

# La **Gaceta** TAXI

La primera revista del sector del

AÑO XXII  
NÚMERO 234  
Febrero 2016

Julio Sanz  
Pte. FPT Madrid

**“El taxi debe acometer una reconversión urgente”**

**Nuevo ataque al taxi de la CNMC**

**Carreras gratis para los que más sufren**

2000  
2001

SIGIAN

...  
...  
...  
...

### ... ...

...  
...  
...  
...

### ... ...

...  
...  
...  
...



### ... ...

...  
...  
...  
...



### ... ...

...  
...  
...

...  
...  
...  
...

## ¿Competimos o no competimos?

Define la RAE la competencia como la situación de empresas que rivalizan en un mercado ofreciendo o demandando un mismo producto o servicio. No entran los académicos en definir cómo debe ser esa competencia, pero se debe entender que en igualdad de condiciones. No cabe otra interpretación.

Lamentablemente esta es la teoría, porque la práctica nos muestra una realidad que poco o nada tiene que ver con lo que debería ser. La competencia desleal es, desde hace varios años, uno de los principales problemas para el sector que junto con el intrusismo ha reducido notablemente los ingresos del taxi. Entienden los taxistas, y nosotros lo suscribimos, que la competencia sana es positiva porque nos hace querer ser mejores y seguir creciendo, pero no están dispuestos a aceptar la presencia de competidores que no respetan las reglas de juego que ya están impuestas. Incluso hay quien quiere reescribirlas, pide que se modifiquen leyes y reglamentos recién aprobados y así ajustarlas a su modelo de negocio. Esto es precisamente lo que han denunciado los taxistas franceses en París y por lo que protestarán sus compañeros españoles el 18 de febrero frente a la sede de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia.

La sociedad avanza y es un hecho innegable que todos tenemos que adaptarnos y evolucionar, pero resulta incomprensible que se intente comparar a millonarias multinacionales con el esfuerzo diario del trabajador autónomo gracias al cual salen adelante más de 70.000 familias. Lo que vendría a ser una lucha entre David y Goliat. No se trata de cerrar las puertas a la competencia, llevan años compitiendo, pero sí exigen que ésta se produzca en igualdad de condiciones, bajo unas normas pactadas por todas las partes. ¿Recuerdan cómo acabó el cuerpo a cuerpo entre David y Goliat? Hagamos memoria, porque nunca hay que perder la esperanza.

### 4. Taxómetro

• Con opinión propia.

### 6. Primera carrera

• Julio Sanz "ni confirma ni desmiente" que hayan solicitado 5.000VTCs pero insiste en que harán todo lo que sea necesario para que el taxi prevalezca sobre otras formas de transporte



### 10. En marcha

• Taxistas solidarios con los más necesitados

### 14. Europe Taxi

• Mano dura en Francia contra las apps ilegales.



### 16. Noticias

- Importante cita para Gremial Madrid.
- Recaudación de fondos para un taxista valenciano.
- El taxi dona 36.000€ para luchar contra el cáncer.
- 89 € de multa por atracar un taxi.



### 26. Actualidad

• La CNMC ataca de nuevo.



### 28. A fondo

• División en Valladolid por la RH.



### 37. Homologados

• Vehículos autorizados para el servicio del taxi.

### 38. gacetadeltaxi.com

• Tablón online.



Año XXII - Número 234 - Febrero 2016

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,

Redacción: Javier Izquierdo,

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.

# El momento del adiós

ANTONIO OLMO RUBIO.  
TAXISTA

**D**espués de toda una vida dedicada a la prestación de un servicio público, como es el taxi, es más que merecida, ansiada y esperada la famosa jubilación. Un periodo que muchos compañeros piensan dedicárselo a la familia y amigos tras muchos años trabajando y careciendo de ese tiempo tan precioso que no han podido compartir con todos ellos. Estoy seguro de que todos los que se jubilan, o les queda poco para ello, tienen planes que han tenido que retrasar por circunstancias económicas porque de todos es sabido el elevado número de facturas que llegan a casa todos los meses, y por ello el gran número de horas que hay que trabajar para pagarlas todas.

Muchos de ellos tienen claro que quieren vender su licencia y capitalizar lo que en su día pagaron por ella, desvinculándose del todo de esta profesión, y desechando a empresas de gestión, de dudosa a legalidad. Sea como fuere, no abandonan del todo ya que muchos dejan en el sector a hijos y familiares y ven cada día empeorar nuestras condiciones de trabajo y se les queda el "corazón partido", como diría un famoso cantante que todos conocemos. Ellos ya lucharon por el sector al intentar

cambiarlo en busca de unas mejores condiciones laborales, y los que se quedan son los responsables del futuro que nos aguarda, y entre todos debemos seguir buscando formulas para mejorarlo.

Son muchos los recuerdos y anécdotas que os lleváis después de tanto tiempo, como ayudar a compañeros cuando les hacía falta sin esperar nada a cambio, comer churros después de terminar de trabajar a altas horas de la madrugada, y dar tantos sabios consejos a principiantes que los han recibido con gratitud. Este ha sido siempre el espíritu de esta profesión, son tantos, que cada cual tendrá el suyo.

Solo espero que todos aquellos que se jubilan, con su mochila llena de recuerdos y vivencias, les acompañen durante muchos años. Esto quiere decir que han podido realizar todos esos proyectos con sus mujeres, ver salir adelante a sus hijos, dedicarles todo el tiempo del mundo a sus nietos, el que no pudieron dedicarle a sus hijos, y verlos crecer con salud. Esta es la tarea que os mando para que disfrutéis vuestra merecida jubilación, y como todos hemos sido principiantes alguna vez solo deciros, gracias.

@TAXI\_Consul @ELITE\_TaxiBcn @Elite-TaxiMadrid gracias por estar en París dando la cara por todos. Un abrazo entrañable.

@TaxiFuengirola ¿Sabías que el 95% de la flota de #taxis de #Fuengirola renueva el vehículo cada 4/5 años? Así siempre que uses taxi disfrutarás de coche nuevo

@GREMIALMADRID La CNMC no puede jugar con el pan de 70.000 familias. Nos vamos a defender con todos los medios. En los despachos y en la calle

@stabtaxi Sin comentarios... no hay quien se salve, todo esta podrido. ¿Qué papel juega la #CNMC con Uber y la batalla al #taxi?

@Faat\_Fedetaxi Emocionante acto de entrega del cheque de 36.000 € a @criscancer en favor de la Investigación del cáncer infantil!



# TALLERES CASTILLO

## EL COMPLEJISMO EN CITROEN

### DE TANTAS 7 ESTRELLAS



¡CITROËN 7 ESTRELLAS! El reconocimiento más prestigioso de la industria mundial de automóviles. Un premio que reconoce el compromiso de Citroën con la innovación, la calidad y la seguridad.

**¿CÓMO OBTENERLO?**

**¡CITROËN 7 ESTRELLAS!**

¡CITROËN 7 ESTRELLAS! El reconocimiento más prestigioso de la industria mundial de automóviles. Un premio que reconoce el compromiso de Citroën con la innovación, la calidad y la seguridad.

# “El taxi no se lo va a poner fácil, les

**D**esde hace unas semanas el rumor de que la Federación Profesional del Taxi de Madrid, FPT, había solicitado 5.000 autorizaciones de vehículo de alquiler con conductor corría como la pólvora por paradas y redes sociales. Especialmente cuando desde un programa radiofónico un directivo de FPT comentó que como veían que el ROTT “no salía y que cualquiera podía seguir pidiendo VTCs nosotros quisimos una forma de reventar el mercado. Vamos a solicitar 5.000, tenemos 5.000 socios pues 5.000 VTCs.” (sic)

Asunto que el propio presidente, Julio Sanz, en declaraciones a nuestro medio “ni afirma ni desmiente”, pero sí anima a sus socios a preguntarle cualquier duda que tengan al respecto de este tema. “Todos los que lo han hecho han quedado satisfechos de las gestiones que hacemos para proteger al sector”, ha asegurado Sanz en esta entrevista ha querido dejar claro que desde la directiva que preside harán “todo lo que haga falta para que el taxi prevalezca sobre las VTCs”.

Otro de los asuntos que le preocupan y Sanz considera prioritario es una “reconversión urgente” del sector. En su opinión hay que para recuperar parte de los servicios de gama alta que ahora realizan las VTCs, y para eso es preciso mejorar el servicio al cliente y renovar el parque automovilístico con vehículos más atractivos y competitivos.

En menos de tres semanas, expondrá a los socios éstos y otros temas relevantes en la Asamblea Ordinaria. A falta de confirmarse la fecha exacta, podemos avanzar que el ejercicio será positivo y que FPT ha aumentado el número de socios.

**Gaceta del Taxi.**- Hace una semana le preguntamos si Federación había solicitado 5.000 VTCs y nos contestó que “ni afirmaba ni desmentía”. ¿Mantiene su respuesta?

**Julio Sanz.**- Me mantengo en esta afirmación. Hoy en día las redes, aunque son buenas para difundir información, también crean controversia o polémica. Pero lo que puedo garantizar es que el socio, cuando viene a Federación a interesarse por este



Julio Sanz, presidente de FPT Madrid.

u otro tema, queda satisfecho con nuestra gestión. Sí que diré que, en la línea que venimos manteniendo, haremos todo lo que está en nuestra mano, tanto en la calle como en los despachos, para que el taxi prevalezca sobre las VTCs y todas las medidas de presión para que no se den VTCs son lógicas y razonables.

Teniendo en cuenta que con la Ley Ómnibus de 2009 en Madrid hemos pasado de 579 a 1.580 VTCs en tres años, hemos detectado que en 10 comunidades autónomas no se ha dado ni una a pesar de los contenciosos administrativos, apoyándose en la reforma de la LOTT de 2013.

Desde el 20 de noviembre, fecha en la que se aprueba el ROTT, en Madrid también se paraliza la concesión de VTCs, por lo que entendemos que tanto las presiones en la calle como en los despachos han dado

**“Haremos todo para que el taxi prevalezca sobre las VTCs”**

resultado cuando en las calles no hay ni 3.000 ni 4.000, hay 1.580.

**G.T.**- Desde un plano hipotético, ya que ni confirma ni desmiente nada, ¿cree que sería una buena estrategia que el taxi realizara un movimiento de estas características?

**J.S.**- Sería una buena estrategia porque los que pretenden entrar al sector ajenos al taxi, al ver una maniobra así, podrían entender que el taxi no se lo va a poner fácil, les vamos a plantar cara. No quiero que deis por sentado que esto se ha hecho por parte de Federación, aunque hay medios

# nos a plantar cara"

que lo han calificado de órdago, pero Federación no es una entidad de VTCs, sino de taxistas. Sería una medida similar a la convocatoria de eurotaxis en la que presentamos 70 solicitudes. Se nos acusó de poner eurotaxis y se consiguió que en lugar de 300 haya 200, porque no nos gusta que se les haya quitado día libre y no dan servicio a discapacitados. Por eso este año, en la revista municipal, se les pedirán los servicios realizados durante 2015 para justificar que ese día libre dan servicio a discapacitados y si no pueden demostrarlo se les revocará el eurotaxi y volverán licencia normal.

G.T.- Volviendo a las VTCs, ¿puede explicar a los lectores qué requisitos se necesitan para poner en marcha estas autorizaciones?

J.S. - A día de hoy, si se solicita una VTC nos la denegarán y ya podemos ir por la vía que sea que desde el 20 de noviembre no se nos va a conceder. Sin embargo, con las solicitadas antes de esa fecha lo habitual es que las denieguen desde la administración, porque se superan determinados límites, y que se presente un contencioso que suele resolverse a favor del solicitante.

Una vez sucede esto, la Comunidad de Madrid da un plazo determinado para que se pongan en marcha todas las autorizaciones de una vez. No puede fraccionarse. Si no se puede hacer así, se revoca la concesión.

