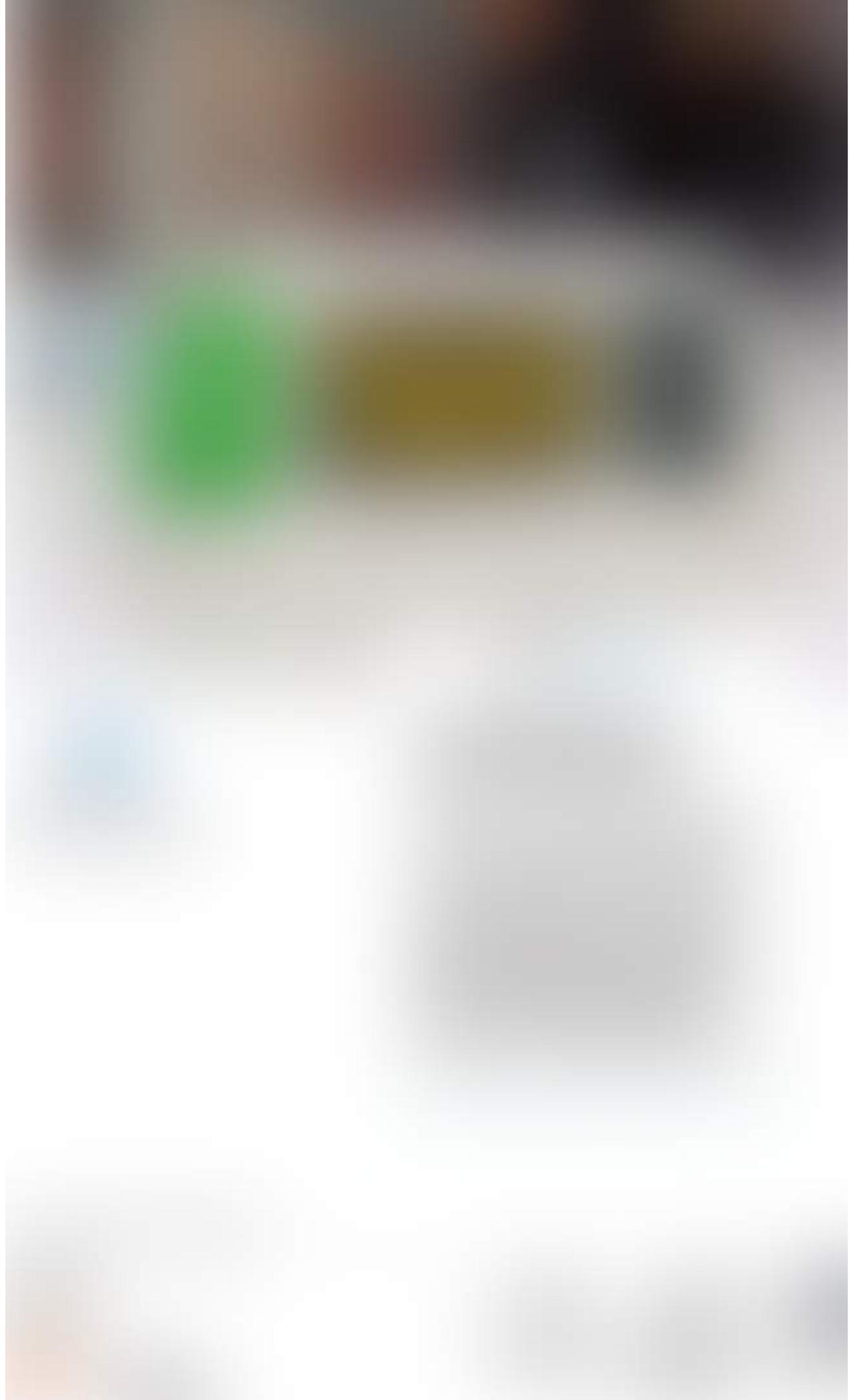


En octubre de 2014, protestando contra el intrusismo.

propietario del vehículo. “Todo ello se vende, igual que Uber, de economía colaborativa, pero existe un ánimo de lucro que echa por tierra esa teoría”.

Aunque en agosto la mitad de la flota se va de “vacaciones”, en Élite ya aseguran que no dejarán de trabajar “por y para” el taxi. Su última acción, además de las pertinentes labores de control de VTCs que trabajan como si fueran taxis, fue hace apenas unas semanas en la Casa de Campo donde impidieron que un conocido restaurante utilizara estos vehículos que no cumplían con la legislación. Seguramente no será su última actuación contra el intrusismo, al que le han declarado una guerra indefinida.

Olga Lobo



El intrusismo vuelve a la costa un

Una año más, la llegada del verano trae consigo a los piratas del transporte. Un problema casi endémico que afecta a todas las ciudades por igual pero que cobra especial importancia en las zonas costeras, donde la afluencia de turistas se multiplica exponencialmente. Hacemos un recorrido por las ciudades donde el sector vuelve a pedir medidas más contundentes contra el intrusismo.



El aeropuerto de Gran Canaria recibió en 2014 más de 10 millones de viajeros.

Verano, turistas, piratas. Es una ecuación que, lamentablemente, se repite año tras año a pesar de las denuncias del sector y de las promesas de los políticos. Una de las zonas más castigadas por esta piratería es, sin duda, las Islas Canarias. Allí se concentra buena parte del turismo nacional e internacional y por sus aeropuertos pasaron, solo en 2014, más de 30 millones de pasajeros. Una cifra que no pasa desapercibida para quienes se aprovechan de la falta de inspectores para transportar en sus vehículos particulares a turistas. En muchos casos son extranjeros afincados en estas zonas las que, a través de internet o del propio boca a boca, consiguen hacerse con una interesante cartera de clientes.

Tan grande es la competencia que en algunas zonas ha llegado a suponer, junto con la crisis, pérdidas de hasta el 40%. Es el caso de San Bartolomé de Tirajana, dos municipios grancanarios que se han reunido recientemente con el nuevo titular de transportes del Cabildo Insular a quien reclaman más contundencia en la lucha contra el intrusismo. Son precisamente estos municipios turísticos, la Playa de Maspalomas es una de las más visitadas durante todo el año, los que atraen a su

En Maspalomas la demanda ha caído hasta un 40%

vez a un mayor número de piratas. Pero no son solo los vehículos particulares lo que más preocupan a los profesionales del taxi. También lo son los servicios de autobuses que muchos complejos hoteleros ponen a disposición de sus clientes para trasladarles a las playas o a los centros comerciales. Un transporte que, si bien no es ilegal, sí podría calificarse como "alegal". Desde las asociaciones locales, que engloban a 350 licencias, piden que se revise la Ley de Transportes y que se endurezcan las sanciones económicas. También solicitaron que se agilice la tramitación y cobro de los expedientes sancionadores e incluso llegaron a dudar de que estos se estén llevando a cabo. Desde el Cabildo, el director de gobierno de Transportes del Cabildo, Francisco Rodríguez. Aclaró que todas las denuncias se tramitan, si bien solo disponen de 4 inspectores que están supeditados a la inspección de empresas, pero no a realizar controles a pie de calle. También explicó que al menos el 15% de

verano más

las denuncias abiertas tanto por la Guardia Civil como la Policía Local se desestimaban por no cumplir rigurosamente con las tipificaciones y dictados de la Ley de Transportes de Canarias. Con respecto a las VTCs los taxistas solicitaron una moratoria en la expedición de licencias para las limusinas e incluso apuntaron a la posible existencia de una supuesta red que estaría contratando servicios discrecionales a comisión de forma directa y fraudulenta con cadenas hoteleras y con la connivencia de los recepcionistas.

Sin movernos de la isla, pero cambiando de municipio, el Ayuntamiento de Mogán, que preside Onalia Bueno, también está estudiando crear líneas de actuación eficaces para dar respuesta, entre otras cuestiones, a la lucha contra el intrusismo. Una problemática que se tendrá que abordar a través de la regulación del reglamento de transporte sobre VTCs.

La situación con los piratas es tan delicada en algunos aeropuertos que son las propias organizaciones del sector las que deciden tomar cartas en el asunto y elaborar informes sobre cómo, dónde y quién opera en ellos. Es el caso de Taxis PIMEM en Palma de Mallorca. A principios del mes de julio, la organización presidida por Gabriel Moragues presentó ante AENA un informe realizado por un investigador privado que detectó 30 vehículos que captaban clientes ofreciendo un servicio de taxi sin serlo.

La organización, que anunció que presentaría una demanda contra las empresas que realizan estas prácticas, ofreció abundante documentación e incluso un DVD en el que queda reflejada "alguna irregularidad", como es la venta por plaza de las furgonetas.

Aunque desde la asociación explican que "captación de clientes es legal por parte de las mismas y no se produce ninguna otra infracción normativa de transportes, exceptuando esa venta por plazas", entienden que cabría "una competencia desleal" por usar la palabra taxi.

Lucha contra los foráneos

Pero no solo las islas sufren el intrusismo. En la Península también encontramos en estos días numerosas noticias en las

que los profesionales denuncian esta práctica estacional. En Elche, el Ayuntamiento pide a la Generalitat más inspecciones en el aeropuerto, especialmente a los taxis foráneos, de otros municipios, que, según denuncian, no respetan los cupos de trabajo establecidos por la ley. Lamentan además que no se esté sancionando adecuadamente estos comportamientos y piden más vigilancia. Todo ello a pesar de la puesta en marcha de algunas medidas reivindicadas por el taxi, como el lector de matrículas, que, no obstante, no han terminado con el problema.

Valencia y Cataluña crean plataformas contra el intrusismo

A pesar de haber aumentado un 10% los servicios, las asociaciones del taxi creen que no se están poniendo todos los medios necesarios para frenar el intrusismo y argumentan que el lector automático de matrículas sólo controla la planta donde los taxis recogen a los pasajeros, pero que los taxistas pueden entrar por otros accesos que no se están controlando.

Denuncian también que están accediendo a recoger pasajeros coches o furgonetas de alquiler que superan el cupo de 6 viajes al aeropuerto y que trabajan de manera ilegal y que no están siendo debidamente sancionados. Por ello tanto los taxistas ilicitanos como el Ayuntamiento de la ciudad piden más medios a la Generalitat, si bien éstos recuerdan que las competencias no son suyas.

Junto con Canarias y Andalucía, la Comunidad Valenciana también sufre el intrusismo durante todo el año, motivo por el que el pasado mes de junio once asociaciones del taxi de diferentes ciudades anunciaron un calendario de movilizaciones. Sin embargo, a falta de conocer lo que sucederá durante el mes de agosto, los paros de una hora previstos tanto para julio como para este mes que se inicia, han quedado suspendidos tras un primer encuentro con el nuevo gobierno de la Generalitat, que se ha comprometido a acometer lo antes posible una revisión de la situación actual.