	TURISMOS AUTORIZADOS PARA EL TRANSPORTE DE VIAJEROS						
	TOTAL	SERVICIO PÚBLICO EN TURISMO (VT)			ALQUILER CON CONDUCTOR (VTC)		
TOTAL		NACIONAL	AUTONÓMICO		TOTAL	NACIONAL	AUTONÓMICO
01.01.98	66.032	64.696	64.694	2	1.336	1.330	6
01.01.99	65.116	63.586	63.583	3	1.530	1.524	6
01.01.2000	66.316	64.665	64.660	5	1.651	1.645	6
01.01.2001	67.492	65.606	65.589	17	1.886	1.880	6
01.01.2002	63.624	61.590	61.573	17	2.034	2.028	6
01.01.2003	64.760	62.557	62.539	18	2.203	2.197	6
01.01.2004	65.893	63.674	63.640	34	2.219	2.213	6
01.01.2005	67.069	64.708	64.605	103	2.361	2.345	16
01.01.2006	64.425	62.021	61.717	304	2.404	2.351	53
01.01.2007	66.663	64.146	63.813	333	2.517	2.445	72
01.01.2008	68.151	65.613	65.251	362	2.538	2.448	90
01.01.2009	69.439	66.774	66.373	401	2.665	2.558	107
01.01.2010	67.712	65.050	64.645	405	2.662	2.523	139
01.01.2011	68.875	66.070	65.659	411	2.805	2.652	153
01.01.2012	69.727	67.030	66.609	421	2.697	2.539	158
01.01.2013	70.450	67.696	67.280	416	2.754	2.591	163
01.01.2014	66.951	64.248	63.853	395	2.703	2.520	183
01.01.2015	69.369	65.915	65.539	376	3.474	3.263	211
01.01.2016	71.017	66.721	66.395	326	4.296	4.070	226

Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre.

Taxis y VTCs a nivel nacional a fecha de 1 de enero de 2016.

**"Federación no es una entidad de VTCs, sino de taxistas"**

En el caso de ponerlas en marcha, hay que pagar una tasa pequeña y adscribir un vehículo con unas características determinadas. Para que nos hagamos una idea, el valor medio de estos vehículos puede ser de 20.000 euros por unidad. Si se solicitan 5.000 VTCs implicaría un desembolso de 100 millones de euros que, lógicamente, no tenemos.



FPT presentará un ejercicio positivo y un aumento de socios.

## Reconversión y profesionalización

**G.T.-** Como expertos en transporte de personas, ¿el sector nunca se ha planteado cubrir ese mercado de las VTCs?

**J.S.-** Creo que el taxi, por su actual configuración, ha renunciado al servicio de gama alta que realizan ahora mismo las VTCs, pero sí que podría acceder a él. Eso sí, siempre desde el taxi y no desde otras formas de transporte. Sin embargo, creo que el taxi debe acometer una reconversión urgente, ser mucho más competitivo, aportar más calidad con sus vehículos y también con sus conductores. Tenemos que enfrentarnos a una reforma importante del parque automovilístico que actualmente no aporta ventajas competitivas y también mejorar las capacidades de todos los conductores. En lo único que resultamos competitivos es en las tarifas, tras tres años sin subida.

Pero es responsabilidad de todos contar con las herramientas adecuadas para competir. Por ello estamos estudiando recuperar algún título ahora que el BTP no existe, para dotar de profesionalidad al sector. Debemos invertir en imagen y por ello hemos elaborado una propuesta que ponga en marcha reformar la ordenanza para definir algunas de estas cuestiones. Las VTCs están contingentadas y si nos esforzamos para que cumplan con la normativa y mejoramos nuestro servicio, podremos competir con ellos. Sin embargo, hemos dejado escapar parte de cuota de mercado que antes sí estaban en el taxi por la inacción. No es normal que

en 2016 haya taxistas que no cobren con tarjeta. A partir de noviembre de este año ya será obligatorio.

**G.T.-** Una de las principales acusaciones de la CNMC es precisamente la falta de competitividad tecnológica del taxi. ¿Está el taxi modernizado?

**J.S.-** A pesar de todos los avances tecnológicos que hay en el sector, no hemos sabido venderlo al exterior, a nuestros usuarios. Ahora mismo todas las emisoras de Madrid están a la altura de todas las innovaciones tecnológicas. Tele Taxi, por ejemplo, además teléfono, móvil, web o pulsador desde hoteles o empresas. Además, es la única central receptora de alarmas de la Comunidad de Madrid, estamos todos conectados con el 112. Una app no es una emisora, simplemente pone en contacto taxista y usuario, pero una central tiene personas detrás, ofrece mucho más como es la seguridad.

Sin embargo, el taxi tiene reminiscencias del pasado y hay conductores poco cualificados. No podemos olvidar que nuestro sector es una profesión que para muchos que se han visto en una mala situación les ha permitido salir adelante, pero eso aporta poca profesionalidad. Además, el hecho de que compre una licencia cualquiera, aunque no la explote, implica que a muchos conductores se le exijan cantidades desproporcionadas y eso baja la calidad del servicio.

**G.T.-** El 18 de febrero hay convocada una manifestación contra la CNMC y Federación no acudirá como asociación. ¿Por qué han decidido tomar esta medida

cuando ustedes mismos defienden la unidad frente a los ataques?

**J.S.-** Estoy de acuerdo con reivindicar el taxi frente a otros modelos de transporte y contra aquellos que quieren liberalizar un sector que aporta ingresos e impuestos. Por eso iré a título personal.

Pero no entiendo el afán de protagonismo de Fedetaxi. Por ponernos en antecedentes, en 2014 Federación se planteó hacer un paro el 11 de junio, pero lo reconsideramos y se lo cedimos a las asociaciones nacionales. Fue un éxito y entendíamos que la unidad era importante. Posteriormente volvimos a convocar el 1 julio y 14 octubre. Antes de convocar hacemos un llamamiento y mantenemos reuniones con todas las entidades relacionadas con el sector, pero otra cosa es que se quiera o no ir conjuntamente.

## “Hay que reivindicar el taxi frente a otros modelos de transporte”

En este caso, tras conocerse el informe de la CNMC el viernes 22 enero, hay una serie de llamadas que se cruzan para poner en marcha actos protesta e incluso hay elaborada una solicitud de manifestación con las tres asociaciones nacionales. Quedamos para el 26 enero por la tarde pero el mismo viernes 22 se emite de forma unilateral la convocatoria de Fedetaxi. ¿Cómo puedes pedir unidad cuando traicionas una reunión y la solicita unilateralmente? ¿Por qué existe ese afán protagonismo? Estaríamos encantados de estar en la cabecera, pero se nos ha dejado fuera para acaparar protagonismo que no es bueno para el sector. El éxito de estas convocatorias viene de la participación. Tampoco haremos como hizo Gremial el 14 de octubre 2014 cuando llamamiento no participación, sino que asistirán como taxistas como hemos ido a otras. Iremos como taxistas y esto es lo que vamos hacer.

**G.T.-** La CNMC le ha pedido a Fomento que modifique el ROTT en base a la Ley GUM. ¿Es esta Ley perjudicial para los profesionales?

**J.S.-** Aunque la Ley GUM en el preámbulo excluye en parte al taxi, hay comunidades

que han impugnado esta ley y nosotros le pediremos al gobierno la derogación de esta ley. Creemos que los ataques de la CNMC están siendo desproporcionados y confiamos en que no prospere. Desde Fomento se han mostrado tajantes y rotundos y no modificarán una norma aprobada hace 3 meses. Si el nuevo gobierno no muestra sintonía con nuestra postura, tendríamos que hacer algo como en París, un paro total. No solo dos horas y claro, todos unidos.

### Asamblea próximo marzo

G.T.- Aunque todavía no se ha convocado, ¿puede adelantarnos algunos datos de la próxima asamblea que celebrará Federación en marzo?

J.S. - Los datos deben conocerlos antes los socios, pero sí puedo adelantar que el ejercicio de 2015 se ha cerrado en positivo, manteniendo precios y cuotas, sin incrementos. Además, también hemos experimentado un aumento de socios. Sobre la gestión interna, entendemos que este tipo de acciones forman parte de la gestión interna, igual que sobre los resultados económicos.

G.T.- ¿Qué gestiones ha realizado la directiva en los últimos dos años al frente de la entidad?

J.S. - En la sección de Teletaxi acometimos la urgente renovación del sistema y el cambio del antiguo sistema de gestión, con los menores costes posibles para el



La foto de tarifas de este año es de un socio de FPT, Julián Pleite Domingo.

taxista. Esto nos ha colocado en una buena situación, tecnológicamente hablando, y podemos estar a la altura de la mejor emisora a unos costes muy ajustados, siendo de las más rentables ahora mismo. No llevamos ni un año y estamos preparados para aceptar al mayor número socios. A nivel de asociación, hemos optado por nuevos servicios y mejorar las gestiones. Para ello hemos diseñado sistemas para que los socios esperen lo menos posible, los módulos exprés, con los que hacemos la gestión telemática de todos sus documentos. A nivel sindical, en 2014 acometimos 3 manifestaciones, denunciábamos Cabify, continuamos con el contenido heredado de la tarifa fija aeropuerto contra la ordenanza, e interpusimos otro en lo que se refiere a los eurotaxis. Además, hemos reclamado el céntimo sanitario, que no se hacía, y ha reportado

cerca 400.000 euros a los socios. También hemos reclamado los problemas sobre el funcionamiento de vehículos de gas a través del servicio de atención al socio específico. Ahora mismo estamos promoviendo una plataforma conjunta de afectados por el cartel de precios de los concesionarios con AMT y en colaboración con SCAT y RTT. Entendemos que en estas cosas lo bueno es ir todos juntos.

G.T.- Ha mencionado Cabify. Tras la desestimación de las medidas cautelares, ¿tienen ya fecha del juicio? ¿Qué opinión le merece la presencia de esta empresa en el aeropuerto madrileño?

J.S. - Estamos a la espera de la celebración del juicio y de momento no sabremos cuándo será. Con respecto a su presencia en el aeropuerto, el problema es que el stand en el que operan se encuentra en una zona denominada "aire", donde nada más recoger equipajes tienen el stand mientras que otros operadores, como el taxi, nos encontramos en zona "tierra". Lo que pedimos es que o todos en una zona o en otra.

Esta concesión conlleva también la adjudicación de plazas de aparcamiento en las terminales del aeropuerto y eso también nos preocupa. Debemos acostumbrarnos a que tengan un stand, pero vigilaremos que se cumpla la normalidad.

Pilar G. Matorra/Olga Lobo

Pilar G. Matorra/Olga Lobo



# Héroes disfrazados de taxistas

*Cuando se aprecia el dolor de la enfermedad de primera mano, en muchas ocasiones, nos replanteamos la dificultad que tienen ciertas personas de seguir hacia delante. Entonces, sale el lado más humanitario del hombre y decide aportar desinteresadamente un granito de arena para, si no mitigar, hacer más llevadero ese dolor. Eso es precisamente lo que desde hace dos años hacen los Taxistas Voluntarios del Hospital de Sant Joan de Deu de Barcelona con los niños más pequeños: ayudar a que cada día reciban un tratamiento médico que les permita continuar con su vida.*



Los Voluntarios posan junto a sus anunciantes, los miembros del hospital y la gerente del IMET.

**E**l mundo del taxi ha sido testigo desde hace tiempo de una corriente de pensamiento en la que predominaba la idea de que el taxista era una persona que miraba su recaudación por encima de todas las cosas. Esta teoría, sin embargo, pierde fuerza cuando se observan casos como el de los Voluntarios del Hospital de Sant Joan de Deu en Barcelona.

Un buen día de hace hoy casi dos años, un taxista de la ciudad de Condal trasladaba a una niña enferma acompañada de su familia hacia su hogar. Al hablar con ellos durante el trayecto, el profesional se percató de que se trataba de una familia muy humilde y en situación de exclusión social. Dadas las circunstancias, el profesional, en un gesto de gran ejemplaridad, decidió no cobrar ni un solo céntimo de esa carrera a la familia de la paciente.

Pero su gesto solidario no se frenó, por suerte, en ese trayecto. Al día siguiente, durante su día libre, cogió su vehículo y se presentó a las puertas del Hospital de Sant Joan de Deu para ofertarse como conductor y poder así, trasladar de forma gratuita a pacientes que lo necesitasen.

Aunque el profesional del taxi en ese momento no se diera cuenta, desde ese instante se germinó un grupo de voluntarios que aportan, cada día, una pizca de solidaridad necesaria para crear, como ellos dicen, “un mundo mejor”.

**“Cuando sucede alguna desgracia, nos quedamos muy tocados”**

A partir de entonces, poco a poco, más y más taxistas -hombres y mujeres- se sumaron a esa iniciativa, formándose esa sección de Taxistas Voluntarios. “Hoy en día, la sección la conformamos unos cuarenta taxistas”, nos comenta Segismundo Serra, uno de los profesionales involucrados en este maravilloso proyecto que atendió a la llamada de La Gaceta del Taxi.

“La mayoría de los pacientes que trasladamos son niños que tienen que hacer una rehabilitación diaria”, explica Serra. Al tener que trasladarse cada día hacia el centro médico, el coste económico para

muchas familias de estos niños es imposible de soportar. Y ahí es donde entra en acción la enorme labor que llevan a cabo nuestros protagonistas. "Si no fuera por este tipo de traslados que realizamos, muchos no podrían acudir a sus sesiones de rehabilitación", incide Serra.

Este grupo de taxistas barceloneses lleva a cabo un trabajo solidario que no les corresponde como tal, pero su condición humanitaria no les permite permanecer impasibles ante una situación que consideran injusta. "Lo hacemos, de verdad, con todo el gusto, pero estamos bastante indignados porque esto sería una cosa que debería ser llevada a cabo por ambulancias de la Generalitat o del Ayuntamiento", asegura el miembro de los Voluntarios, que achaca esa falta de estos servicios sociales a "los recortes y demás cosas que han sucedido".

A pesar de la contrariedad que les genera la poca acción de la administración, ellos se muestran "encantados" de poder realizar estos traslados que no están recom-

## "Nos dicen que somos sus tíos taxistas"

pensados con dinero, sino con palabras y gestos de gratitud. "El agradecimiento de los padres y de los más pequeños es exagerado", insiste el taxista catalán. Tan grande ha sido y es aún el vínculo que se crea que los niños renombran a los propios conductores como "sus tíos taxistas".

### Ayudas para la investigación

En medio de todos estos gestos solidarios diarios, el pasado 28 de enero tuvo lugar otro acto de los Voluntarios en el propio Hospital de Sant Joan de Deu. Allí los taxistas hicieron entrega de la recaudación que habían obtenido como consecuencia de la venta de unos calendarios solidarios durante las fechas navideñas. En ellos aparecían tanto los taxistas como los niños que habitualmente trasladan desde el hospital a su hogar, e viceversa.

Se trata del segundo año en el que rea-

lizan este simpático y divertido calendario solidario que se suma a su actividad diaria de traslados gratuitos y para ello, en esta ocasión, han contado con la ayuda de anunciantes, gracias a los cuales han conseguido aumentar la recaudación. De los 6.000 del año pasado, esta vez los taxistas han podido donar una cantidad de 9.250 euros al Hospital.

Durante el acto de entrega del dinero, la directora del centro hospitalario, Mariana Romero, quiso destacar "la importante ayuda de estos taxistas que en su día de fiesta trasladan a los niños enfermos para que reciban su tratamiento". Por su parte, la gerente del Instituto Metropolitano del Taxi (IMET), María Teresa Carrillo, manifestó durante el acto que estos taxistas voluntarios "son un orgullo para esta administración".

"Este año la presidenta del IMET nos puso en contacto con Nissan y ha sido la marca la que nos ha financiado los calendarios para poder obtener una mayor





Uno de los Voluntarios hace entrega del cheque a la representante del hospital.



Se cumplen dos años de la colaboración de los taxistas y el Hospital Sant Joan de Déu.

cantidad recaudada”, explica Segismundo quién también quiso agradecer la labor a Servitaxi y TaxiTronic, las otras dos empresas que decidieron colaborar con los ellos para vender el mayor número de ejemplares. Además de los que han conseguido vender, muchos niños han recibido el suyo de manera gratuita de manos de los propios taxistas.

El dinero de la donación es de máxima importancia, puesto que todo lo recaudado va “destinado íntegramente a la investigación de las enfermedades raras”, explica Serra. Precisamente este tipo de enfermedades no son tan raras por sufrirlas de forma indirecta los taxistas voluntarios, ya que algunos de sus pequeños y habituales pacientes padecen este tipo de anomalías médicas.

## La recompensa para el taxista

Pero la diversidad de los males que afectan a los pequeños son muy variadas y algunas conllevan un final para el que los propios taxistas no están preparados. “Cuando sucede alguna desgracia, al ponernos en la piel de los padres, nos quedamos todos muy tocados”, nos explica con la voz ligeramente entrecortada.

“En el Hospital están encantadísimos con nosotros”, reconoce Serra. “Ya nos gustaría, entre comillas, no tener que hacer estos traslados si eso significase que desde la administración proporcionaran los medios necesarios para que los niños pudieran ir diariamente al Hospital”, explica el taxista al tiempo que vuelve a insistir en

## Los Voluntarios donaron 9.250 euros al Hospital

que, como no se da esa circunstancia, “lo hacemos de todo corazón”.

Este tipo de traslados, además de beneficiar a los propios pacientes, también beneficia a los taxistas: “es una manera de contribuir un poco en la sociedad y, al mismo tiempo, encontrarnos muy realizados entre nosotros mismos”, explica Serra. “Entre nosotros nos damos mucha fuerza”.

Preguntado sobre la dificultad que puede entrañar el traslado de algún paciente, por el hecho de que precisen de sillas o diferentes aparatos, Segismundo Serra explica que, “somos todos taxis normales; los que tienen monovolumen o los que disponen de un maletero grande pueden llevar las sillas de ruedas pero no, no tenemos taxis adaptados entre los voluntarios”.

## El futuro de los Voluntarios

En cuanto al número de taxistas, Segismundo explica que hay días que el número de los conductores que libran es pequeño y no pueden llevar a cabo todos los servicios de traslado de los niños. Ante esa tesitura, entre los casi cuarenta se ponen de acuerdo y, aunque sea fuera del día libre, se organizan para el que se encuentre más cerca del hospital pueda llevar a la rehabilitación al paciente. “Los días de fiesta que menos somos suelen ser los martes y los miércoles; esos días, si hay algún ser-

vicio que no se pueda realizar, intentamos ponernos de acuerdo para poder llevar a cabo el traslado”.

Para nadie sería un problema, más bien todo lo contrario, que el número de estos humildes “héroes” fuera creciendo. Es cierto que pasar de cero a cuarenta en menos de dos años es un crecimiento a tener en cuenta pero, según nos cuenta el propio Serra, sin ciertos problemas individuales que tiene cada uno, serían más. “Nos consta que muchísima gente querría unirse a nosotros, pero cada uno tenemos nuestra vida y, sabiendo como es el día libre en el taxi, que en muchas ocasiones es el día que tenemos más ocupado, entendemos que para algunos es muy difícil unirse a la causa”.

En cualquier caso, la salud y el futuro de los voluntarios parecen ahora más fuertes que nunca. “Todas las asociaciones y emisoras quieren colaborar económicamente con nosotros de cara al año que viene”, reconoce nuestro protagonista. Y es que, según confiesa, en el sector del taxi en Barcelona se conocen desde hace muchos años y según han ido aumentando sus contactos mayores han sido los signos de admiración hacia esta obra diaria.

En el mundo en el que vivimos, querer ayudar con tus propios medios sin querer obtener nada a cambio más que la sonrisa de un niño o el agradecimiento certero de unos padres desesperados, no es habitual. Precisamente eso, hace que crezca de manera imparable el respeto de los demás hacia estos taxistas voluntarios que, durante sus días libres, se disfrazan de héroes para suerte de los niños más necesitados.

**Javier Izquierdo**



# ¡TAXI, POR FAVOR!



¡MÁS QUE UN TAXI, UN SERVICIO QUE CAMBIA LA MANERA DE VIAJAR!

¡CON UN PASAJE EN TAXI, PUEDES VIAJAR MÁS COMODAMENTE Y MÁS RÁPIDO! ¡Y SI QUIERES, TAMBIÉN PUEDES VIAJAR MÁS ECONÓMICAMENTE!





## Protestas en París

# Francia promete mano dura contra l

“**A**ux armes, citoyens ! Formez vos bataillons ! Marchons, marchons !” / “¡A las armas, ciudadanos! ¡Formad vuestros batallones! ¡Marchemos, marchemos!”. Con los últimos acordes de la Marsellesa resonando todavía en las calles, los taxistas franceses abandonaban la huelga después de tres intensos días de protestas y con ánimos encontrados. Un paro que arrancaba el 26 de enero y con el que los taxistas franceses querían denunciar la pasividad de su Gobierno frente a las amenazas que suponen Uber y otras aplicaciones “ilegales” que operan sin control y que han provocado una caída en picado de la recaudación diaria de los profesionales y la devaluación de su licencia en unos 100.000 euros.

Tres días después, el 29 de enero, la huelga llegaba a su fin tras alcanzar parte del sector un acuerdo que no ha satisfecho por igual a todos los taxistas franceses, que no terminan de confiar en las promesas del Primer Ministro, Manuel Valls. No era la primera vez que Valls y su Ejecutivo se comprometían a luchar contra la competencia desleal y todo quedaba en palabras.

En esta ocasión, y con el objetivo de poner punto final al paro, el Primer Ministro se ha comprometido a “garantizar la regulación del sector del transporte y a perseguir a quienes actúen desde la ilegalidad”. Sin embargo, aunque a España ha llegado un persistente rumor sobre una posible reconversión del sector del taxi en VTCs, el comunicado de prensa que puede consultarse en la página web del Gobierno de Francia no contempla esta posibilidad.

Según explica esta nota, la intención del Gobierno es restablecer “lo antes posible las condiciones para una competencia justa y equitativa” entre los taxis y otros medios de transporte público de personas como son las VTCs. Hay que recordar que a diferencia de España en Francia las VTCs no están contingentadas y no existen estudios sobre el número exacto de vehículos de alquiler con conductor, aunque se habla de 95.000 vehículos. Además, también existen los LOTI o colectivos,



Los taxis concentrados en Le Porte Maillot.

**El Gobierno francés se compromete a controlar las VTCs**

de entre dos y diez plazas, cuyas licencias son más fáciles de obtener. Aunque están obligados a llevar mínimo a dos pasajeros, los taxistas denuncian que suelen llevar solo un cliente por viaje, saltándose la legislación. Ahora el Gobierno anuncia que castigará cualquier mal uso de esta normativa LOTI.

Por otra parte, Transportes desarrollará un plan de estudios sobre el taxi y los vehículos con conductor. La intención es mejorar la identificación de las VTCs para establecer medidas que reduzcan la competencia desleal. Con este informe, que se completará con datos sobre el valor de la licencia, inversión, ingresos, gastos, etc. y que esperan tener finalizado antes del mes de febrero, el Gobierno quiere estudiar diferentes opciones entre las que se incluiría la indemnización a aquellos profesionales que esté pasando por grandes dificultades económicas, si bien no se especifica cómo se llevaría a cabo. En cualquier caso, la

intención de Manuel Valls y su equipo es establecer de manera objetiva el equilibrio económico sostenible entre ambas fórmulas de trabajo.

Más duro se ha mostrado el Gobierno francés con respecto a las aplicaciones móviles o plataformas web, a quienes insiste en que deben volver “imperativamente” a cumplir con la ley y advierten de que en caso de que se nieguen a cumplir con la normativa “serán castigados, cesarán su actividad y tendrán que cerrar sus páginas web hasta el final de los procesos judiciales que se inicien”. Para ello se pondrá en marcha una política de control “multidisciplinar” que se aplicará la próxima semana en los 12 departamentos más afectados por la competencia desleal. Valls ha querido señalar que el Gobierno “ha cumplido con sus obligaciones” tras la puesta en marcha de una serie de normativas que permitirán a la administración controlar el número de vehículos adscritos a las aplicaciones. Explican que éstos serán avisados “inmediatamente” para cumplir con sus obligaciones fiscales.

### Desconvocatoria por sorpresa

El anuncio de desconvocatoria sorprendía a muchos taxistas que amanecían por cuarto día consecutivo en Le Porte Maillot, epicentro de las protestas parisinas.

# as apps ilegales

Fueron más de 72 horas que se resolvían de una manera “poco satisfactoria” para algunos de los profesionales que se han sentido “traicionados”. Según los taxistas acampados, los sindicatos negociaron durante la noche, sin informarles de nada hasta que a primera hora de la mañana la policía comenzó a desalojar Le Porte Maillot. El fin de la huelga también pillaba de camino a los taxistas que desde otras ciudades francesas acudían a la capital para sumarse al paro. La situación “crítica” dentro del sector, explicaba el vicepresidente de Élite París, André Fernández, afecta a todo el país.