Los convocantes reclamaban más inspecciones para localizar y sancionar los vehículos, sobre todo furgonetas, que se apostan alrededor de grandes centros de viajeros para hacer competencia desleal al taxi. Zonas como el aeropuerto de Ma-



Reunión en Marbella sobre la lucha contra el intrusismo.



Encuentro entre IMET y taxi en Barcelona.

nises, la estación Joaquín Sorolla, algunas plazas del centro y los alrededores de los hoteles de lujo son los enclaves más frecuentes donde se produce esta práctica. Las asociaciones exigen que se controle además el número máximo de furgonetas que pueden funcionar de esta manera dentro de la ley.

Pero también piden al gobierno autonómico más medidas que les ayude a ser más competitivos frente a las nuevas formas de trabajo. Por ejemplo, que se aprueben las licencias de taxis de nueve plazas a todos aquellos conductores que lo pidan.

Creen necesario además la creación de una plataforma contra el intrusismo y la piratería, que tendrá ámbito autonómico, aunque será en las grandes capitales donde se centrarán las acciones.

El sector organiza contra el intrusismo

Una plataforma que también se ha creado en Cataluña con la misma finalidad, combatir desde el sector a través de denuncias el intrusismo pero también defender al taxi legal, recordando a los usuarios los peligros que conllevan montarse en un vehículo que no está autorizado para dar este servicio. "Si aceptan viajar en uno de estos vehículos", aseguran las organizaciones en un comunicado remitido a

FPT pide recuperar la inspección de transporte municipal

los medios, "estarán promoviendo la economía sumergida y no tendrán ninguna seguridad". Además, recomiendan a los usuarios que pidan siempre el recibo de impresora al finalizar el servicio.

Al cierre de esta edición, y desde la entrada en vigor de la modificación de la Ley del Taxi, el Ayuntamiento de Barcelona informó de que se habían inmovilizado 56 coches sin la autorización pertinente. Tanto los Mossos d'Esquadra y Guardia Urbana han inspeccionado 1.013 vehículos durante el primer semestre del año, según informaron el gerente del IMET, Eduard Ràmia, y Josep Maria Fortuny, subdirector general de ordenación y de gestión de la dirección de Transporte de este Departamento.

Fortuny explicó también que su departamento ha puesto en marcha una campaña de información dirigida a los hoteles de la ciudad y del área metropolitana. En ella se recuerdan las condiciones que tienen que regir la contratación de los transportes por parte de estos establecimientos ante la proliferación durante los últimos

tiempos de servicios de transporte que no disponen de la autorización administrativa pertinente.

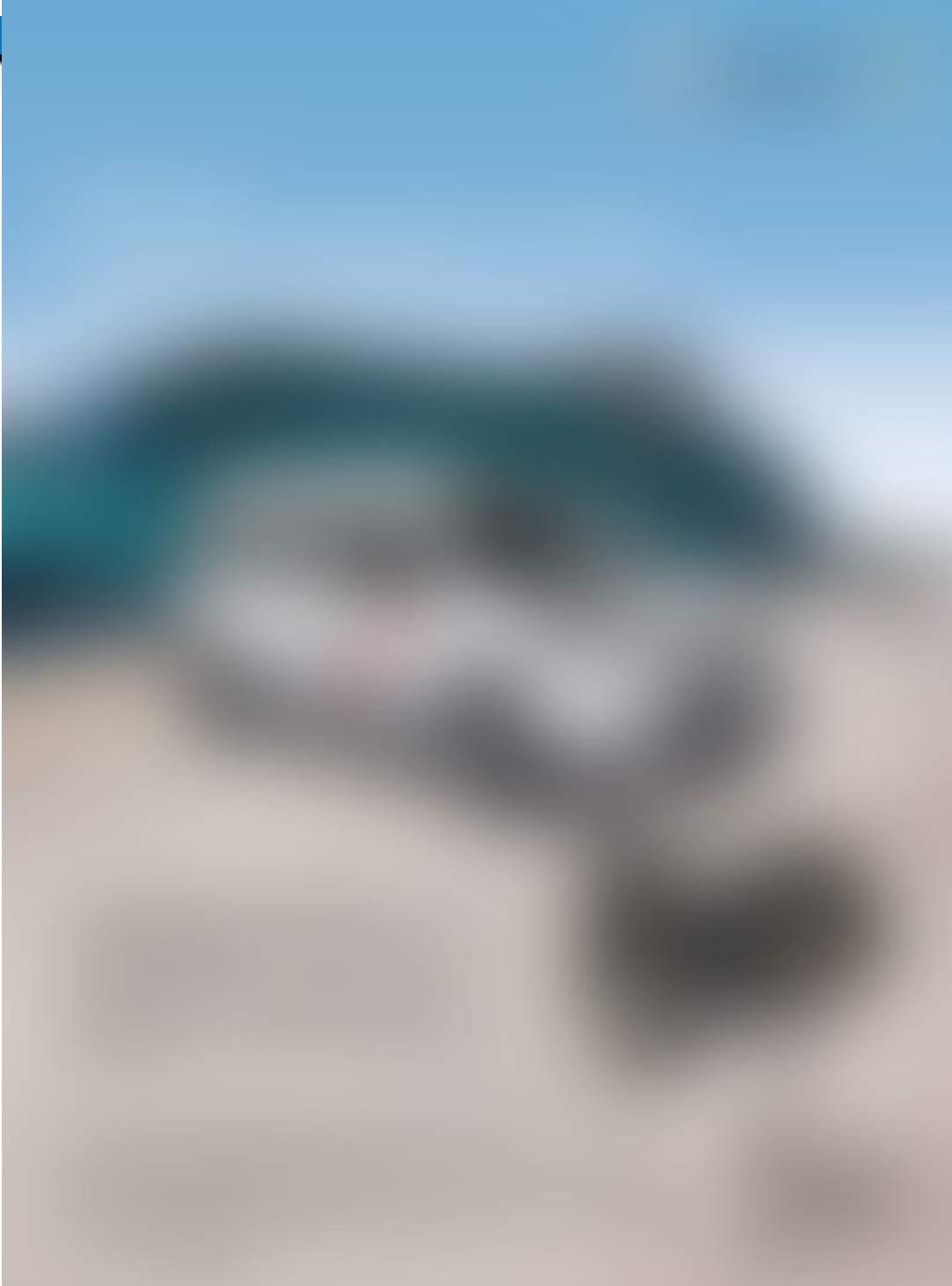
Con la llegada de los nuevos ayuntamientos muchas asociaciones han retomado las conversaciones con los responsables de transporte y movilidad haciendo especial hincapié en la necesidad de reforzar las medidas de control para evitar casos de intrusismo. Es el caso de Marbella, otra ciudad especialmente castigada por la piratería, donde el área de Sostenibilidad y Participación ha solicitado un informe jurídico para saber cómo aplicar la normativa andaluza que permite inmovilizar vehículos utilizados para el servicio ilegal del transporte de viajeros.

Desde el pasado 1 de julio, coincidiendo con la temporada alta, el Consistorio marbellí ha puesto en marcha un operativo municipal contra el intrusismo en la que participan, además de las asociaciones del sector, Policía Local y responsables de la Guardia Civil de Tráfico. En una semana, y a falta de datos más actualizados, se sancionaron siete vehículos.

El dispositivo está compuesto por un oficial de Policía y cuatro agentes, además de otros dos de paisano, pero el Cuerpo al completo tiene entre sus tareas vigilar e informar sobre la presencia de conductores que practican esta competencia desleal e ilegal, sobre todo en aquellos lugares donde se concentra el turismo en la ciudad.

Además, se ha puesto en marcha una campaña informativa dirigida especialmente a los visitantes, que suelen ser el objetivo de los piratas. Puerto Banús o establecimientos hosteleros serán algunos de los lugares en los que se repartirá información sobre el sector en varios idiomas, para concienciar a los turistas de los peligros de usar cualquier transporte irregular.

Mientras, en Madrid, las asociaciones del sector piden al nuevo equipo de gobierno local más medidas contra el intrusismo. Tanto Federación Profesional del Taxi como la Asociación Gremial, cuyo presidente se reunió con la nueva alcaldesa Manuela Carmena, han lamentado públicamente la falta de inspección. Desde Federación ya han anunciado que solicitarán el restablecimiento del cuerpo de inspección de transporte de la Policía Municipal porque, recuerdan, además del intrusismo externo también sufren el interno.



Leal y Mejía denuncian “irregularidades, amenazas y coacciones”

Miguel Ángel Leal y Ángel Julio Mejía, secretario y vocal respectivamente de la Asociación Gremial de Madrid, aseguran llevar tiempo denunciando “irregularidades, amenazas y coacciones por parte del presidente” Julio Moreno. Estas son algunas de las afirmaciones hechas por ambos directivos en un comunicado conjunto remitido a los medios. Críticas que tienen su origen en la división de la directiva de Gremial Madrid, AGATM, que se remonta a la primavera pasada. En este primer comunicado los dos dirigentes pretenden dar respuesta a los ataques vertidos contra ambos en el último número de la revista de la asociación y firmados por el propio presidente Julio Moreno y por la tesorera Estrella Villalba. En clara oposición a Moreno, Leal y Mejía ya han manifestado su intención de encabezar una lista electoral para el próximo 18 de octubre.

“Lo que le interesa al Socio de Gremial, no es la rabia de Julio Moreno contra aquellos que le llevan la contraria”, sino mejorar la “lamentable situación” de la entidad, aclaran también en la nota. Opinan que la Asociación “no está para ser usada como arma contra otras entidades, sino al contrario, para unir, para que sea la casa de todo taxista, independientemente de su forma de pensar”. Asimismo consideran lamentable que se utilice la citada revista “como un arma destructiva al servicio de un presidente, que sigue una política dictatorial y al servicio de su interés personal”.

Señalan abiertamente en el comunicado que tanto el presidente como “sus chivos expiatorios prefieren gastar ingentes cantidades económicas en costosas cámaras de vigilancia para fiscalizar a los trabajadores, en lugar de pagar sus sueldos”. Hacen suyas, además, las palabras del propio Moreno cuando asegura que “el dinero no se lo ha llevado ningún miembro de la directiva” para responder lo que han calificado como “repugnantes insinuaciones de la tesorera”.

Como futuros candidatos, una de sus prioridades será mantener puntualmente informados a los socios de la delicada situación de la entidad. También se proponen “hacer atractiva la entidad para frenar la huida de socios, prestándoles un mayor y mejor servicio”, concluye el comunicado.



Miguel Ángel Leal.



Ángel Julio Mejía

Extra in extremis en AGATM

Después de que esta publicación hiciera público el pasado 15 de julio que los trabajadores de Gremial Madrid no cobrarían la paga extra, la presión mediática y de los propios empleados provocó que la presidencia iniciara intensas gestiones con los clientes pendientes de cobro para tratar de recabar ese dinero. 10 días más tarde la entidad comunicaba que finalmente iba a ser posible abonar la extraordinaria.