Hablamos con él por teléfono, con casi 60 horas de huelga a sus espaldas. El agotamiento se notaba en su voz, pero no por ello se rendía. Es más, criticaba horas antes de la desconocatoria, la actitud de las intersindicales, que habían acudido a negociar con Valls. “Estas asociaciones no respaldaban la huelga, no tendrían que haber ido ellos y sí nosotros, pero con nosotros no se reunieron”, lamentaba André horas antes de que éstas decidieran finalizar los paros. “Queremos que Valls se reúna con todas las asociaciones”, nos explicaba. Su deseo, finalmente, no se cumplió.

Fernández, 27 años y 3 en el taxi, también vaticinaba un acuerdo poco satisfactorio. “Estamos acostumbrados a pedir poco y recibir menos”, nos comentaba poco antes de que el Gobierno francés hiciera públicas sus medidas contra la competencia desleal que poco tenían que ver con las peticiones de esta asociación: la retirada de todas las VTCs o la devolución “íntegra” del precio de las licencias a los profesionales del taxi. “Pedir únicamente el cierre de las apps ilegales”, contaba Fernández “es algo que llevamos 3 años demandando. Es necesario hacer mucho más”, insistía este profesional que advertía de que llegarán “hasta donde haga falta” por su futuro. En su opinión Gobierno no ha hecho todo lo que podía para frenar la entrada de aplicaciones “ilegales, que no pagan impuestos y que no están controladas”. También fue muy crítico con la ausencia de estudios o informes sobre el número de vehículos



Manuel Valls, Primer Ministro francés.



Incidentes durante el primer día de paros.

de alquiler con conductor “porque no hay control ninguno, no es como en España, no existe contingentación”, cuestión de la que parece haber tomado ya nota el Gobierno de Manuel Valls.

## Libertad, igualdad y fraternidad

Esto es lo que vivió el centenar de taxistas españoles que se desplazó a París para acompañar a los profesionales franceses durante los paros. Desde Madrid hablamos con Tito Álvarez, portavoz de la Asociación Élite de Barcelona, que nos manifestó la dureza física y mental que padecieron durante las 72 horas de huelga. Sin embargo a pesar de la dureza destacaba el compañerismo vivido durante esos días. “Es increíble ver cómo se ayudan, y nos ayudan, unos a otros, nos dan comida gratis, nos ofrecen sus casas. No hay palabras”, nos explicaba.

Una solidaridad que quedó reflejada también cuando, de manera espontánea, los taxistas ubicados en Le Porte Maillot recolectaban casi 3.000 euros para pagar las fianzas de tres taxistas españoles detenidos en el primer día de protestas.

Ellos tres, junto con otro compañero que fue puesto en libertad sin fianza, pasaron 24 horas detenidos por encontrarse en posesión de una navaja multiusos “del tamaño de un cortauñas”, según informaron desde Élite España, organización a la que pertenecen y que agradeció el gesto de los taxistas parisinos. “Les honra como lo que son, personas solidarias. Jamás podremos pagarles todo lo que nos han dado”, expresaban en un comunicado.

Desde Barcelona, Madrid, Bilbao, Gijón, Valencia, Costa del Sol, los taxistas se sumaron a otros compañeros europeos para, mostrar un frente común frente a las apps. “Si París y Francia caen, caeremos todos”, insistía el propio Álvarez desde París y añadía que aunque la normativa española “no es tan liberalizadora como la francesa” la fuerza de estas empresas “puede provocar un cambio en nuestra contra”. Una situación que se está cumpliendo tras conocerse la petición de la CNMC de modificar el ROTT y que se eliminen los requisitos de acceso a las VTCs.

Olga Lobo

## El futuro de AGATM en manos de los socios



La sede de Gremial en la madrileña calle Santa Engracia.

**A**l cierre de esta edición ya se conocía el orden del día de la Asamblea General ordinaria convocada para la mañana del 13 de febrero. El punto clave, motivo de polémica y preocupación entre los socios, recoge la propuesta de la Junta Directiva que dice textualmente "adoptar acuerdos referentes a la adquisición y disposición de bienes muebles e inmuebles. Hipotecar el inmueble de la calle de Santa Engracia, núms. 84-86 en garantía de cualquier préstamo o crédito, y con las condiciones que consideren convenientes. Queda únicamente excluida la facultad de transmitir el inmueble de la calle de Santa Engracia, núms. 84-86, cuya decisión sólo podrá ser tomada por la Asamblea General".

Algo que tal y como nos ha asegurado el presidente, Miguel Ángel Leal, es "imprescindible y necesario" para poner en marcha el plan de viabilidad diseñado por la actual Junta Directiva tras haber consultado a diferentes expertos financieros y económicos. Esta operación permitiría refinanciar la entidad y solucionar los graves problemas financieros que atraviesa la asociación que, recordamos, acumula pérdidas desde hace más de un lustro que superarían el millón de euros. El escollo legal por el que la directiva reclama el apoyo de los socios es que para proceder a esta operación hipotecaria se requiere la modificación del artículo 26, apartado 17 de los estatutos que rigen la Asociación Gremial.

El presidente es consciente de que se va a pedir a los socios un gran esfuerzo, aclara también que solo se hipotecará una parte de la sede, y está convencido de que de aprobarse esta propuesta la asociación Gremial podrá refinanciarse y superar en los próximos años esta crítica situación. Lo que en su opinión significa que la Gremial seguirá teniendo un futuro.

El plan de viabilidad a 4 años presentado por la directiva a diferentes entidades también incluye ejercicios presupuestarios en positivo, empezando por este 2016 en el que tienen una previsión de 26.000 euros en positivo. A lo largo de los próximos años esperan generar hasta 300.000 euros de beneficios.

Desde la directiva piden a los socios que respalden sus propuestas y aseguran que, durante su mandato, no se aplicarán derramas ya que, también de acuerdo con expertos consultados, no aportarían ninguna solución, e insisten en la refinanciación como única salida viable. De no aprobar los socios en asamblea tan delicada operación, avanza el presidente, el futuro de la entidad "sería muy negro". El ambiente previo a la cita asamblearia indicaba que los socios no manifestaban ninguna predisposición a aceptar esta propuesta. Más bien al contrario.

## El nuevo protocolo de contaminación, más permisivo con el taxi

**D**esde el pasado 1 de febrero, los taxis podrán acceder al centro de Madrid en el escenario 3 y 4 de acuerdo con el nuevo texto del protocolo que ha aprobado la Junta de Gobierno. Eso sí, tendrán que esperar a sus clientes en las paradas y en las zonas SER habilitadas para ello, excepto si son ecotaxis y euro-taxis o van a recoger a un cliente que contrató un servicio telemático. La Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid ha aprobado hoy el nuevo Protocolo para Episodios de Alta Contaminación por NO2 por el cual se adelantan los plazos de adopción de medidas en los casos de altos niveles de contaminación. Como principal novedad para el taxi, en el escenario 3, que se activará tras dos días consecutivos de nivel de aviso en vez de en tres, se recomienda la no circulación de taxis libres, excepto Ecotaxis y Eurotaxis dentro de la M-30. Además, se habilitarán las plazas azules del SER como aparcamiento del servicio para, junto con sus paradas habituales, facilitar la espera de viajeros.



Los taxis podrán acceder a la ciudad en los episodios 3 y 4.

En cuanto al escenario 4, el más restrictivo, se amplían las medidas de la fase anterior al perímetro de la M-30 y se prohibirá la circulación en vacío de taxis, excepto Ecotaxis y Eurotaxis y aquellos que hayan sido contratados por vía telemática y circulen con la luz verde apagada. En vacío, los taxis podrán acceder al interior del área restringida, si bien deberán aguardar a los clientes en las paradas y en las zonas azules del SER que se habilitarán para ello. La intención del Ayuntamiento es no dificultar el uso de este servicio público.



  
[Illegible text]

**SALE**

[Illegible text]

[Illegible text]

[Illegible text]

---

[Illegible text]

[Illegible text]

[Illegible text]

## Inmovilizado el primer vehículo "pirata"

**G**racias a la nueva ley de transporte urbano de la Comunidad de Madrid, ya se ha inmovilizado de manera "inmediata" el primer pirata que realizaba un servicio de transporte sin licencia. Además de retirarle el vehículo, se le ha impuesto una multa de 4.000 euros. En vigor desde el pasado 1 de enero, la modificación de la Ley de Ordenación y Coordinación de Transportes Urbanos se produjo en noviembre, e introducía esta medida de actuación contra los "piratas". Desde el sector, tanto la Federación Profesional del Taxo cp,p desde Gremial Madrid han mostrado su satisfacción por esta primera inmovilización. Julio Sanz, presidente de FPT, quiso felicitar tanto a la administración como a los cuerpos de seguridad que dieron efecto a esta medida "dando el primer paso hacia la desaparición del intrusismo ilegal". Por su parte, Miguel Ángel Leal, presidente de Gremial, considera que esta primera inmovilización "es solo un primer paso para acabar con el intrusismo en el sector", esperando que, a partir de ahora, "sean muchas más y que las autoridades sigan apoyando a los profesionales del sector".



Miembros de la directiva de FPT durante la inmovilización.

### Nuevo Plan de Inspección

La Comunidad de Madrid, por medio de la Dirección General de Transportes, ha presentado el nuevo Plan de Inspección de Transportes para este 2016, en el que está previsto que se realicen unas 70.000 inspecciones a vehículos que transportan mercancías y viajeros, y más de 1.500 a las empresas del sector. La presentación del plan estuvo dirigida hacia aquellos actores con los que desde la Dirección se trabaja estrechamente a la hora de llevar a cabo las inspecciones. Tales actores son: el Comité Madrileño del Transporte por Carretera, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y la Policía Local de Madrid. Además, cuenta con la colaboración de Gremial y FPT. El acto de presentación contó con la presencia del Director General de Transportes de la Comunidad, Pablo Rodríguez, y del Consejero de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, Pedro Rollán, que señaló durante el mismo que en este 2016 se va a "intensificar el control de la contratación a través de las nuevas plataformas digitales, tanto en el ámbito del transporte público de viajeros como en el transporte de mercancías".

## NACIONAL

## La T1 de El Prat ya tiene desfibrilador

**U**n mes después del fallecimiento de un taxista mientras trabajaba en el aeropuerto de Barcedona-El Prat, el Institut Metropolità del Taxi ha instalado el desfibrilador en la zona de espera de la T1.

En caso de emergencia, explican desde el Institut, los taxistas tendrán que avisar al auxiliar del servicio de gestión del taxi. De otra manera, indican, si se observa un uso inadecuado o cualquier desperfecto en el aparato se informará directamente al Institut.

Los taxistas denunciaron la ausencia de desfibriladores y la tardanza de la ambulancia tras la muerte de su compañero el pasado 31 de diciembre. Desde el Institut informaron de que tenían ya adquiridos los desfibriladores si bien AENA no les había autorizado todavía su instalación.

## Denuncia a cuatro jóvenes por robarle 70 euros

**U**n taxista de Cambados, provincia de Pontevedra, ha denunciado a cuatro jóvenes por haberle robado 70 euros. Durante el atraco se produjo un forcejeo y el taxista resultó herido levemente en la mano. Según consta en la denuncia, apenas un cuarto de hora después de subirse al taxi le pidieron que parara. Aunque en un primer momento todo indicaba que sería una carrera más e incluso llegaron a darle 20 euros para pagar el coste del viaje, de 16,75 euros, apenas unos segundos después los jóvenes comenzaron a gritarle y le quitaron el billete que le acababan de dar, pidiéndole más dinero. En ese momento, asegura el profesional atracado, comenzó un forcejeo que no impidió que los jóvenes salieran corriendo con un botín de unos 70 euros. El taxista llamó a la Guardia Civil que acudió siete minutos después al lugar de los hechos.

## PREMIADOS METAL LUBE



**Carlos Ochoa**  
Licencia 01538  
7 años en el taxi



**Rodrigo Martínez**  
Licencia 08993  
8 años al volante



**Javier Sánchez**  
Licencia 13975  
18 años como taxista

## Solidaridad para ayudar al compañero que perdió la visión

**S**e cumple un año del brutal ataque que sufrió un taxista valenciano y que le ha obligado a abandonar el sector tras perder la visión. Para ayudarle a sobrellevar su nueva condición, la Federación Sindical del Taxi de Valencia ha abierto una cuenta solidaria para recaudar dinero. "Cualquiera podría estar en su situación y con un poco cada uno podemos hacer mucho". Con estas palabras animan desde la Federación a colaborar con la recolecta de fondos que están llevando a cabo para José Antonio. La vida de este taxista valenciano cambió radicalmente hace ahora un año cuando fue víctima de una agresión por la que perdió la visión de un ojo y el 90% del otro. Como consecuencia tuvo que abandonar el taxi y perder la posibilidad de trabajar para toda su vida. Desde la Federación quieren demostrar su compañerismo y solidaridad y han abierto una cuenta para ayudar a su compañero. "Toda aportación es bienvenida y José Antonio se merece una muestra de cariño de todos", señalan desde la asociación.

Nº de Cuenta Caixa Popular:  
ES36 3159 0026 1220 5561 9627

## El taxi castellano-manchego se reivindica con las personas ciegas



Reunión entre el sector y la ONCE.

**E**n una Mesa Coloquio organizada por la Fundación ONCE, el presidente de la Federación Regional del Taxi de CLM, Laureano Trujillo ha destacado la labor del colectivo profesional con las personas ciegas, al tiempo que ha lamentado la falta de ayudas tanto

públicas como privadas para adaptar los vehículos. La charla, que se ha desarrollado en el marco de la exposición "25 años Caminando Juntos" de la ONCE, ha tenido lugar en el Campus Tecnológico de la Fábrica de Armas de Toledo de la Universidad de Castilla-La Mancha. Allí Trujillo, en representación del sector del taxi manchego, ha recordado a los asistentes que "las personas ciegas que acuden con un perro-guía no tienen ningún problema en acceder al taxi". De hecho, existe una normativa que regula el acceso al taxi de la persona guía con su perro y los profesionales, reconoce Trujillo, "son conocedores de ella". Precisamente por la labor del taxista con las personas con dificultades, el presidente de la Federación Regional del Taxi, ha lamentado que los profesionales no cuenten con "ninguna ayuda pública o privada" para poder adaptar los vehículos, más sabiendo que en las poblaciones superiores a los 50.000 habitantes, al menos el 5% de la flota debe estar adaptado para el año 2017 en virtud de una Directiva Europea.

## A juicio las agresiones entre un taxista y dos policías

Un taxista y dos policías nacionales se acusan mutuamente de agresiones por unos hechos ocurridos en abril de 2013. La fiscalía solicita para el taxista dos años y medio de prisión por atentado a la autoridad, mientras que para los policías la acusación pide dos años de cárcel y ocho de inhabilitación. Según la versión de los policías, el taxista arremetió contra los agentes tras ser detenido durante un control. Además de negarse a realizar la prueba de alcoholemia allí mismo, se mostró violento, insultó a los agentes y empujó a un oficial. Sin embargo, de acuerdo con el relato del taxista, fueron los policías quienes le propinaron varios golpes en las costillas y en un ojo, si bien reconoció haberle dado un par de patadas al vehículo policial. También señaló durante su declaración ante el juez que le apretaron fuertemente las esposas y las bridas en los tobillos y que durante todo el viaje el coche circuló haciendo zigzag.

## Pontevedra tendrá cuatro eurotaxis nuevos

La ciudad de Pontevedra prevé dotar a la ciudad con cuatro unidades de eurotaxis en los próximos meses. El objetivo es cumplir en 2017 con la cuota del 5% de taxis adaptados en la ciudad. Para lograr este número el Concello va a establecer un plan de subvenciones, tal y como lo ha adelantado en el concelleiro de

Mobilidade, Luis Bará a los representantes de la Asociación del taxi de Pontevedra en reciente encuentro. La dotación inicial de la ayuda es de 10.000 euros, con una cuantía máxima de 5.000 euros por vehículo. Serán dos las modalidades de la subvención, una para coches adaptados desde enero de 2014 y otra para los que se acojan ahora. Las previsiones del Concello de Pontevedra, es que este año se acojan a las subvenciones dos vehículos, y el próximo año otros dos, con lo que se alcanzarían los cuatro en 2017. Sin embargo, desde el sector creen que no serán muchos los taxistas dispuestos a acogerse a esta línea de ayudas.



La dotación inicial de la ayuda es de 10.000 euros.

SI COMPRASTE UN CUCURÚ  
ENTRE 2006 Y 2013, PODRÁS  
RECUPERAR HASTA EL

**10 %**

DEL VALOR DE LA COMPRA

GRACIAS A LA AYUDA  
CONTRA EL CÁRTEL DE  
CONCESSIONARIOS

CONTRATO DE COMPRA 2006



## El taxi recauda 36.000 € para luchar contra el cáncer

La FAAT, Federación Andaluza de Autónomos del Taxi, en colaboración con un total de 90 mujeres taxistas, han logrado recaudar con sus pulseras de la suerte 36.000 euros que irán destinados a la investigación contra el cáncer infantil. Esta cantidad, obtenida con la venta de las pulseras solidarias elaboradas por las propias taxistas, ha sido entregada a la Fundación Cris Contra el Cáncer en un

acto celebrado en el Centro Integral de la Mujer de Cádiz. Acto en el que también se rindió homenaje a Francisca González Hernán, de Murcia, una de las taxistas más implicadas en el proyecto fallecida recientemente de cáncer. "Desde FAAT somos conscientes de que España, en términos de financiación en la lucha contra el cáncer, se sitúa a la cola en comparación con los países de nuestro entorno.

Por ello, queríamos, por tercer año consecutivo, poner nuestro granito de arena con esta acción solidaria, y así apoyar la investigación, que es la que da esperanza", ha afirmado el presidente de FAAT, Miguel Ruano. La secretaria técnica de la FAAT, Eva Torres ha explicado lo intensa que ha sido la campaña: "Hemos llorado, reído y nos hemos encomiado muchísimo con esta iniciativa. Existe muchísima gente solidaria en España que ha colaborado con las pulseras solidarias y que aún van a seguir haciéndolo, porque tenemos pedidos hasta para bodas y comuniones". La directora de la Fundación Cris Contra el Cáncer, Marta Cardona, además de agradecer el gesto solidario de los taxistas adelantó que "todo lo recaudado por las "Pulseras Solidarias" se destinará a la Fase II del Proyecto Lydia, en el que entrarán niños con leucemia aguda que tras un tratamiento de quimioterapia con éxito tiene aún un alto riesgo de recaída".



### INTERNACIONAL

## Pedir taxi a través de internet está de moda en China

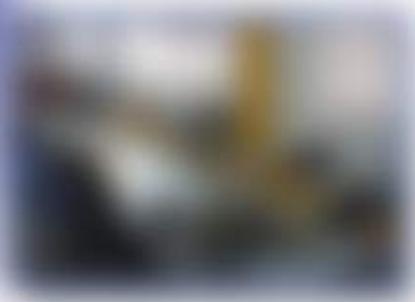
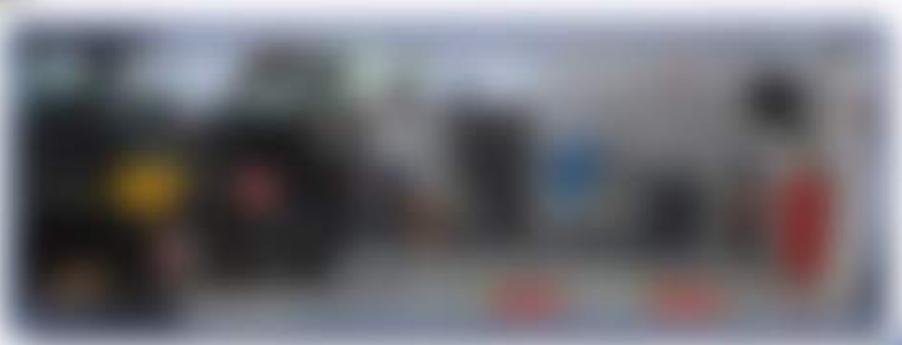
Un total de 96,6 millones de chinos, es decir, uno de cada catorce, llamaron a un taxi a través de internet en 2015, y la mayor parte de ellos lo hicieron utilizando teléfonos móviles, según un informe publicado el pasado viernes por el Centro de Información de Red de Internet de China. El acceso universal a internet ha impulsado los servicios públicos y mejorado de forma efectiva los niveles de vida de la gente y la armonía social, de acuerdo con el documento. Los servicios de llamada de taxis en línea están floreciendo debido al rápido desarrollo de la red. Los servicios de coches privados de Didi, una de las principales aplicaciones chinas para pedir un taxi, están disponibles en 199 ciudades. Su rival estadounidense Uber indicó en noviembre que China podría convertirse en su mayor mercado. El documento también señala que los internautas en China habían llegado a 688 millones a finales de 2015, el 50,3% de la población total del país.

## Oslo, la ciudad más cara para coger taxi

Según un estudio realizado por la sociedad de servicios financieros suiza UBS, donde se analizan diferentes parámetros que reflejan los desequilibrios económicos a nivel mundial, se ha demostrado que el precio del taxi presenta diferencias abismales entre unos lugares y otros. Analizando el precio medio de hasta 71 ciudades para una distancia de 5 kilómetros, la ciudad de Oslo se presenta como el lugar más caro para viajar en taxi, con un precio de 32 euros. Con esa cantidad de dinero, uno podría viajar, si lo desea, hasta 66 kilómetros en el Cairo, con su precio de 2,40 euros. En Europa, los lugares más caros para viajar en taxi son Ginebra (20,58 euros), Luxemburgo (22,34 euros) y Zúrich (27,59 euros). En el otro extremo, se encuentran ciudades como Kiev (1,59 euros), Sofía (3,04 euros) y Atenas (5,01). Estos precios son siempre el resultado de una media sobre carreras de cinco kilómetros. En España, UBS ha analizado el precio de Madrid (11,35) y Barcelona (10,25), situándose en una zona intermedia entre los más caros y los más baratos. Fuera del continente Europeo, destacan ciudades como Auckland o Montreal, con precios bastante elevados en su taxi. En el lado contrario se encuentran las principales capitales de Asia Oriental, donde viajar en taxi resulta bastante económico en comparación otras grandes ciudades mundiales. En Shanghái, por ejemplo, el precio se sitúa en 3,13 euros. Pero el lugar más barato para trasladarse en taxi fuera de Europa, teniendo en cuenta las 71 ciudades analizadas, se encuentra en América Latina, concretamente en Bogotá, Colombia. Allí, viajar cinco kilómetros en taxi cuesta 1,71 euros.

# Assessment Bar chart

Assessment  
Bar chart  
Assessment  
Bar chart  
Assessment  
Bar chart  
Assessment  
Bar chart



Assessment  
Bar chart  
Assessment  
Bar chart  
Assessment  
Bar chart  
Assessment  
Bar chart



Assessment Bar chart



Assessment Bar chart

# Usuario y taxista conectados sin in



A la derecha, Jaime Ramón Mora, consejero delegado de Sugar Taxi.

**La Feria del Taxi de Barcelona fue su puesta de largo y ahora, en plena fase de expansión y promoción, Sugar Taxi llega a Madrid para ofrecer a usuario y taxista una comunicación directa y “sin intermediarios”. Un concepto “revolucionario” para su consejero delegado, Jaime Ramón Mora, que permite a los profesionales ir haciendo su propia cartera de clientes.**

**L**a idea, explica Jaime Ramón Mora, consejero delegado de Sugar Taxi, es que la base de datos de los clientes sean del propio profesional. Para ello, insiste, es importante eliminar al intermediario y que la relación usuario-taxista sea directa, a través del teléfono. Eso sí, ha querido aclarar que “no son competencia de ninguna emisora”. Sin intermediarios, sin call center y solo con una llamada telefónica, cualquier usuario que disponga de esta aplicación podrá contactar con el taxista más próximo a su ubicación sin necesidad de registrarse.

**Gaceta del Taxi.** - ¿Por qué Sugar Taxi es diferente a otras aplicaciones del mercado?

**Jaime Ramón Mora.** - Nuestra idea es ofrecer un contacto personal entre el usuario y el taxista en el que no hay intermediarios. Es un concepto revolucionario, huimos de la típica definición de aplicación para taxista basada en un call center. Con nuestra app el usuario escoge el taxi más cercano a su ubicación consultando en el mapa y le llama por teléfono. No somos competencia de ninguna emisora porque al igual que un cliente que para un taxi por la calle a mano alzada no es competencia para un taxi que lleve radioemisora, con nosotros es el cliente el que contacta con ese mismo taxista que está en la calle pero de manera telefónica. Y queremos que sea el propio taxista

ta el que cree y gestione su propia cartera de clientes para que así se queden en el taxi y no en una base de datos de la empresa intermediaria. Cuantos más clientes tenga el taxi, será más fácil que los usuarios reclamen tus servicios.