Según fuentes muy próximas a la asociación, la directiva ha conseguido obtener una partida presupuestaria económica procedente de cobros pendientes de los servicios de Radio Taxi Gremial prestados a centros sanitarios públicos de la CAM, por un importe cercano a 100.000 euros. Con esta cantidad se hace frente a la extraordinaria y se prevé, en principio, que lo sobrante quede destinado para las nóminas de agosto, si bien no cubriría el total del gasto salarial. La confirmación del pago de la entrada de este dinero no se dio a conocer de manera oficial por la directiva hasta el sábado 25 de julio. Hasta ese momento solo se sabía que no había paga extra.

Desde que se supo que no iba a haber extraordinaria, el Comité de Empresa, formado por seis miembros, por cierto, todas ellas mujeres, emprendió una serie de acciones, entre ellas solicitar a la presidencia por escrito un informe sobre el estado de las cuentas de la entidad, según nuestras informaciones. Se les facilitó un documento muy escueto que habría hecho llegar al sindicato UGT buscando el amparo laboral.

También sabemos que durante esos diez días de incertidumbre se vivió una gran tensión debido a la preocupación por la situación económica de la entidad y por el futuro laboral. De hecho, poder cobrar in extremis la paga extra de julio supone un pequeño respiro pero en ningún caso, nos aseguran, ha devuelto la tranquilidad a los trabajadores.

Sigue la incertidumbre

De acuerdo con nuestras fuentes, al cierre de esta edición, no existía certeza de cómo se iba a hacer frente al pago de las próximas nóminas. Ahora mismo, según lo que conocemos, la vía más eficaz para poder hacer frente a los pagos de la entidad, y la única que nos consta, es la reclamación constante de los cobros pendientes por servicio de radiotaxi. Siguen reclamando deudas y “se supone” que se cobrará el dinero reclamado, pero, de momento, “solo se supone”.

Esas mismas fuentes nos confirman que uno de los más interesados en que se abonen esas deudas es el propio presidente porque “quiere cobrar hasta el último céntimo”. A diferencia de muchos trabajadores, él sí está bien pagado, entre otras razones porque es la propia directiva la que fija sus emolumentos. Por eso, nos insisten las mismas fuentes “sobre todo quiere cobrar él”.

La mala situación económica de Gremial viene de largo, pero hasta este momento no había habido un serio problema de liquidez. En su última asamblea, la asociación presentó un ejercicio negativo con más de 265.000 euros de pérdidas, déficit al que hay que sumar el acumulado de los últimos años y que puede llegar a superar 1.000.000 euros.

Fallece el abuelo taxista de la Reina Letizia



Francisco Rocasolano visitando Tele Taxi.

Francisco Rocasolano, abuelo materno de la Reina Letizia y taxista jubilado falleció en la noche del 27 de julio tras dos días ingresado en el Hospital Clínico Universitario de Salamanca. Rocasolano ejerció como taxista durante 23 años y recibió en 2010 una placa homenaje coincidiendo con el 30 aniversario de Tele Taxi. Durante la visita a la sede de la Federación Profesional del Taxi, guiado por el entonces presidente de Federación Profesional del Taxi Mariano Sánchez, el abuelo de la actual Reina recordó alguno de los coches que condujo durante sus años en el sector desde que en los años 60 probara suerte en el taxi hasta su jubilación en 1983. Estuvo con él en todo momento su amigo Emiliano, quien le acompaña a todos lados desde hace 40 años. No fue la única ocasión en la que el abuelo taxista más "real" apoyó a su sector, y en 2012 acudió como invitado al stand que tenía el taxi durante Fitur. Desde el sector, taxistas anónimos y la Federación Profesional del Taxi han manifestado sus condolencias a la Reina Letizia y al resto de su familia.

Primera propuesta de tarifas en agosto

Inés Sabanés y José Antonio Díaz, Concejala y Coordinador General de Medio Ambiente y Movilidad respectivamente han informado al sector del taxi de que la primera propuesta tarifaria estará disponible en el mes de agosto. Además, hablaron de "las posibles mejoras que se pueden aplicar a este servicio público en la capital" para así "facilitar políticas que permitan a los ciudadanos más desfavorecidos hacer uso del servicio de taxi mediante un bono social". Por su parte, la concejala Sabanés trasladó el mensaje claro de que "el cambio de modelo de movilidad a favor del transporte público" es uno de los ejes prioritarios para el Ayuntamiento.

Solimat cierra en negativo un ejercicio difícil

El pasado mes de julio, la mutua Solimat celebró en Toledo su Asamblea General Ordinaria en la que presentó un resultado negativo de 1,1 millones de euros debido en parte a la adaptación a la nueva normativa en materia de provisión de fondos mutuales, ahora mucho más exigente y elevada.

Para su presidente, Ángel Nicolás García, “la cifra del ejercicio 2014 no ha sido buena a pesar del esfuerzo realizado por los trabajadores” y lamentó que la actividad de la mutua dependa de la siniestralidad, algo que no se puede controlar a pesar de la dedicación e implicación de quienes conforman la mutua. Durante la asamblea, que se desarrolló con normalidad, el presidente tuvo unas sinceras y especiales palabras de agradecimiento al sector del taxi, “siempre comprometido con la mutua”, aseguró. Al taxi, bien representado por diversas asociaciones y cooperativas del sector, y al resto de mutualistas, agradeció también su esfuerzo.



Diferentes imágenes de la asamblea.

Entre las novedades presentadas por la directiva correspondientes al ejercicio 2014, se informó a los mutualistas sobre la apertura de nuevos centros en Ciudad Real, Guadalajara y Cuenca, que darán cobertura a más de 100.000 trabajadores en Castilla-La Mancha. Además, insistieron desde la dirección en la importancia de otras ciudades, como Madrid, donde se centra parte importante de su actividad gracias a su vínculo con el taxi, como en Ávila, cuya presencia en dicha ciudad castellanoleonesa quieren mantener.

También se destacó la colaboración con Cáritas, para recogida de alimentos, las campañas de concienciación y la colaboración con empresas y administraciones, así como asociaciones del transporte.

Carlos Herrera, reelegido presidente de SCAT



Herrera durante la última asamblea de Cooperativa

Con 343 votos, de un total de 349 votos válidos, Carlos Herrera revalida su cargo como presidente al frente de la Sociedad Cooperativa del Taxi de Madrid en unas elecciones tranquilas sin oposición celebradas el 15 de julio. A pesar de haber únicamente una candidatura, durante todo el día la sede social de Cooperativa recibió socios que decidieron ejercer su derecho al voto. El nuevo equipo directivo cuenta con caras conocidas si bien a partir de hoy variarán sus funciones dentro del Consejo. Así, Ruperto Moreno (342 votos) es ya el nuevo vicepresidente, mientras que Óscar Estebanz (341 votos) se convierte en el nuevo secretario y Carlos Plaza (341 votos) en el encargado de tesorería. Se mantienen como vocales Juan Manuel Fernández (338 votos) y Leonardo Movilla (344 votos), a quienes se unen Javier Blanco (338 votos) y Francisco Cibreiro (338 votos), quien hasta ahora ejercía el cargo de vicepresidente.



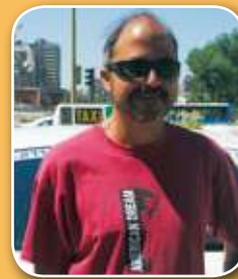
PREMIADOS METAL LUBE



Eduardo Mansilla
24 años como taxista
Licencia 04062



Jaime Sacristán
2 años al volante
Licencia 13023



Javier Sánchez
18 años en el taxi
Licencia 13975

NACIONAL

Rechazo “profundo” a las intenciones de liberalización de las VTCs

En un comunicado conjunto, todas las Asociaciones Elite de España han mostrado su “más profundo rechazo e indignación” a la nota de prensa emitida por la Comisión Nacional del Mercado de la Competencia, CNMC, en la que pide reducir las barreras en el mercado de las VTCs. Para Élite, los cambios normativos propuestos por la Comisión “son del todo invariables para la supervivencia del taxi como tal” y lamentan que el Gobierno proteja “más a empresas privadas que a un sector de servicio público”. En su opinión, la CNMC pretende la liberalización de todo el servicio de traslado de viajeros en automóviles de turismo, sin tener en cuenta que el taxi está “absolutamente regularizado por la Administración”, obligándoles a competir en “clara desventaja”. Adelantan que, para defender su futuro y el de sus familias, tomarán las medidas “coercitivas” que estimen oportunas para la defensa de un sector público “con más de 100 años de antigüedad, y que merece un respeto y un reconocimiento por parte de la Administración”.

La CNMC pide eliminar barreras

La nota que ha causado este malestar en el taxi fue comunicada a finales del mes de julio por la

Comisión que, en sendos informes sobre la modificación del ROTT y de la Orden FOM/36/2008, recomienda no equiparar los vehículos del alquiler con conductor al taxi y no imponer la existencia de restricciones en las VTCS por una “pretendida analogía” con el taxi. Recuerda la CNMC, que la modificación de ambas normativas se producen en un nuevo contexto regulatorio tras la aparición de lo que califica como “elementos novedosos” que afectan al sector y a la dinámica del mercado. “En especial, la economía colaborativa”. Un nuevo modelo de prestación de servicios, entre los que se encuentra el transporte discrecional de viajeros en vehículos privados y que plantea, según la Comisión, “importantes beneficios a los consumidores en forma de mayor competencia, mayor eficiencia, menores costes de transacción y reducción de los problemas de información asimétrica, entre otros”. Señalan además que para garantizar dichas ganancias es necesario que la regulación no introduzca “distorsiones innecesarias” en el funcionamiento del mercado. Valora positivamente algunos cambios, eliminando restricciones, si bien considera que todavía puede hacerse más. Creen que este tipo barreras - disponer de un número mínimo de vehículos, exigencias en base a la base de operaciones o estar obligados a arrendar todas las plazas- suponen un “perjuicio directo” para los operadores.

Informes de la CNMC

Ada Colau, nueva presidenta del AMB



Colau durante la votación.

La alcaldesa de Barcelona, Ada Colau, es desde el pasado 23 de julio nueva presidenta del Área Metropolitana de Barcelona. Elegida con 65 votos a favor, 17 en contra y cuatro abstenciones, Colau presidirá el Consejo Metropolitano del Área hasta 2019.

En su primer discurso, la nueva presidenta ha hecho énfasis en el trabajo conjunto de todas las fuerzas políticas para lograr unos municipios "más sostenibles y más justos, en el marco de una institución más transparente, más eficiente y más abierta y cercana a los ciudadanos y ciudadanas". trasos en los planes de futuro porque habrá cuatro años por delante y no dos como hasta ahora.