**G.T.** - En noviembre, durante la Feria del Taxi de Barcelona, presentaron oficialmente la aplicación. ¿Cuántos taxistas ya se han registrado?

**J.R.M.** - Estamos muy contentos con los resultados. Llevamos poco más de dos meses y a día de hoy tenemos 500 taxistas inscritos. En Madrid hemos empezado hace menos de un mes repartiendo información para que nos conozcan.

**G.T.** - ¿En qué ciudades está ya disponible esta aplicación?

**J.R.M.** - Estamos en Barcelona y, como he mencionado, también en Madrid, pero se trata de una aplicación sin fronteras, que puede utilizarse en cualquier lugar del mundo y ya tenemos la patente mundial para poder exportarla a otras ciudades que estén interesadas.

## “Es fundamental que el taxista cuide a sus clientes”

Aquí en España está disponible en Barcelona, Madrid, pero también hay taxistas que se han interesado en Valencia y Ceuta sin haber siquiera promocionado la aplicación. Pero, como decía, es tan fácil como registrarse y que nosotros les ubiqueemos en el mapa para que los usuarios les llamen. Y lo mismo fuera de nuestro país, una persona que trabaja en China puede darse de alta con nosotros.

**G.T.** - ¿Qué le ofrece al taxista estar dado de alta en vuestra app?

**J.R.M.** - Le damos visibilidad al taxista. Sus clientes no solo se limitan a los de la cartera de clientes que pueda tener una emisora, sino a todos los usuarios que tengan esta aplicación. Creo que esta es la primera vez que alguien ha pensado en que el taxista sea el que gane dinero y no la empresa. Por 4 euros al mes, más IVA, nosotros le ofrecemos al taxista visibilidad, que cualquier usuario que tenga nuestra aplicación pueda verle ubicado en el mapa. Independientemente del número de servicios que haga al mes, la cuota siempre es la misma. Es un precio muy competitivo con

# mediarios

el que queremos competir con otras opciones. Además, ahora tenemos una promoción por la que hasta abril le regalamos esa cuota. Para poder trabajar con nosotros solo tienen que descargarse la aplicación para el taxista, facilitamos el DNI y teléfono y en unos días enviarnos copia de la licencia porque, eso sí, nosotros solo ofrecemos taxis legales. Lo que queremos es apoyar al sector del taxi, no queremos buscar negocio a costa de los taxistas. Por eso también les pagamos 0,50€ por cada nuevo viajero que se descargue nuestra app de su parte.

G.T.- Hemos hablado de las ventajas para el taxista pero, ¿cuáles son para el cliente?

J.R.M. - Para solicitar un taxi el usuario no necesita darnos ningún dato personal, no es necesario que se registre como sucede en otras aplicaciones. Entendemos que hay personas a las que le genera cierta desconfianza dar ciertos datos para pedir un taxi, como puede ser el número de la tarjeta de crédito y por eso nosotros hemos prescindido de ello.

Además, estamos trabajando en una importante promoción con un gran premio dirigido tanto al usuario como al profesional. Hablamos de un gran incentivo para que ambas partes se animen a usar nuestra aplicación. Si finalmente concretamos nuestra idea será algo revolucionario dentro del sector porque nunca se habría destinado tanta cantidad a una iniciativa como esta dentro del taxi.

G.T.- Ha hecho especial hincapié en la importancia de que sea el taxista el que gestione su propia cartera de clientes. ¿Con qué herramientas cuenta el profesional para ello?

J.R.M. - Efectivamente, queremos que el taxista genere su propia cartera de clientes,



La página web de la aplicación.

Logo de Sugar Taxi



que sean dueños de su propia base de datos, no una tercera empresa. De esta manera, son los profesionales quienes tienen que cuidar a sus usuarios para que, además de repetir, les recomienden a otros usuarios. Para ello tienen que ofrecer coches siempre cuidados, dar un trato exquisito...y estar siempre pendientes de sus necesidades. Cuantos más clientes tengan, más fácil será que les vuelvan a llamar y eso es lo que queremos. Que tengan trabajo.

Por otro lado, estamos trabajando para llegar a acuerdos de colaboración con distintos colectivos que ya sean habituales usuarios o bien potenciales dentro de sectores como el de las aseguradoras, energéticas, telefonía y fomentar, por ejemplo, el uso del taxi compartido. De esta manera queremos dar un empujón para que el taxista cuente con una base de clientes para comenzar a trabajar, sin que sea un goteo de clientes individuales. Lo que queremos es poder ofrecer a los profesionales una cartera de clientes consolidada. Facilitarles el acceso. Pero es fundamental que el taxista cuide a esos usuarios y se interese por sus necesidades de transporte.

G.T.-¿Por qué surge la idea de desarrollar esta aplicación?

J.R.M. - La idea es que ninguna empresa externa pudiera competir con el propio taxi porque con esto el taxi puede tener una amplísima cartera de clientes basada en el buen servicio. Hemos trabajado durante un año y medio en el desarrollo de esta aplicación para que la base de datos sea de cada taxista y no de empresas intermediarias. Por ello es importante que el taxista entienda que la labor de fidelización, que en muchos radiotaxis realiza el departamento comercial, tienen que hacerla los propios taxistas.

G.T.- ¿Han calculado cuánta flota necesitarían para ser rentables?

J.R.M. - Sí, hemos calculado que para que a la empresa le resulte rentable necesitaríamos una flota de unos 10.000 taxistas, algo que no consideramos descabellado teniendo en cuenta que puede valer en cualquier país del mundo.

G.T.- ¿Están obligados a llevar un distintivo?

J.R.M. - De momento no llevan ningún distintivo, pero sí es verdad que nos gustaría identificar a nuestros taxis para así también darnos a conocer.

# La CNMC pone contra las cuerdas al taxi

*La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, CNMC, vuelve a poner en el punto de mira al taxi tras pedirle al Ministerio de Fomento que modifique el Reglamento de Ordenación de Transporte Terrestre, ROTT, aprobado en noviembre. Considera que la norma impone “injustas” restricciones al sector de las VTCs y denuncia el “monopolio” del taxi. Por su parte, desde Fedetaxi, califican las intenciones de este organismo público de “liberalizadoras” y convocan a todos los taxistas a una manifestación el próximo 18 de febrero.*



Nuevo ataque al taxi desde la CNMC.

La posición de la CNMC en contra del taxi y su actual status en el mercado se ha acentuado en las últimas semanas. Concretamente, antes de la finalización del mes de enero, se conocieron dos noticias trascendentes que pueden marcar el futuro del sector y ante las cuales, el propio taxi se ha levantado.

La primera de ellas, el requerimiento que envió al Consejo de Ministros para que anulase varios artículos incorporados en el Real Decreto 1057/2015 del 20 de noviembre, por el que se aprobaba la modificación del Reglamento de Ordenación de Transportes Terrestres (ROTT).

Se trata de una medida de actuación que la propia legislación reserva a la CNMC como paso previo a la interposición de un recurso contencioso-administrativo, contra lo que ellos consideran que es contrario a la Ley de Competencia y a la Ley de Garantías de Unidad de Mercado (LGUM).

Según la citada comisión, los artículos introducidos en el ROTT limitan la entrada y la capacidad para competir en el mercado a los vehículos de alquiler con conductor. Esto es importante ya que la LGUM, aprobada el 9 de diciembre de 2013, prohíbe cualquier límite a la entrada en el mercado más allá de los que “velen por el interés

general”. Y es que, aunque el taxi y las VTC´s aparezcan en el preámbulo de la citada ley como sectores que sí precisen autorización para el inicio de su actividad, en ningún momento excluye a estos sectores de la libertad de mercado que reza la ley. En otras palabras, la LGUM no excluye al taxi ni a las VTC´s de sus artículos, como se ha podido pensar erróneamente hasta ahora.

## La CNMC denuncia el “monopolio” del taxi

Precisamente en base a eso, la CNMC lleva a cabo este requerimiento contra el nuevo texto reglamentario del taxi. Consideran que impone injustas y severas restricciones al sector de las VTC´s como, por ejemplo, el hecho de fijar unos límites cuantitativos al número de autorizaciones o la obligación de tener que realizar una contratación previa.

La segunda de las noticias que se conocieron en relación a las actuaciones de la CNMC en contra del taxi fue que se admitieron a trámite, por parte del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, los recursos que la Comisión interpuso contra



THE CAR IS THE MOST COMMON  
 MODE OF TRANSPORTATION  
 AND IS A MAJOR SOURCE OF  
 AIR POLLUTION

## CONVERTING CAR TO GREEN CAR

- Use of green materials
- Use of renewable energy
- Use of recycled materials



THE CAR IS THE MOST COMMON  
 MODE OF TRANSPORTATION  
 AND IS A MAJOR SOURCE OF  
 AIR POLLUTION

las Ordenanzas del taxi de Málaga y Córdoba. Desde esta entidad, consideraban que tales normativas venían a fortalecer y perpetuar un “régimen de monopolio” en la prestación de los servicios del taxi y contribuían a reducir el bienestar general.

Para explicar ese pensamiento sobre el monopolio y el sector del taxi, desde la entidad encargada de velar por el cumplimiento de la ley de competencia, emitieron dos duros informes sobre cómo se desarrollaba la actividad del taxi en ambas ciudades.

De los textos se puede concluir que la comisión está en contra de dos de las principales características históricas del taxi: el límite en el número de licencias concedidas administrativamente y la fijación de precios a través de las tarifas. Para la CNMC esto supone una restricción al mercado y no ayuda al bienestar general. Por último, también se critica duramente en dichos informes la posición que pueden tener las asociaciones del sector en la toma de decisiones del taxi.

En relación a la VTC, en esos textos emitidos por el ente público, se intenta reflejar la situación de desigualdad normativa que padece y que le impide competir con el taxi libremente favoreciendo el supuesto régimen de monopolio. Por tanto, en base a sus actuaciones y atendiendo a la intencionalidad manifiesta de los citados informes, la pretensión de liberalizar por completo el sector de los transportes de viajeros por parte de la CNMC resulta más que evidente.

## “No queremos ser esclavos”

Frente a las intenciones “liberalizadoras” de la CNMC, Fedetaxi ha decidido convocar a los taxistas a una manifestación el 18 de febrero que, al cierre de esta edición, se mantenía. La principal razón, explicaba en rueda de prensa su presidente, Miguel Ángel Leal, era dar a conocer ante la opinión

pública cómo funciona la CNMC. El taxi, señaló, está cansado de “las continuas provocaciones de quien tendría que velar por los intereses de todos los españoles y vele por los de multinacionales”.

Denuncian desde Fedetaxi que la CNMC defienda “redes ilegales de transporte” así como a empresas “que los juzgados han dicho que hacen competencia desleal, como Uber, y maniobre para entregarles en bandeja un servicio público prestado por 70.000 autónomos y que da sustento a 100.000 familias”. Un movimiento que califican de “inéquito e impresentable” y que rompería con el actual sistema transporte. “No queremos ser esclavos de las multinacionales”, insistía Leal. Una opinión que compartían el resto de miembros de la directiva de esta organización nacional. Para Miguel Ruano, vicepresidente de Fedetaxi y presidente asimismo de la Federa-

## El 18F el taxi se manifestará contra la liberalización del sector

ción Andaluza, los estudios publicados por Competencia “totalmente falsos, basados en ciudades europeas, datos desfasados que no pueden compararse con ciudades españolas. Ni argumentados ni creíbles” señaló.

Además, cree que el taxi no necesita que le obliguen a competir porque “sabemos competir. Somos 100.000 personas que todos los días competimos 14 horas al día para llevar un sueldo a casa”, ha insistido.

Por ello cree que el taxi no debe consentir que la CNMC “ponga en duda” el funcionamiento del sector.

Para Roberto Merino, presidente de la Federación de Taxis de Castilla y León

“lo que no se puede hacer es poner una norma de juego diferentes para las VTCs y mantener las regulaciones tan restrictivas que tiene el taxi”, razón por la que cree necesaria la manifestación.

También Fernando Morales, presidente de la Unión sevillana del Taxi, quiso incidir en el importante servicio que presta el taxi español “los 365 días del año las 24 horas del día a precios pactados por la administración y por los consumidores” y se preguntó si las empresas privadas garantizarían el transporte a las cuatro de la mañana y a cuatro euros como sí hace el taxi sevillano. Sobre la fiscalidad, Morales volvió a recordar que el taxi español contribuye en España. “Somos 70.000 contribuyentes que cada mes garantizan al Estado unos ingresos”.

Con esta manifestación, a la que esperan que acudan profesionales de distintas ciudades españolas, quieren decir “basta ya” a las “provocaciones” de la CNMC. Un organismo público que “tendría que velar por los intereses de todos los españoles en vez de velar por los de multinacionales”. La CNMC, que depende del Ministerio de Economía, “no debería ser nuestro verdugo”, han insistido desde la directiva de Fedetaxi que advierte del “peligro” que sus acciones puede entrañar para la sociedad española, “destruyendo” el estado del bienestar y con el sistema de trabajo de los autónomos.

“Estamos adaptados a las nuevas tecnologías y queremos dar un servicio de calidad pero mejor. No tenemos miedo a que entren multinacionales, pero queremos que entren a jugar con las mismas normas de juego. No queremos que las normas aprobadas por el Gobierno sean modificadas al antojo de estas multinacionales”.

## Convocatoria en solitario

En una nota de prensa conjunta, CTE y Unalt explican que esta manifestación se ha convocado de manera “unilateral” por



Rueda de prensa de la directiva de Fedetaxi.



Imagen de la manifestación del pasado año en Córdoba.

Fedetaxi sin esperar a una reunión en la que las tres asociaciones iban a valorar y decidir las medidas conjuntas contra la CNMC en el futuro.

Por ello, y porque creen que “desgastar” al sector sin haberse constituido un Gobierno “no servirá para nada”, estas dos organizaciones apuestan por esperar a la conformación de un Ejecutivo.

Desde Fedetaxi lamentaron esta decisión y no dudaron en lamentar que desde la CTE hayan pedido licencias de VTC. Unas informaciones “un poco preocupantes y, si se llegan a confirmar, sería una ver-

## “Los taxistas sabemos competir, lo hacemos todos los días”

dadero drama para el propio sector”, ha indicado. “Si hay algunas asociaciones del sector que han entrado en este juego, entiendo que será para nosotros un drama, pero seguiremos con la lucha”, ha agregado.

Sin embargo, a pesar de no secundar la manifestación de forma institucional,

## Manifestación contra la CNMC

¿Cuándo?

18 de febrero a las 11 de la mañana

¿Dónde?

En la Plaza de Colón (Madrid)

Además, se convoca a un paro de dos horas, de 11 a 13 horas, a nivel nacional.

miembros de la Confederación como el presidente de FPT Madrid, Julio Sanz, anunciaban su presencia a nivel personal al estar de acuerdo con el fondo de la protesta y animaba a todos los profesionales a acudir. Consideraba un error la declaración “unilateral” de convocatoria porque creía que yendo todos juntos se demostraba más fuerza a la CNMC.

Sí que acudirán en calidad de asociación las diferentes ÉLITES de España que calificaron de “injusto” este nuevo ataque de la CNMC.

Javier Izquierdo/Olga Lobo



## Seat y el taxi, intensifican su unión con el León ST



La relación de más de 60 años que mantienen la marca Seat y el taxi madrileño va un paso más allá con el nuevo León ST. Combinando de la mejor forma posible el confort, la eficiencia y las prestaciones mecánicas, la nueva versión de este familiar compacto se presenta como una gran oportunidad para los profesionales del taxi que decidan cambiar su vehículo. Montado directamente en la fábrica de Martorell, lo más destacable de entre las muchas virtudes de este modelo es la amplitud y su gran maletero. A lo largo de sus 4,530 metros, presenta una capacidad

de carga de hasta 587 litros, que se incrementa hasta los 1.470 con los respaldos de los asientos traseros abatidos. El nuevo León ST estará disponible con un motor 2.0 TDI CR de 110 CV, con una velocidad máxima de 189 kilómetros por hora y un consumo medio muy eficiente de 4,1 litros a los 100 kilómetros.

Con este nuevo modelo, la marca continúa su relación con el taxi, que ha superado recientemente los 60 años, e intenta dotar a los taxistas de las mejores innovaciones técnicas que se introducen en el mercado.

Muchos de los modelos de Seat han pasado a la historia como auténticas reliquias del taxi. Destaca, por ejemplo, el 1400C, con el que la marca española consiguió homologar su primer modelo de taxi y que alcanzó una gran popularidad. Más tarde, aparecieron modelos como el 1500, todo un exponente dentro del sector, el 124 y el 1430.

Ya en los años 90, apareció uno de los modelos emblemáticos de la casa, y que lo sigue siendo en la actualidad dentro del taxi como es el Seat Toledo. Con el Alhambra, la fábrica automovilística se adhirió a la línea de los monovolúmenes para el taxi. Línea a la que dio continuidad con el monovolumen compacto Altea XL.

Actualmente, la casa automovilística española ofrece, además del nuevo León ST, el Toledo y el propio Alhambra como vehículos homologados destinados al mundo del Taxi.

## Una empresa española presenta baterías de 800 km de autonomía

Gabat Energy, una empresa española filial de Graphenano, presentó unas innovadoras baterías de grafeno que servirían para mejorar notablemente los problemas de autonomía de los coches eléctricos. Según publica Autobild, estas baterías mejorarían considerablemente las prestaciones de las de ión-litio, con un peso inferior, y aumentarían la capacidad de autonomía hasta los 800 kilómetros.

La empresa aseguró que estas baterías pesarían un 75% menos que las actuales y reducirían su volumen en un 20-30%. De ahí que si se mejorase la red eléctrica de la actualidad, sería posible fabricar una de menos de 100 kg de peso que se podría recargar en unos 5-10 minutos.

En este proyecto han colaborado las universidades de Córdoba y Ciudad Real. La clave, han asegurado en la presentación, ha sido la obtención de un polímero de grafeno que posee una altísima conductividad térmica y eléctrica, siendo ligero y generando electricidad al ser alcanzado por la luz.

Para el mes que viene está previsto que se empiece a fabricar en Yecta (Murcia) esta batería. Esta fabricación, que también se desarrollará en China, es posible gracias a la colaboración del Grupo Chint, multinacional de origen chino especializada en la generación eléctrica y la producción de placas solares.

## Ginebra, próximo escaparate automovilístico

El próximo 3 de marzo abrirá sus puertas el International Geneva Motor Show 2016 o Salón Internacional de Ginebra, el mejor evento anual para ver los deportivos más caros y atrevidos del mercado.



Además, la feria celebrada en la ciudad suiza contará con un gran número de novedades en coches convencionales, entre los que se pueden destacar el Seat Toledo español que la marca española lanzará al mercado a finales de año. También destaca el nuevo Mercedes Clase A, una de las sorpresas agradables de última hora que tendrá presencia en el Salón.

Se espera la visita de unas 700.000 personas a uno de los salones automovilísticos de referencia más importantes del calendario internacional, que se prolongará hasta el 16 de marzo para que, a lo largo de esas dos semanas, los visitantes puedan conocer de primera mano no ya solo las novedades en cuanto modelos, sino también en cuanto a los diferentes componentes mecánicos.

## Se rebajan los umbrales de contaminación en el nuevo protocolo

**E**l nuevo Protocolo para Episodios de Alta Contaminación del Ayuntamiento de Madrid ha quedado finalmente modificado y los umbrales para activar los diferentes niveles se han rebajado en comparación con el texto anterior. La nueva normativa, aprobada por la Junta de Gobierno, se evaluará una vez transcurrido un año de su puesta en marcha para llevar a cabo las modificaciones que se consideren oportunas. Hasta que eso ocurra y de acuerdo con el nuevo protocolo, cuando las mediciones sean de 180 microgramos/m<sup>3</sup> en dos estaciones cualesquiera de la misma zona se activará el preaviso, mientras que la fase de aviso se aplicará cuando dos estaciones de una misma zona superen los 200 microgramos/m<sup>3</sup>. El nivel de alerta se produce cuando tres estaciones cualesquiera de una misma zona (dos si se trata de la zona 4, que corresponde al Pardo y la Casa de

Campo) superan los 400 microgramos/m<sup>3</sup> durante tres horas consecutivas. También ha quedado adelantada la puesta en marcha de los diferentes escenarios. Así el Escenario 1 entrará en vigor si hay un día de superación del nivel de preaviso (antes se necesitaban 2 días consecutivos de nivel de preaviso o 1 día de nivel de aviso). Con este escenario se limitará a 70 km/h la velocidad en la M-30 y en los accesos a la ciudad, en ambos sentidos, dentro de la M-40. También se tomarán medidas de promoción del transporte público. Bastará con 2 días de superación del nivel de preaviso o 1 día de superación del nivel de aviso (antes se requerían 3 días consecutivos de preaviso, 2 días consecutivos de aviso o 3 días consecutivos de preaviso más 1 de aviso) para adoptar las medidas previstas para el Escenario 2. En éste, además de lo explicado anteriormente, se prohibirá que los vehículos de no residentes aparquen en las

plazas del SER (Servicio de Estacionamiento Regulado) en toda la ciudad. El escenario 3 se activará con dos días consecutivos de nivel de aviso, mientras que en el anterior protocolo exigía tres, añadiéndose a las medidas anteriores una nueva restricción de tráfico: se reducirá la circulación por las calles de la almendra central (el interior de la M-30) en un 50%, prohibiéndose el tráfico de los coches con número de matrícula par, los días pares del mes, y los coches con matrícula impar, los días impares del mes. Las motocicletas, triciclos y ciclomotores están exentos de las restricciones de circular por Madrid en caso de Escenario 3. Si se alcanzara el escenario 4, se ampliarán las medidas anteriores, al perímetro de la M-30. La totalidad del parque móvil municipal, a excepción de los servicios públicos, dejará de funcionar en horario laboral, a excepción de los vehículos cero emisiones.

## Las multas de la M30 recaudan más de 38 millones

**D**el total de las infracciones de tráfico que se contabilizaron en Madrid en el año 2015, el 68% tuvieron lugar en la circulación M-30. Durante los diez primeros meses, los radares de la policía municipal de la capital en esta vía llevaron a cabo 319.846 multas por un importe de 38.424.800 euros, según informa el medio Autopista.

La mayoría de esas multas se impusieron por sobrepasar los límites de velocidad, en base a un estudio realizado por los Automovilistas Europeos Asociados. Y dentro de esa mayoría, hasta un 55% de esas denuncias fueron el resultado de sobrepasar los límites de velocidad de 70 km/h en las zonas soterradas de la M-30 madrileña.

Los radares situados a lo largo de esta carretera son los encargados de localizar las infracciones. Entre ellos, el que está situado en el túnel de la Avenida de Portugal de entrada a Madrid, en el kilómetro 4.150, es el que mayor número de multas ha puesto con casi 50.000, lo que supone un 15% sobre el total.

La velocidad más alta registrada por alguno de los radares de la M-30 ha sido de 158 km/h, siendo el límite en ese tramo de 90 km/h. La mayoría de las multas, sin embargo, corresponden a excesos mínimos de velocidad de apenas un 10% sobre el límite máximo establecido, que dan lugar a una multa de 100 euros.



# La falta de trabajo divide al taxi de Valladolid

*La escasez de clientes ha hecho que el sector del taxi de Valladolid se replantee nuevas fórmulas para intentar hacer más productivas las horas laborales. El problema surge a la hora de decidir qué método es mejor para aumentar la productividad. Mientras una parte del sector apuesta por la regulación horaria de 16 horas; otra, en cambio, propone ampliar el área de prestación y sumar potenciales clientes. En medio, el Ayuntamiento, que aún no ha dicho su última palabra.*



El presidente de la Agrupación de Taxistas, Roberto Merino.

**S**i fuera posible hacer una similitud médica, el estado actual de salud del taxi en Valladolid sería, cuanto menos, preocupante. Tanta es su gravedad que no sería atrevido afirmar, en base a lo declarado por los diferentes representantes del sector de la localidad pucelana -los cuales han hablado con La Gaceta del Taxi-, que está en uno de los momentos más delicados que se recuerdan.

El problema principal es el escasísimo trabajo que se encuentran día a día los profesionales que provoca jornadas muy largas en perjuicio de la conciliación familiar.