Pidetaxi llega a Aragón

De la mano de Radio Taxi Zaragoza, Pidetaxi, la app creada por la Asociación de Radio Taxis de España, ARTE, llega a Aragón. Se suma así a las últimas incorporaciones en Segovia y Santander, que amplían la cobertura de esta aplicación en nuestro país. A través de la app Pidetaxi, cualquier usuario podrá solicitar un taxi no solo en Zaragoza, sino en cualquiera de las ciudades en las que ya está presente.

El taxi de Málaga quiere que se agilice la reciprocidad modulada

Los taxistas de Málaga se han reunido con el director general de Movilidad del Gobierno andaluz, Rafael Chacón, para pedir la entrada en vigor del decreto que recoge el principio de reciprocidad modulada acordado en diciembre de 2014 pero todavía sin aplicación. El presidente de la Asociación Unificada Malagueña de Autónomos del Taxi, José Royón, considera esencial que se "oficialice" ese acuerdo y para ello reclama al gobierno andaluz su publicación en el Boletín Oficial de la Junta Andaluza (BOJA), según recoge Europa Press. Tras el paréntesis electoral autonómico, la asociación ha vuelto a recordar por escrito al nuevo Ejecutivo el acuerdo alcanzado con los anteriores responsables de la Consejería, sin dejar de insistir en la necesidad de su publicación en el BOJA. "Documentos de este tipo son de vital importancia, no sólo porque oficializan los acuerdos alcanzados por los actores del conflicto sino porque, de su cumplimiento, depende el no regreso al conflicto", han señalado José Royón.

Desde el taxi confían en que el Ejecutivo autonómico cumpla el acuerdo alcanzado y "no quede en el olvido". También recuerdan que la Junta se comprometió a publicar el decreto de reciprocidad modulada antes del verano de 2015. Su publicación en el BOJA permitirá a los taxistas de la capital acudir, bajo pre contratación, a cualquier localidad a recoger viajeros con destino al aeropuerto de Málaga, al puerto de la capital y a la estación de trenes Málaga-María Zambrano. Si en los próximos días no se concreta la publicación del decreto en el BOJA, no se descartan nuevas movilizaciones, aunque desde la Asociación Unificada también han aclarado que será algo que deberá decidir el conjunto del sector del taxi de Málaga capital.



Colau durante la votación.

Más ayudas al sector, principal demanda del sector valenciano

La Federación Sindical del Taxi y USO Taxi CV mantuvieron un primer encuentro el pasado mes de julio con el nuevo concejal de movilidad de Valencia, Giuseppe Grezzi. Más ayudas para la adquisición coches ecológicos y mejorar la lucha contra el intrusismo fueron algunos de los temas abordados. Aunque desde el ayuntamiento el nuevo concejal ha pedido al sector "paciencia", sí se han comprometido a mantener reuniones periódicas, la próxima en dos semanas con el resto de asociaciones del taxi.

Por su parte, la Federación y USO Taxi han pedido al nuevo equipo de gobierno local subvenciones para el uso de vehículos híbridos, eléctricos y adaptados, además de eximirles del impuesto de circulación. Desde el Ayuntamiento han recordado al sector que del 16 al 22 de septiembre tendrá lugar la Semana de la Movilidad y que contarán con el taxi para la imagen corporativa.

Según explicó Grezzi, su prioridad es reducir el uso del coche en la ciudad, y para ello se va a reunir con todos los sectores para ir trabajando en esa línea. Desde Federación y USO proponen eliminar el aparcamiento en el carril del taxi, una medida que estudiarán desde el ayuntamiento.

También se abordó la problemática del intrusismo y la piratería, un tema fundamental para el taxi y para el usuario. Al respecto, el concejal anunció que colaborarán con la Concejala de Policía Local, Sandra Gómez, y que en unos días se intentará preparar una reunión conjunta para acabar con esta problemática.

Taxistas piden un teléfono único para todo el país

A través de la plataforma Change.org, Santia Muñoz Contreras pide al Ministerio de Fomento que se declare al sector del taxi de interés público y que doten a la Asociación Nacional del Taxi de un número de teléfono de tres cifras para todo el territorio nacional. Con la intención de poder luchar contra los piratas, esta iniciativa, que apenas lleva 24 horas en la famosa plataforma, lleva ya 100 firmas de profesionales del sector. Entre los comentarios, algunos de los que han decidido firmar esperan mejorar el sector del taxi y conseguir el reconocimiento público. En funcionamiento desde primeros de mayo, la Asociación Nacional del Taxi ha lanzado una aplicación con la que pretenden hacer frente a sus competidores. “Queremos que el taxi sea la única opción del usuario”, explicaban en mayo Avelino Gómez y Emilio Guillén, presidente y vicepresidente respectivamente de una organización que quiere convertirse en el referente nacional a la hora de pedir taxi.

Élite colabora en la detención de un ladrón de taxis

Desde el pasado domingo hay un ladrón de taxis menos en las calles de la capital gracias a la colaboración de la Asociación Élite Taxi Madrid. Una taxista de dicha entidad, que sospechó de su cliente, dio la voz de alarma cuando identificó su modus operandi.

El presunto ladrón siempre actuaba del mismo modo. Vestido de manera elegante, para evitar sospechas, pedía a sus víctimas que detuvieran sus vehículos frente a un edificio. Alegando problemas en las piernas, les solicitaba que bajaran a avisar a su mujer, quien supuestamente vivía en dicho domicilio. Durante ese lapso de tiempo, aprovechaba para robar dinero, gafas, móviles y, si el taxista dejaba las llaves en el contacto, también sustraía el vehículo.

Cuando el domingo procedió a hacer lo mismo con una conductora de Élite Taxi Madrid, no sabía que le identificarían. La conductora, que conocía su método de robo, se negó a abandonar el vehículo, momento en el que el presunto ladrón abandonó el taxi sin abonar la carrera. Preocupada, decidió seguirle y previno a otras compañeras de sus dudosas intenciones, tal y como nos ha contado el presidente de Élite Madrid, José Miguel Fúnez. Pero el ladrón no se



Primer frente internacional contra los ilegales

La Asociación Élite Taxi de Madrid y Taxistas Organizados de la Ciudad de México han creado un frente internacional contra Uber y Cabify en el mundo. En un encuentro virtual, ambas organizaciones denunciaron la “operación ilegal” de ambas empresas que ponen en peligro a todo el sector del taxi. Desde la asociación madrileña, su presidente José Miguel Fúnez ofreció su apoyo a los “hermanos mexicanos” en su lucha contra Uber. Una empresa “ilegal” y que “va mintiendo por los países donde pretende operar”. Fúnez solicitó a las autoridades mexicanas “que muestren un poquito de cordura”. “Les pido que antes de regular comiencen a desviar la mirada a sus ciudadanos y sus taxistas, que no olviden quien los ha puesto en el poder”, recordó el presidente de Élite. En el encuentro también participó el investigador de delitos informáticos Julio A. Téllez Valdés para quien las operaciones de Uber y Cabify deberían ser “cuestionadas” e “investigadas” para evitar que se ponga en riesgo a sus usuarios. En su opinión, estas apps recaban información privada que se aloja en países como EEUU donde no existe una Ley de Protección de Datos.



Rueda de prensa en México. Foto todotexcoco.com

Operación tortuga en Colombia contra Uber

Durante el 29 de julio, los taxistas colombianos se manifestaron por todo el país para protestar contra los piratas y, concretamente, contra la app estadounidense Uber. Con marchas lentas, los profesionales colapsaron algunas de las principales capitales del país sudamericano.

Desde las asociaciones organizativas del sector denuncian la falta de acción del Gobierno para combatir esta aplicación que, explican, no ha sido reglamentada en el país. Bogotá, Barranquilla, Cartagena, Bucaramanga y Cali fueron algunas de las ciudades en las que se desarrolló la denominada “operación tortuga”.

dio por vencido e intentó engañar a un tercer profesional. Estaba a punto de conseguirlo cuando dieron con él. “El compañero me lo agradeció después”, nos comenta Fúnez.

Aunque salió corriendo cuando se vio rodeado por los profesionales, los taxistas de Élite no le perdieron de vista mientras llegaba la Policía Nacional, quien finalmente procedió a su detención. El presunto ladrón se encuentra detenido y sobre él pesaba una orden de busca y captura, así como otra de expulsión de nuestro país.

“Queremos que se inmovilicen los vehículos que realizan transporte pirata”

Ángel Bravo Tardáguila es el nuevo presidente de Uniatramc Federal y Madrid. Incentivar la formación es una de sus prioridades y anuncia, como novedad, que a partir de septiembre impartirán cursos de la cartilla municipal del taxi.

Otro de los grandes asuntos es trabajar para combatir las nuevas amenazas tecnológicas en el transporte y en el taxi. Un problema que durante todo este año han generado una gran alarma y una verdadera espiral de protestas en las principales capitales europeas. Para luchar contra ello solicitan, entre otras medidas, la inmovilización inmediata de los vehículos piratas y aumentar el número de inspectores en la Comunidad de Madrid.

Gaceta del Taxi.- ¿Cómo ha sido su desembarco en sus nuevas responsabilidades? Aunque muchos asocian UGT-Uniatramc únicamente con el sector del taxi, ustedes no solo defienden al taxi...

Ángel Bravo.- Hemos estado muy ocupados y nuestras primeras actividades han sido reabrir la sede en Madrid y reformar las instalaciones para montar el aula de formación autorizada y homologada, que ya está lista. Aprovecho para informar a los taxistas de que, como novedad, en septiembre impartiremos en nuestra sede por primera vez los cursos para la obtención de la cartilla municipal de taxi. Además de ofrecer todo tipo de servicios para los autónomos y otro tipo de cursos como riesgos laborales, salud... Creemos que es un avance muy importante para nosotros. Quiero recordar que Uniatramc representa a la inmensa de autónomos de transporte ligero y negocia acuerdos de interés profesional con distintas empresas como si fuera un convenio colectivo. Me refiero a la figura del autónomo dependiente, TRADE, aquel que trabaja para una única empresa más del 75% del tiempo.

G.T.- Uno de los principales problemas a



Ángel Bravo Tardáguila, nuevo presidente de Uniatramc Federal y Madrid.

las que se enfrenta el sector es el intrusismo y en especial la amenaza de la economía colaborativa. ¿Cómo está abordando este problema Uniatramc?

A.B.- De momento ya nos hemos reunido con los diferentes grupos parlamentarios para trasladarles toda la problemática que tiene el taxi con Uber y con el intrusismo. Al ver todo lo que está sucediendo en Francia, estamos volcados al 100% para que plataformas tecnológicas, como Uber, desaparezcan totalmente. Pero insisto, no solo esta aplicación, sino también otros peligros, como son los particulares que hacen este tipo de servicios ilegales en sus vehículos. Es precisamente este tipo de intrusismo el más difícil de combatir.

Desde Uniatramc hemos presionado y solicitado que se modifique la Ley de Transportes de la Comunidad de Madrid para que, al igual que en otras comunidades. Queremos que se inmovilicen los vehículos que realizan este transporte pirata. Queremos que una vez detectada la infracción se les retire el vehículo, como sucede en Andalucía. Al quitar la herramienta que utiliza el pirata para perjudi-

“Estamos volcados al 100% para que Uber desaparezca totalmente”

car al sector del taxi le estás quitando de verdad de la circulación. Es una cuestión que solicitamos al Partido Popular pero que no se aprobó. Ya estamos trabajando para solicitar una reunión con las nuevas administraciones, aunque en el caso de la inmovilización afectaría al nuevo equipo de Cifuentes, y esperamos poder reunirnos en septiembre con el nuevo Consejero de Transportes para abordar este y otros temas que afecten al taxi.

G.T.- El transporte y el taxi en particular están siendo muy combativos con estas plataformas porque entienden que el objetivo es atacar a la columna vertebral de este sector. ¿Comparte estos criterios?

A.B.- Entiendo que con el trabajo colaborativo lo que se pretende en realidad es abaratar costes salariales. No existe ni

relación laboral, ni seguro médico, ni defensa a nivel de derechos del trabajador porque esta figura desaparece y se convierte en colaborador. Sin embargo, hay sentencias en las que queda demostrado que sí existe una relación laboral entre la empresa y los colaboradores, por lo que les obligan o bien a darse de alta como autónomos o bien a contratarles como asalariados. En el caso de Uber, no quiere tener ni cargas laborales ni sociales, provocando una situación de desprotección hacia sus trabajadores totalmente ilegal desde un punto de vista laboral. También hay un claro incumplimiento fiscal.

No hay que olvidar que en España y en Europa el sector transporte está regulado y contingentado, porque nuestras normativas obligan a la propia administración a que haya cierto equilibrio entre oferta y demanda. Lo que no puede ser es lo que está ocurriendo que un día haya miles de personas ofreciendo transporte de mercancías o de viajeros porque eso hunde a las empresas que están ejerciendo legalmente esa actividad desde hace años y de manera profesional. Lejos de crear empleo, lo que se está haciendo es destruirlo y poner en peligro el sector.

Más efectivos contra los piratas

G.T.- Además del intrusismo "tecnológico", el que nunca ha dejado de existir es el

"El trabajo colaborativo pretende abaratar costes salariales"

típico pirata de aeropuerto y estaciones. ¿Por qué es tan complicado acabar con este tipo de actividad ilegal?

A.B.- A diferencia de las aplicaciones como Uber, que tienen una estructura establecida y a la que podemos combatir con mayor o menor facilidad, la realidad es son los propios taxistas los encargados de investigar y detectar quiénes están realizando estas prácticas ilegales y después denunciar. La razón es que hay una carencia de control e inspección por parte de las autoridades cuando todos tendrían que estar cumpliendo con las reglas que existen para el transporte. Actualmente, al incumplirse esto por parte de los intrusos, el taxi se encuentra en clara desventaja. Aunque desde las asociaciones intentamos frenar este tipo de prácticas la realidad con la que nos encontramos es que es muy difícil de demostrar.

G.T.- ¿Han tenido algún contacto con el nuevo equipo municipal, liderado por Manuela Carmena?

A.B.- No estamos en absoluto satisfechos con la actuación del anterior gobierno del Ayuntamiento, si bien no hemos tenido oportunidad de saber cómo afrontará este problema el nuevo equipo de Carmena. Sí que podemos decir que los anteriores responsables han pasado de puntillas por este tema. Es verdad que recogen nuestras peticiones y atienden nuestras demandas pero no se han puesto medios para combatir este problema. Existe en los últimos años una dejación de funciones por parte de las administraciones públicas total. Lo que hay que hacer desde la administración es poner los efectivos necesarios para combatir el intrusismo y también que se cierren las páginas web que ofrecen este tipo de servicios sin licencia.

G.T.- Las plataformas tecnológicas están haciendo estragos en el transporte europeo y han provocado importantes protestas en cadena en varias capitales. ¿Qué opinión le merece la actuación de la Unión Europea?

A.B.- En Europa soplan aires de liberalización, si bien no muestran una postura clara ante toda esta situación. Hay un Parlamento dividido y es algo que nos preocupa mucho porque también está por medio el TTIP, el tratado de libre comercio con Estados Unidos, que puede conllevar a que se obligue al parlamento a cambiar muchas leyes, especialmente en temas de comercio, comercio electrónico, donde entraría Uber. Todas las organizaciones de autónomos estamos tremendamente preocupados porque puede derivar en la liberalización del sector servicios. A Uniatramc, como organización que defiende a los autónomos del transporte, no solo del taxi, nos preocupa mucho la deriva que esto pueda traer.

Uniatramc denuncia "carencia de control e inspección"

G.T.- Aunque al taxi no le afecta, al transportista sí le preocupa la modificación del sistema de módulos. ¿Qué que reclama Uniatramc al Gobierno?

A.B.- Aunque no se aplica al taxi, en el transporte sí ha habido varios cambios fiscales que inquietan a los autónomos. El Gobierno ha llevado a cabo una rebaja del



Para Bravo, las administraciones públicas no trabajan para acabar con el intrusismo.

Justicia, futuro y economía

Pedro Mostaza ha dado el relevo en la dirección en Uniatramc a Ángel Bravo. Taxista en ejercicio, estas son sus opiniones sobre lo que de verdad preocupa ahora al taxi.

Respaldo judicial: Es importante resaltar que el poder judicial sí nos ha dado la razón. Las medidas cautelares están ahí y hay que agradecer a los compañeros de la asociación madrileña que han trabajado para conseguirlo. Que la demanda no haya venido del Gobierno a través del Fiscal General del Estado es algo que lamentamos. Falta que el legislativo tome también cartas en el asunto y atajar la situación. Esto -Uber- está prohibido y se tiene que cerrar. Ahora parece que están haciendo los deberes, pero ha sido tras la reacción del sector y sus medidas de presión. Nosotros desde Uniatramc apoyamos cualquier acción que ayude a combatir cualquier forma de intrusismo.

Economía colaborativa: Sobre este tema, el gabinete jurídico de UGT ya realizó el año pasado un extenso trabajo jurídico al ver el desembarco de lo que ellos llaman economía colaborativa y analizar todas las ilegalidades que entran a través de esa puerta. Entre las conclusiones se explicaba que el trabajo colaborativo no está recogido en la legislación laboral española, si bien existe en otros países. En España solo hay dos figuras: o asalariado o trabajador autónomo. Además de esto, trabajar sin licencia implica que no se tienen los seguros pertinentes, por lo que los usuarios están totalmente desprotegidos. Y si hay intercambio de dinero entre el usuario y el conductor, la ley exige que haya un seguro de responsabilidad civil.

Futuro: Creemos que hay que ser prudentes con los experimentos, como ha sucedido en Madrid con las tarifas fijas o las recogidas sin coste. ¿Podemos recoger a cero y asumir costes? Creo que no. El problema es que muchas veces algunos no quieren o no pueden ver el potencial que tiene el taxi. Somos un sector claramente sobredimensionado, y sí, es un problema, pero hagamos de este problema una ventaja. Al ser tantos, podemos llegar a los usuarios en un corto espacio de tiempo.



importe de los módulos, que pasa de de 300.000 a 75.000 euros, algo que nos parece desproporcionado. Nosotros solicitamos, y así se lo hemos hecho saber a todos los grupos parlamentarios, que se amplíe a 150.000 euros. Y todos los parlamentarios han parecido entender que esta reforma se queda corta y que iguala a todos los transportistas, cuando no todos somos iguales. No es lo mismo quien se dedica al transporte ligero y quien tiene más de un camión y que, con la nueva modificación tributaria, pasaría de esa cifra de 75.000 euros. Es un caballo de batalla importante para nosotros que no queremos dejar pasar.

Pilar G. Matorra

Si quieres que tus anuncios FUNCIONEN

contrátalos también en el TablónTAXI



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

Gaceta TAXI **.com**

Líderes absolutos desde siempre

La vida y la muerte en clave de ens



Germán Ubillos y Aurora Viloría, coautores de "El cuerpo humano"

Tras haber publicado más de treinta títulos, desde teatro hasta novelas, pasando por numerosos de artículos de opinión, Germán Ubillos Orsolich, Premio Nacional de Teatro y nuestro más veterano colaborador, se estrena en el ensayo con su nueva obra "El cuerpo humano". Le acompaña en este viaje la doctora especialista en geriatría Aurora Viloría, experta en cuidados paliativos, a quien conoció en uno de los momentos más difíciles de su vida, la muerte de su hermana hace tres años. Entre ellos nació una amistad "creativa" que ha dado como resultado esta nueva obra en la que se reflexiona sobre la vida, la muerte y cómo afecta al cuerpo humano el inexorable paso del tiempo. La obra se presentará el próximo 6 de octubre.

Gaceta del Taxi.- "El cuerpo humano" es su primer ensayo como autor, un género al que nunca se había acercado y que, ahora, ha decidido experimentar. Siendo su debut como ensayista, ¿por qué decide un tema tan duro como éste?

Germán Ubillos.- Comencé a darle vueltas coincidiendo con la dolorosa pérdida de mi pobre hermana, quien falleció hace tres años. En pocos meses, mi querida hermana, sin que nadie pudiera hacer nada por ella. Fue vivir tan de cerca su enfermedad y los estragos que ésta producía en su cuer-

Viloría: "La muerte no es más que una parte de la vida"

po las que me llevaron a reflexionar en lo efímera que es nuestra envoltura física.

Todo me ha influido para escribir este ensayo. Soy un narrador teatral, pero creo que todo autor puede llegar a escribir un ensayo una vez llega a determinada edad y abarca todos los conocimientos, sensa-

ciones, emociones. Han sido un cúmulo de situaciones personales vividas a través de muchos años: de niño padecí una enfermedad que me mantuvo muy restringido en mis actividades físicas y luego ya de mayor he padecido depresiones muy largas que también afectan a la parte física.

Aunque no es mi territorio, me he propuesto escribir algo sobre el cuerpo humano, pero no desde un punto de vista orgánico, sino desde la experiencia, las sensaciones y emociones. También me he querido justificar a mí mismo de las limitaciones a las que me somete el cuerpo. Justificarme a mí mismo es el leitmotiv de todo el libro. Es un libro pagano, dicen mis amigos sacerdotes.

G.T.- Habla de justificación como leitmotiv del libro. ¿Qué es lo que necesita justificar?

Germán Ubillos.- Creo que los excesos cometidos durante mi juventud están ahí y tal vez me están pasando factura. La fama alcanzada tan joven, moverme en círculos muy selectos durante años, los viajes... Todo ello descuadró algunas cosas en mi interior y puede ser que ahora los esté padeciendo físicamente.

G.T.- Además de estrenarse como ensayista, es también la primera vez que trabaja con otro autor en la elaboración de una obra literaria. ¿Cómo nace esta colaboración con la doctora Viloría?



El paso del tiempo, la vida y la muerte, temas transversales de este ensayo.

Germán Ubillos. - En mi vida apareció alguien que se ha convertido en una fuente de creatividad. Ha sido una amistad muy creativa que nació durante el tiempo que estuvo tratando a mi hermana en cuidados paliativos y ambos hemos notado que nos enriquecemos mutuamente como si fuéramos una bomba de energía. Desde ese momento hemos colaborado mucho, porque también fue esa experiencia tan próxima a la muerte la que sirvió de base para mi anterior novela "Más allá del purgatorio". Pero hasta ahora no habíamos decidido escribir un único libro desde perspectivas diferentes.

G.T.- ¿Qué aporta usted al ensayo, Aurora?

Aurora Viloria. - Como ha explicado Germán, nuestra amistad viene de la época en la que atendí a su hermana en la Unidad de

Ubillos: "Cuando terminas de leer el libro te sientes mejor"

Paliativos del Gregorio Marañón. Es entonces cuando comenzamos a darle vueltas a la idea. Mi parte se refiere a la vida y a la muerte, porque entiendo que realmente hay similitudes entre el principio y el final de la vida. Me encargué de reflejar mi propia experiencia durante el embarazo, que ha sido muy intensa. Ser madre no es algo perfecto y es una fase complicada y no pasa nada por decirlo. Pensé que podría hablar de eso y de mi trabajo, que son los cuidados paliativos. Aunque aparentemente pueden ser antagónicos, creí que sería bueno hablar de ambas cuestiones.

G.T.- ¿Con qué quiere que se quede el lector una vez finalizada la lectura de su parte del libro?

Aurora Viloria. - He intentado tratar de desmitificar un poco el final, porque la muerte no es más que una parte de la vida, que forma parte de una misma realidad. Creo que a veces hay emociones, sensaciones y miedo que se repiten tanto al principio como al final. Toda pérdida es una oportunidad y hay que tener claro esto. Lo único que puedo aportar son mis experiencias en la profesión, cómo incluso en esos momentos somos capaces de reír, recordar los buenos momentos... El contacto diario con personas en la fase final de sus días te hace ver la vida de muy diferente manera.

G.T.- Ha mencionado que usted escribió durante su embarazo. ¿Cómo se compa -



Ubillos fue Premio Nacional de Teatro con 27 años, el más joven en recibirlo.

gina crear una vida cuando se trabaja a diario con la muerte?

Aurora Viloría.- Al principio fue como si mi cerebro diera la vuelta. Veo la muerte a diario como algo habitual, pero no por ello te acostumbras. Cuando tú estás dando vida y al mismo tiempo ayudas a las personas a morir es muy complicado, y sientes también miedo a la pérdida, que era algo que no había experimentado.

Sin embargo, cuando estás gestando una nueva vida, aunque tengas ciertos miedos, sabes que el final es feliz. En cambio, cuan-

do estás al final no hay un objetivo claro. En esos momentos solo puedes ofrecer lo que te hace estar mejor, las personas cercanas, las creencias. Todos le tenemos miedo a la pérdida, a dejar de ver a nuestros seres queridos, a lo desconocido, porque nadie sabe qué hay después, y sobre todo tenemos miedo a sufrir y experimentar dolor físico.

El ensayo intenta desmitificar el final de la vida

G.T.- En su opinión como experta, ¿estamos preparados ante la muerte?

Aurora Viloría.- Nadie nos prepara ni para la muerte ni para morir. Por ejemplo, durante el embarazo tenía mucho miedo a la pérdida, parecido al que tienes al final de la vida cuando vas a perder un ser querido. Todo es mucho más intenso y los síntomas parecidos, aunque el embarazo no es una enfermedad comparte ciertas similitudes con algunas enfermedades: el cansancio, fatiga, dolor. Y hay un importante componente psicológico porque te sientes más vulnerable y es paradójico, porque generas una vida, pero el miedo y la fragilidad son muy parecidos a cuando está terminando tu vida.



La geriatra Aurora Viloría ha querido desmitificar la muerte.

G.T.- Imaginamos que ambos han podido leer ya el libro completo, con las aportaciones de cada uno. ¿Cómo describiría cada uno la parte escrita por el otro?

Germán Ubillos.- La sensación que tuve al terminar de leer su libro- refiriéndose a Aurora Viloría- es que me sentí más bueno. Fue una sensación tan agradable, tonificante y gratificante que te hace sentirte mejor. No ha sido un resultado premeditado, sino que ha salido así.

Aurora Viloría.- Germán tiene una creatividad increíble y su parte es un mensaje positivo, pero con un poso de culpa, un poso oscuro que tiene él ahí. Sin embargo creo que en el fondo es optimista, una fuerza que le ayuda a iniciar nuevos proyectos y que nos arrastra a los demás cuando a lo mejor no sabíamos que podíamos hacerlo.

G.T.- Se refiere a esta primera colaboración como coautora de un ensayo...

Aurora Viloría.- Sí, porque había escrito artículos médicos y siempre me ha gustado escribir pero nunca me había planteado hacer esto. Me resultó difícil atreverme y empezar, porque no me veía capaz, pero una vez empecé me resultó sencillo. Pero al final todo ha ido fluyendo, marqué unas ideas iniciales y a partir de ahí ha ido saliendo.

Germán Ubillos.- Me encanta la gente joven y nueva. Creo que es importante también ayudar a los demás a encontrar lo que es la vocación perdida. Un problema que tenemos todos.



La máquina más perfecta del cuerpo humano

El 70% de los conductores ha suf

Aunque se estima que el 30% de los accidentes, principalmente en el sector profesional, está relacionado con la somnolencia, no existen datos estadísticos sobre la influencia de algún tipo de trastorno del sueño en la accidentalidad. Por ello, la Fundación CEA ha elaborado un completo informe del que se desprende que más de 15 millones de conductores manifiestan quedarse dormidos al volante.



Tras 17 horas despierto, los reflejos disminuyen.

“La somnolencia implica torpeza e incapacidad para mantener un nivel adecuado de vigilancia”. Tal y como advierten desde la Sociedad Española del Sueño, y recoge la Fundación Cea en su informe sobre la influencia de la fatiga y el sueño en la conducción, conducir con sueño hace más lentos los tiempos de reacción, reduce el nivel de atención sostenida y altera la capacidad de realizar correctamente una tarea compleja, por lo que la mayoría de los accidentes relacionados con la somnolencia son los que causan más mortalidad.

Según la Dirección General de Tráfico, después de la velocidad inadecuada, la conducción distraída o desatenta es un factor clave en casi un 20% de los accidentes. Una falta de concentración que, explican los expertos, suele estar relacionada directamente con la ausencia de descanso. De acuerdo con los datos manejados por la Sociedad Española del Sueño, la somnolencia diurna es la primera causa de accidentes en un 30% de los casos, especialmente en el sector profesional.

Partiendo de la base de que el acto de dormir es una de las necesidades primarias más importantes que tiene el ser humano, empleamos una tercera parte de nuestra vida en ello, si no se duerme nada

o no se descansa lo suficiente, el organismo reacciona con una serie de desajustes altamente peligrosos para el conductor. Los estudios demuestran que tras 17 horas despierto y en actividad, los reflejos disminuyen y pueden compararse con la ingesta de un whisky (0,5g alcohol en sangre). Por ello es recomendable descansar entre 6 y 8 horas antes de iniciar un largo viaje en carretera, algo que sí hace el 83,85% de los encuestados.

La somnolencia, relacionada con el 30% de los accidentes

Sobre las horas preferidas para viajar, el 87,75% suele hacerlo en las primeras horas de la mañana. Según los expertos, las horas en las que hay más probabilidad de que aparezca la somnolencia son entre las 3 y 5 de la madrugada y las 2 y 4 de la tarde. Por ello, si es de los que prefiere conducir por las tardes, evite esas horas y, en caso de no poder, haga paradas cada dos horas y evitar las comidas copiosas que pueden provocar cierta somnolencia al volante.

o somnolencia al volante

Según los datos recogidos por el informe, y atendiendo a los síntomas que el conductor ha sentido alguna vez al volante, el 71,65% de los consultados afirma haber sufrido somnolencia mientras conducía. Un dato especialmente “alarmante” para la fundación que cree “muy recomendable” potenciar la divulgación de las fatales consecuencias que acarrea conducir con fatiga o somnolencia, y que las autoridades pertinentes realicen a su vez nuevas campañas recordatorias.

También es revelador que el 59,22% de los conductores haya tenido alguna vez la sensación de quedarse dormido al volante durante un lapso de tiempo. Son los denominados “microsueños”, muy peligrosos y uno de los efectos más negativos de la somnolencia que, de acuerdo con un estudio alemán, causan el 24% de los accidentes con víctimas mortales. Estos microsueños son breves lapsos de tiempo, no pasan de 3 segundos, en los que el conductor cierra los ojos, se duerme y pierde la consciencia respecto a la carretera, señales u otros vehículos. Se suelen producir en conductores que circulan durante muchas horas y duermen poco, y son los causantes de aquellos accidentes que no tienen una explicación clara y que se producen en tramos rectos con salida de la vía.

Más descansos

Por eso es importante que ante los primeros síntomas de sueño el conductor pare

Sufrir microsueños afecta al 60% de los conductores

y descanse. Una medida eficaz y necesaria pero que no todo el mundo lleva a cabo. De acuerdo con el informe, sólo un 49,93% descansa cuando se siente cansado, un 45,90% para cada 2 horas, tal y como recomiendan las autoridades, y un 4,58% comete el error de no parar en todo el viaje. Un error grave, ya que después de 4

horas de conducción, la fatiga se apodera del automovilista si no se toman las medidas preventivas adecuadas. Y el riesgo se agrava, explican desde la Fundación, si el inicio del trayecto se comienza ya cansado y estresado tras la jornada laboral.

Es el caso de los conductores profesionales, que realizan jornadas semanales de hasta 80 horas, muchas de ellas en horario nocturno, sin descansar lo suficiente, con malos hábitos alimenticios condicionados por su actividad y situaciones de estrés por cumplir horarios de carga y descarga.



La conducción distraída, factor clave en casi un 20% de los accidentes.



Algunos vehículos llevan sistemas de detección de la fatiga.



Los microsueños causan el 24% de los accidentes mortales.

En cuanto a dónde parar, el 69,98% suele hacerlo en las áreas de descanso para tomar un café, agua o algún tipo de refresco, mientras que tan sólo un 16,05% de los conductores decide estacionar y dormir. Aunque las bebidas como el café o los refrescos nos pueden ayudar a despejarnos, recuerdan desde la Fundación que no son una solución permanente e incluso puede que, una vez pasado el efecto, la somnolencia vuelva incluso con más fuerza. Por eso lo más recomendable en estos casos es dormir y recuperar así el cansancio acumulado.

Un 4,5% de los encuestados no para en los viajes largos

Medicamentos contraindicados

El estudio también revela que los conductores españoles están muy concienciados con respecto al uso de medicamentos que producen somnolencia. Un 77,35% de los encuestados afirma haber leído primero el prospecto o bien haber sido informado por su médico. Además, un 91,76% afirman que no cogen el coche si se encuentran bajo tratamiento con medicamentos que producen somnolencia, frente a un 8,24% de conductores que sí circulan tomando este tipo de medicamentos. Desde 2012 los medicamentos peligrosos para la conducción, a los que se asocia algún efecto que merme la capacidad para ponerse al volante, deben indicarlo en el cartón con un pictograma con un triángulo rojo y un coche dentro.

Con respecto a las zonas de conducción, el informe refleja que un 78,20% de los automovilistas conducen a diario por los

mismos lugares, lo que puede generar una sensación de confianza en el conductor ante el conocimiento del trayecto de la vía y la aparición de la monotonía al conducir, uno de los factores de riesgo a la hora de sufrir somnolencia. Si esta monotonía la sumamos a la fatiga que soportamos tras una jornada laboral, el coctel puede ser mortal. Una conducción monótona, explican desde CEA, puede ser la antesala de la distracción, en un entorno donde el conductor no espera sorpresas, con una larga recta de autovía o autopista, sin luz solar, sin afluencia de vehículos y fuera o dentro del horario laboral, y convertirse en una conducción aburrida, cansada y al mismo tiempo peligrosa por la excesiva confianza que predispone la vía y la disminución del nivel de alerta que requiere la labor de conducir.

Desde la Fundación CEA creen necesario seguir informando sobre los riesgos que implica el sueño en la conducción, a pesar de que los conductores están bastante concienciados y mantienen buenos hábitos de sueño y descanso. Solicitan una mayor implicación por parte de las instituciones así como la creación de una normativa que obligue a los países miembros de UE a que los vehículos incluyan de algunos de los nuevos dispositivos de seguridad, como son los sistemas de detección de fatiga y sueño ya están disponibles en algunos fabricantes y que emiten señales sonoras cuando detectan alguno de estos síntomas en el conductor. Además, creen que debe intensificarse la difusión de este problema en los medios de comunicación, desde espacios de información y divulgativos donde expertos adviertan del riesgo al que se exponen los conductores si no se descansa adecuadamente antes de sentarse al volante.

Ojo con el calor



El verano de 2015 está siendo uno de los más calurosos que se recuerdan, con tres olas de calor casi consecutivas que nos han dejado a todos "secos". Por eso, a la hora de coger el coche, es importante tener en cuenta algunos factores para conducir seguros y sin riesgos. En el caso de los vehículos, tal y como recuerda CEA, hay que mantener un nivel adecuado del líquido refrigerante y verificar que está en buen estado para garantizar su correcto funcionamiento. Comprobar que la batería tenga suficiente líquido, así como el funcionamiento del aire acondicionado y el estado los neumáticos. Una presión baja y las altas temperaturas pueden provocar un reventón.

Para que el conductor se encuentre cómodo, lo ideal es que la temperatura ideal se sitúe entre los 19 y los 24°C. Conductor a temperaturas más altas provoca fatiga, somnolencia, aumento del tiempo de reacción y del nivel de estrés, algo que puede desencadenar en un accidente. Por ejemplo, si un conductor circula a 90 km/h con calor, ante una situación inesperada recorre 41 metros antes de tocar el freno. Si estuviese en un ambiente más fresco tan sólo recorrería 16 metros. De este modo, es recomendable ventilar el vehículo, evitar las horas centrales del día, conducir con ropa adecuada, llevar gafas de sol, beber líquidos, realizar comidas ligeras, descansar, aparcar a la sombra y nunca dejar dentro del vehículo a niños o animales.

La baja morosidad en el taxi facilita al crédito



Julia Sainz, responsable del Área de Nueva Empresa de Avalmadrid.

La nueva línea de crédito específica para taxistas de Avalmadrid ya ha concedido 15 créditos en tan solo un mes, lo que ha supuesto un desembolso de más de 1 millón de euros. Nos lo explica Julia Sainz, responsable del Área de Nueva Empresa de Avalmadrid para quien la baja morosidad del sector del taxi, facilita el acceso al crédito.

Con la intención de poder beneficiar a 400 taxistas en la Comunidad de Madrid, Avalmadrid dispone de una línea de crédito exclusiva para el sector de 50 millones en financiación preferente. Julia Sainz, responsable del Área de Nueva Empresa recuerda que no es la primera que trabajan con el taxi y que gracias a ellos ya se han beneficiado 950 profesionales del sector y se ha ayudado a mantener más de 1.200 empleos. Un sector muy importante de cara al autoempleo y que proporciona mucha flexibilidad, tal y como señala Sainz en esta entrevista.

Gaceta del Taxi.- ¿Qué requisitos debe cumplir una persona interesada en beneficiarse de esta línea de crédito para el taxi que ha puesto en marcha de Avalmadrid para el taxi?

Julia Sainz.- El requisito básico para acceder a esta línea es que el solicitante sea una pyme o autónomo que vaya a adquirir una licencia y/o vehículo destinado a taxi en el ámbito de la Comunidad de Madrid.

G.T.- ¿Qué ventajas tiene para el profesional acudir a Avalmadrid a solicitar el crédito para comprar o renovar su taxi en vez de ir a otra entidad?

J.S.- La principal ventaja de Avalmadrid es la mayor facilidad de acceso a la financiación. En Avalmadrid contamos con una amplia experiencia en la financiación de taxis, lo que nos permite una mayor agilidad en las operaciones de este sector.

Ahora mismo ofrecemos un producto muy atractivo con importes de hasta 120.000 euros y plazos que pueden llegar hasta los 12 años, en donde las garantías son la prenda de la licencia y la firma. Además, en el caso de la adquisición de una segunda licencia, los importes pueden alcanzar los 160.000 euros. Somos, en definitiva, una entidad muy volcada con el sector del taxi madrileño.

G.T.- Desde que se puso en marcha en junio, ¿tienen cifras de cuántos taxistas han podido beneficiarse ya? ¿Cuántos esperan que puedan llegar a hacerlo mientras esté activa?

J.S.- En solo un mes, 15 taxistas se han acogido ya a esta línea por un importe total de 1.711.000 euros. Esperamos que esta nueva línea pueda beneficiar a 400 taxistas madrileños, destinando unos 50 millones en financiación preferente.

G.T.- ¿Es esta la primera línea de crédito específica para el taxi o ha habido otras anteriores? ¿Cómo surge la idea de crearla?

J.S.- Avalmadrid siempre ha estado muy comprometido con el sector del taxi. En este sentido, ya ha habido líneas anteriores que han permitido financiar a más de



En un mes ya se han beneficiado 15 profesionales

Acceso

950 taxistas madrileños por un importe superior a los 75 millones, lo que ha permitido crear y/o mantener 1.220 empleos en la Comunidad de Madrid. Con esta nueva línea pretendemos reforzar nuestra apuesta por el taxi mejorando lo que había anteriormente.

G.T.- ¿Cree que para el taxi es difícil el acceso al crédito en estos momentos?

J.S. - El acceso al crédito para el taxi no es en estos momentos un problema sino más bien todo lo contrario y un ejemplo de ello este nuevo producto financiero. En este sentido, una de las claves es la baja morosidad del sector del taxi, lo que facilita bastante que se le conceda el crédito.

Avalmadrid ofrece "mayor facilidad" de acceso a la financiación

Recuperación económica

G.T.- Para quien nunca haya acudido a Avalmadrid, ¿qué es y cuáles son sus principales objetivos?

J.S. -Avalmadrid es una Sociedad de Garantía Recíproca cuya función principal es la de facilitar el acceso a las pymes, autónomos y emprendedores madrileños a través del aval. Los pasos para conseguir la financiación a través de Avalmadrid son muy sencillos: el cliente nos presenta su operación, nosotros la estudiamos y, una vez aprobada, es el propio cliente quien decide con qué banco formalizarla.

G.T.- Como profesionales en el campo de la financiación, ¿estamos cerca de superar la crisis económica como aseguran desde el Gobierno?

J.S. - En Avalmadrid empezamos a notar con satisfacción que las pymes vuelven con fuerza a poner en marcha proyectos de inversión, lo cual es un síntoma evidente de mejora económica.

G.T.- Volviendo al taxi, uno de los sectores más castigados por la crisis, sigue habiendo muchos interesados en adquirir una licencia. En su opinión, ¿qué mueve a la gente convertirse en taxista?

J.S. - El sector del taxi es uno de los más importantes de cara al autoempleo ya que proporciona mucha flexibilidad y que cada uno ajusta su horario laboral en función de sus necesidades. No es de extrañar, por tanto, que muchos emprendedores apuesten por este sector.

Tarifas oficiales taxi



Tarifas oficiales taxi

Madrid



CONCEPTO	INICIO	FRANQUICIA KILOMÉTRICA	PRECIO KM/HORA
Tarifa 1	2,40 €	1,05 €	20,50 €
Tarifa 2	2,90 €	1,20 €	23,50 euros
Tarifa 3 (Cuantía mínima salida aeropuerto)	20,00 €	1,05 €	20,50 €
Tarifa 4 (Tarifa fija aeropuerto)	30,00 €		

TARIFAS

Tarifa 1: Se aplicará de lunes a viernes de 7 a 21 horas.

Tarifa 2: Se aplicará todos los días de 21 a 7 horas y sábados, domingos y festivos de 7 a 21 horas.

Tarifa 3 (Carrera mínima del aeropuerto): Se aplicará las 24 horas de todos los días del año para los servicios con origen en los puntos de parada de las terminales de pasajeros del aeropuerto con recorrido inferior a 10 km.

Superados los 10 km. (o tiempo inicial equivalente), el taxímetro continuará contabilizando en la tarifa que le corresponda, teniendo su reflejo correspondiente en el módulo tarifario.

La carrera mínima del aeropuerto no será de aplicación para los servicios contratados por teléfono, radioemisora o medios telemáticos.

Tarifa 4 (Tarifa fija del aeropuerto): Se aplicará las 24 horas de todos los días del año para los servicios con origen o destino en el aeropuerto y destino u origen en el área interior de la M-30.

Esta tarifa no admite la suma de ningún suplemento ni de la cuantía fijada para los servicios contratados por teléfono, radioemisora o medios telemáticos.

SUPLEMENTOS

5,50 €: Viajes con destino en las terminales de pasajeros del Aeropuerto Adolfo Suárez-Barajas, salvo que sean de aplicación las tarifas 3 ó 4.

3 €: Viajes con origen en las estaciones de ferrocarril de Atocha y Chamartín, estaciones de autobuses de Méndez Álvaro y Avenida de América.

3 €: Viajes con origen o destino en el recinto del Parque Ferial Juan Carlos I (IFEMA).

6,70 €: Viajes en Nochebuena y Nochevieja que finalicen entre las 21 horas del mismo día y las 7 horas del día siguiente.

1 €/plaza: Por ocupación a partir de la quinta plaza del vehículo

* El número máximo de suplementos a cobrar será de seis. No obstante en los períodos de Nochebuena y Nochevieja, se podrán cobrar hasta siete suplementos.

El suplemento de aeropuerto sólo se puede cobrar una vez.

El suplemento por ocupación a partir de la quinta plaza del vehículo se podrá aplicar un máximo de cuatro veces por servicio en los vehículos de 9 plazas.

Barcelona



CONCEPTO	INICIO	FRANQUICIA KILOMÉTRICA	PRECIO KM/HORA
Tarifa 1	2,10 €	1,07 €	21,23 €
Tarifa 2	2,10 €	1,30 €	21,70 €
Tarifa 3	2,30 €	1,40 €	21,70 €
Tarifa 4	39 €		

TARIFAS

Tarifa 1: Se aplicará de lunes a viernes de 8 a 20 horas

Tarifa 2: Se aplicará de lunes a viernes de 20 a 8 horas, sábados, domingos de 24 a 8 horas y festivos de 6 a 20 horas y los lunes y laborales después de festivos

Tarifa 3: Se aplicará los sábados, domingos y festivos de 24 a 6 horas y de 20 a 24 horas

Tarifa 4: Se aplicará a los trayectos con origen y destino desde el muelle adosado al aeropuerto. Incluye todos los suplementos.

OTROS CONCEPTOS

Precio mínimo por carreras con origen al aeropuerto incluyendo todos los suplementos **20,00 €**

Precio mínimo de carreras con servicio de radioemisora **7,00 €**

SUPLEMENTOS

3,10 €: Viajes con origen y destino en las terminales de pasajeros del Aeropuerto El Prat

3,10 €: Viajes con origen y destino en la estación marítima Moll adossat

2,10 €: Viajes con origen a la Fira de Barcelona Gran Vía Montjuïc. Viajes con origen Estación de Sants

3,10 €: Vehículos de 7 plazas con más de 4 pasajeros

3,10 €: Noches especiales (23/24 de junio, 24/25/31 de diciembre y 1 de enero)

1 €: Maleta o similar



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

MADRID

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



CITROËN

C-Elysee Millenium GLP	115	1.587	14.390*
C-Elysee seduction Hdi	100	1.560	13.350*
C-Elysee exclusive Hdi	100	1.560	13.990*
C4 Picasso Atraccion Blue HDi	100	1.560	17.980*
C4 Picasso Business Blue HDi	120	1.560	19.700*
C4 Picasso Seduction Blue HDi	100	1.560	18.900*
C4 Picasso Seduction Blue HDi	120	1.560	19.770*
C4 Picasso Seduction Blue HDi Aut./Eat6	120	1.560	20.840*
C4 Picasso Intensive Blue HDi	120	1.560	20.730*
C4 Picasso Intensive Blue HDi Aut./Eat6	120	1.560	21.800*
C4 Picasso Intensive Blue HDi	150	1.997	21.590*
C4 Picasso Intensive Blue HDi Aut./Eat6	150	1.997	22.700*
Jumpy Multiespace Milleniumn HDi	125	1.997	31.400*

*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

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

No incluidos gastos preparación taxi ni plan pive.



MERCEDES

E 200 CDI	136	2.143	40.481
E 200 CDI Familiar	136	2.143	44.577
E 200 Gas Natural	153	1.991	51.450
E 220 CDI BE Edition	170	2.143	43.637
E 220 CDI Bluetec/Autom	170	2.143	47.400
E 220 CDI BE Familiar	170	2.143	46.695
E 250 CDI	204	2.143	49.105
E 250 CDI 4Matic	204	2.143	54.865
E 250 CDI Familiar	204	2.143	50.625
E 300 CDI Bluetec	231	2.987	53.960
E 350 CDI Bluetec	251	2.987	56.720
Viano 2.0 CDI BE	136	2.143	-
Viano 2.2 CDI BE	163	2.143	-
Viano 3.0 CDI BE	224	2.987	-

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



NISSAN

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

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



OPEL

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

*Preparación de taxi e IVA incluidos.



PEUGEOT

5008 Access HDi	110	1.598	17.225*
5008 Active HDi	110	1.598	18.350*
5008 Active HDi	150	2.000	19.675*

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



RENAULT

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

*No incluidos gastos de preparación taxi ni plan pive.



SEAT

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

*No disponibles hasta nueva motorización.



SKODA

Rapid 1.6 TDi active	115	1.598	12.495
Rapid 1.6 TDi active	115	1.598	12.795
Rapid 1.6 TDi ambition	115	1.598	13.495
Rapid 1.6 TDi style	115	1.598	14.295

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

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



VOLKSWAGEN

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

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

TABLÓN TAXI

Compro licencia de taxi, soy particular. Tengo el dinero. Pago según licencia y estado vehículo. Manuel B. Telf. 629125750. Email: quadrifolio2000@hotmail.com

Conductor de taxi busco empleo. 40 años, casado 2 hijos. Btp y licencia recién obtenida. No fumador y muy cuidadoso con coche. Celestino Riesgo Martín. Telf. 667263557- 617230515. Email: tino.riesgo@hotmail.com

Busco taxi para trabajar. Cinco años de experiencia en el taxi y doce años de carné, limpio, no fumador, responsable y trabajador. Pedro Bobeanu. Telf. 697922869. Email: petrisor14_18@hotmail.com

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

Se ofrece conductor español. Fijo más combustible. Plaza de garaje. Referencias demostrables. seis años de experiencia. Julio Fernández Alcolea. Telf. 622078995. Email: juferal69@gmail.com

Busco para taxi para conducir sólo y con un fijo o porcentaje según convenga. Serio, responsable y muy trabajador. Oscar López Telf. 651360807. Email: soledadc2963@gmail.com

Se ofrece conductor, 55 años, cartilla, fijo o porcentaje. Jose Antonio Martínez Nieto. Telf. 652280102. Email: joseantoniomartineznieto@hotmail.com

Vendo licencia de taxi con o sin coche, Skoda Octavia, 5 años. Licencia impar. 165.000, euros, precio negociable. Julio Guijo Rodríguez. Telf. 617806303- 917974698. Email: guijus75@yahoo.es

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

Busco licencia de taxi, preferentemente L, M, X soy particular, tengo el dinero. Pago máximo 165.000 euros. Pedro Rubio. Telf. 635637130- 630292516. Email: bmurillo36@yahoo.es

Se necesita conductor o conductora de taxi, coche Peugeot 5008 con emisora radioteléfono, zona Boadilla del Monte. María del Pilar López Pérez. Telf. 655452302. Email: dreina11@gmail.com

Particular busca licencia de L, M ó X con coche en buen estado y emisora. Puedo reunir 150.000 euros. César. Telf. 722220787. Email: arranz.a.cesar@gmail.com

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

Necesito conductor mayor 45 y al menos un mes inscrito como demandante de empleo. Turno noche y fin semana Relevo Monte Carmelo, emisora amarilla. Jose María Ariza Zafra. Telf. 646981947. Email: taxitrabajo@hotmail.com

Se busca conductor taxi horario completo. Día libranza del taxi el jueves. Ubicado en Madrid capital. Roberto Rodríguez - Telf. 913061323- 620083560. Email: rrmahia@gmail.com

Vendo licencia taxi, viernes e impar con coche Skoda Octavia de marzo de 2006 en buen estado, precio 158000 euros. Jorge Corral Rodríguez. Telf. 608058470. Email: jorgecr893@gmail.com

Conductora se ofrece para taxi. Trece años de experiencia demostrable en Radioteléfono y Radiotaxi gremial, Madrid, zona sur. María Isabel Sanz. Telf. 619308293. Email: isbel_sanz@hotmail.com

Español, cincuenta y un años se ofrece como conductor en turno de mañana a partir del 15 de agosto. Experiencia. Responsabilidad y presencia. Juan Antonio Serrano. Telf. 654228861. Email: juanaserr@hotmail.com

Vendo licencia de taxi por jubilación, libra lunes impar, coche Skoda Octavia. Rafaela Villegas. Telf. 656661620- 660469665. Email: rafaela1956@gmail.com

Busco taxi trabajar solo. 100 fijo más gasolina. No fumador cinco años de experiencia, permiso desde 1996. Mihai Bucurici. Telf. 634106141. Email: mihaita.bucurici15@mail.com

Compro licencia taxi miércoles pago inmediato, particular. Jesús. Telf. 600383191. Email: sonicc@gmail.com

Se ofrece conductor del 1 al 15 de agosto. Después negociaremos continuación. Español 47 años, divorciado. Zona norte Madrid. Germán Domens Romero. Telf. 628616662. Email: gdomens@hotmail.com

Se busca conductor de taxi que viva en zona Ciudad Lineal- Hortaleza. Edad de 30 a 55 años. Con experiencia demostrable. María Fernández Carracedo. Telf. 630197748. Email: mariafernandezpita@hotmail.com

Peruano busco taxi pago fijo 100 sin emisora, y 110 con emisora 110. Treinta y ocho años y familia, no fumador. Félix Moisés Yáñez. Telf. 603164644. Email: felixTaxista18@guail.com

Treinta y tres años, español, busca taxi para trabajarlo solo a porcentaje, zona sur Madrid. Con referencias, experiencia, cuidadoso y responsable, no fumador. Iván Ibáñez Royano. Telf. 620107473. Email: ivanfurby@hotmail.com

Varón de 42 años español con 6 años de experiencia en el taxi. Fiel honrado y formal busca taxi. Jose Antonio Simón. Telf. 654205405. Email: cronosmadridd1973@hotmail.com

Conductor de 32 años, responsable, trabajador y confiable para trabajar solo o a turno. 13 años de carnet y 12 puntos. Ingles. Rodrigo Coronel Cerdeña. Email: rudycoronel@hotmail.com

Busco conductor para turno 8 horas tarde noche a partir de septiembre. Emisora blanca, libra viernes, relevo cuatro vientos. Enrique Ríos. Telf. 659783345. Email: kulmakul@hotmail.com

Necesito conductor, vehículo nuevo, viernes par, pago fijo, incorporación inmediata. Rosa San Román. Telf. 655820880. Email: rosasromanr@hotmail.com





Ganas tú
Gana el pasajero
Gana el taxi

ocio, tendencias
espectáculos,
gastronomía...
más y más

Magacín exclusivo
de **Gaceta** TAXI

Siempre en marcha
con el profesional
del sector