En ese aspecto, la preocupación del sector es unánime, puesto que la falta de trabajo no admite discusión. El problema surge en los puntos de vista tan distintos que tienen dentro del taxi de Valladolid para poner solución a tal inconveniente.

El pasado mes de diciembre, la Asociación de Taxistas Autónomos de Valladolid (Avatar) trasladó oficialmente al alcalde de la ciudad, Oscar Puente, la necesidad de implantar una regulación horaria de 16

## Valladolid cuenta con 132 asalariados

horas como solución a esta reducida productividad laboral. Con el objetivo de escuchar todas las opiniones dentro del sector, el edil vallisoletano trasladó a este grupo de taxistas que les respondería antes de final de año. Finalmente, entrado ya 2016, en una nueva reunión y visto que no se había dado respuesta alguna a las 16 horas, el concejal de Movilidad del Ayuntamiento, Luis Vélez, pidió más tiempo a los taxistas.

Ante esto, Mercedes Castrillo, presidenta de Avatar, llegó a amenazar con una manifestación en la ciudad, que hoy en día parece poco probable dado que desde el gobierno local les han abierto las puertas: "Es poco probable que pidamos la convocatoria de una manifestación, pero no vamos a parar hasta que no tengamos el sí encima de la mesa. No podemos aguantar más esta precaria situación". En estos momentos la actuación del Consistorio se está centrando en entrevistarse con los

diferentes sectores para adoptar una decisión consensuada o, al menos, ésa es su intención.

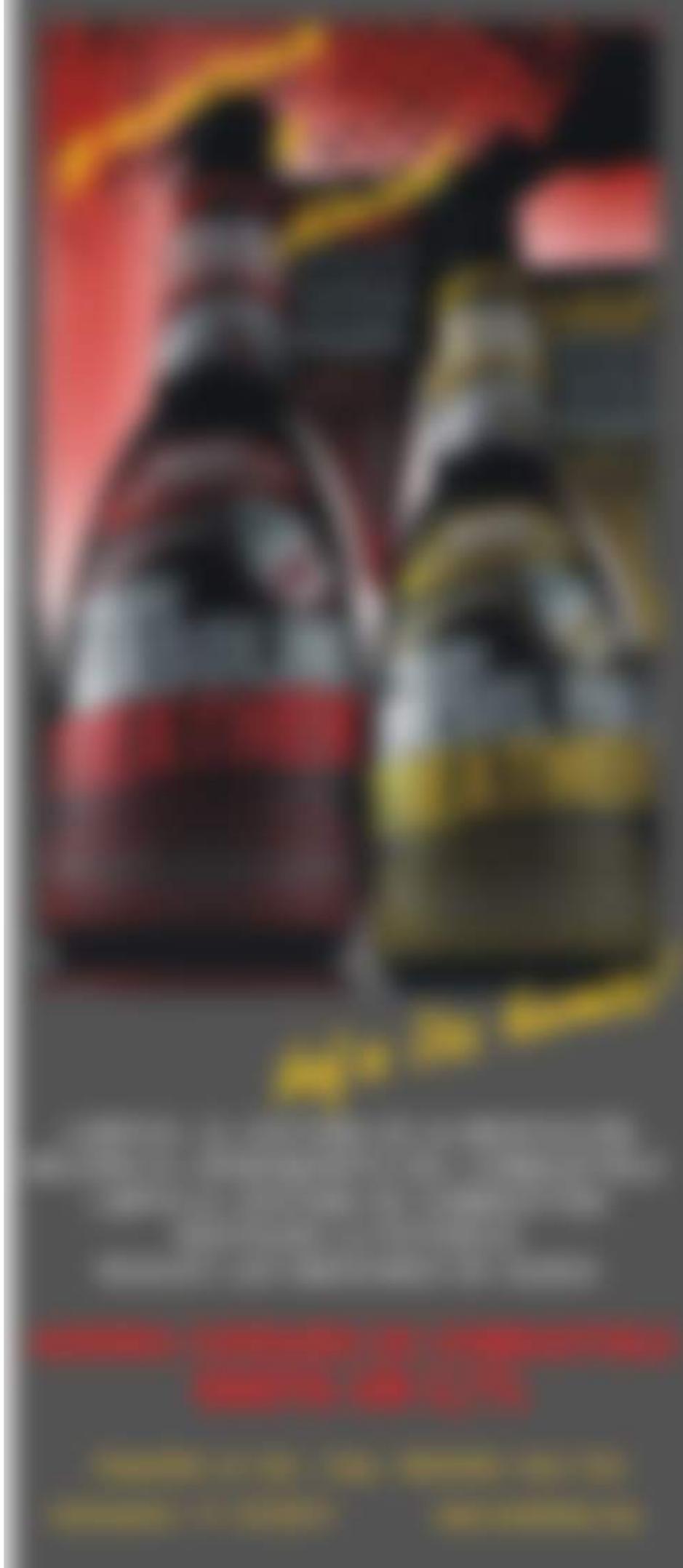
“Vamos a reunirnos con el Ayuntamiento para aportar documentos que ayuden a concretar la implantación de las 16 horas”, explica Castrillo al tiempo que defiende que cuentan con el apoyo “del 53% del total de licencias en esta iniciativa”.

Sin embargo, esta intención de reducir la regulación horaria de 24 a 16 horas se encuentra con la oposición frontal de los asalariados. El vicepresidente de la Asociación de Asalariados de Valladolid, Celestino Álvarez, advierte de que si se implanta una regulación como la que se pretende, “muchos iríamos a la calle y la consecuencia inmediata de esto sería un desabastecimiento del turno de noche en Valladolid”. Y es que en la capital castellano-leonesa, los asalariados son los encargados de cubrir el turno de noche de lunes a jueves.

Esta posición contraria de los asalariados no es entendida de modo alguno por Avatar, grupo que lucha por la implantación de las 16 horas. “Los asalariados publicaron en una nota de prensa que ellos sólo hacen ocho horas, para respetar el convenio, por lo que no vemos que esta medida vaya en contra de ellos, explica Castrillo que, por otra parte sospecha que “el problema de fondo puede ser que los asalariados hayan trabajado en cierto modo de forma irregular, sin respetar el convenio y la legalidad”.

Tampoco está a favor de las 16 horas Roberto Merino, presidente de la Agrupación de Taxistas de Valladolid. El representante de la asociación mayoritaria aboga por “otras alternativas que servirían para mejorar la situación laboral del sector en estos momentos”. Pese a no estar frontalmente opuesto a una iniciativa parecida a la de Avatar, Merino, siguiendo con la línea marcada desde los asalariados, considera que “tal y como está constituido el taxi en Valladolid, establecer una jornada de 16 horas sería una locura puesto que son los asalariados los que trabajan las noches de lunes a jueves”. Ante este desabastecimiento del turno nocturno, el principal temor del presidente de la Agrupación es que desde la administración se imponga un sistema de turnos, tal y como está planteándose en Burgos, donde se trabajan 12 horas máximo.

Además, el presidente de la Agrupación ve los problemas del taxi más allá de la posible reducción o no de la jornada. Para Merino el principal escollo es la falta de clientes provocado, en gran parte, por el reducido mercado que maneja el taxi hoy en día. Para eso, desde la Agrupación proponen “la creación de un área metropolitana que sirva para captar un mayor número de clientes”. Según los datos que maneja esta asociación, esta nueva área reportaría al taxi un total





Mercedes Castrillo, presidenta de la Asociación de Taxistas Autónomos de Valladolid.

de 100.000 nuevos potenciales clientes.

También tienen propuestas de mejora del sector los propios asalariados. “Tenemos varias propuestas encima de la mesa, lo que ocurre es que, como asalariados, no sabemos hasta qué punto disponemos de capacidad de decisión. Podemos aportar ideas pero no sabemos en qué grado se nos tendrá en cuenta”, afirma Álvarez, vicepresidente de los asalariados.

Confrontación entre asociaciones

Dadas todas estas discrepancias, el Ayuntamiento propone el diálogo entre todo el sector con el objetivo final de poder adoptar la mejor decisión para todos. Pero no parece que el diálogo sea una fórmula posible, al menos, en estos momentos.

“La propuesta de las 16 horas viene de un grupo de autónomos que se han juntado y quieren hacer las cosas a su modo.

Van absolutamente por libre y no cuentan tampoco con la mayoría de los socios autónomos”, explica Celestino Álvarez.

En una línea similar parece estar la Agrupación de Taxistas Autónomos. Su presidente tampoco ve cercana y real una negociación con Avatar. “Son pocos y hacen mucho ruido”, argumenta Merino sobre esta situación, quién también reconoce que “en el Ayuntamiento acaban de llegar y no saben muy bien por dónde tirar”.

Pero el cruce de acusaciones también llega por el otro lado. Mercedes Castrillo afirma que desde la Agrupación mintie-

## Avatar denuncia que los conductores no cumplen el convenio

ron en la última reunión del colectivo con el Ayuntamiento. “La última vez que estuvimos reunidos, una persona de las otras asociaciones estuvo desinformando al concejal”, afirma la representante de Avatar sobre Roberto Merino.

Dificultades de la posible implantación

Por último, se ha planteado la cuestión de cómo se podría hacer efectiva en términos legales esta nueva regulación de 16 horas en el caso de que fuera aprobada.

Castrillo, que quiere que la medida se tome de manera inmediata, parece que lo tiene claro; “no haría falta cambiar la ordenanza de Valladolid, con un decreto es suficiente puesto que en el texto de la ordenanza dice que el Ayuntamiento es competente para cambiar el régimen de descansos con un simple decreto”. De hecho, al no estar aún en vigor las tarifas de 2016, ya que no han sido aprobadas las interurbanas por la Junta de Castilla y León, la presidenta de Avatar afirma que “estaríamos a tiempo de incluir la nueva regulación”.

No lo ve con tan buenos ojos, en cambio, Roberto Merino, quien advierte que imponer esta nueva regulación supondría “modificar el taxímetro, lo que obligaría a pasar por Industria”. Precisamente ese paso, es decir, que el taxi dependa de la Comunidad Autónoma, es lo que menos gusta a la Agrupación puesto que, según su presidente, “el taxi pasaría a depender de dos entes administrativos, temiendo que una medida que pudiera ser temporal, acabe perdurando en el tiempo”.

Habrà que esperar, por tanto, a las próximas fechas para saber si efectivamente se lleva a cabo una modificación en la regulación horaria del taxi de Valladolid. Mientras tanto, la última novedad al cierre de la edición fue que la propuesta de mantener las 24 horas llevada a cabo por el Partido Popular, defendiendo en este caso a los asalariados, fue rechazada en el Pleno por los grupos PSOE, Valladolid Toma la Palabra y Si se Puede. Por lo que, el equipo de gobierno socialista seguirá en negociaciones para intentar adoptar la medida definitiva que impulse al sector y lo saque de esta situación precaria en la que se encuentra.



El vicepresidente de las Asociación de Asalariados prefirió no mostrar su rostro a La Gaceta

Javier Izquierdo



# Consorcio

CONSORCIO DE EMPRESAS DE SERVICIOS  
DE TRANSPORTE

LA SOLUCIÓN PARA LAS  
EMPRESAS DE SERVICIOS DE  
TRANSPORTE EN **VALLE**



El Consorcio de Empresas de Servicios de Transporte de Valle, es una entidad sin ánimo de lucro, creada para dar respuesta a las necesidades de las empresas de servicios de transporte de Valle.

El Consorcio de Empresas de Servicios de Transporte de Valle, es una entidad sin ánimo de lucro, creada para dar respuesta a las necesidades de las empresas de servicios de transporte de Valle.

www.consorciovalle.com



Germán Ubillos.  
Premio Nacional de Teatro

## Quince días sin ordenador

**E**star quince días sin ordenador supone una dura prueba para cualquier escritor o cualquier persona que lo utilice con motivo de su trabajo y pienso que también como motivo de ocio o de entretenimiento.

Por mi parte nunca hubiera imaginado que me produjera tanto trastorno. De momento lo consideré una simple adversidad, vino mi informático, me dijo que se había dañado el disco duro y cargando con él se llevó todo el armatoste del motor a su casa.

El primer día apenas lo noté pero el segundo y sobre todo el tercero comencé a sentirme francamente mal, era un vacío que no sabía cómo llenar, estaba inquieto, contrariado, disgustado, pero eso era decir poco, mi mujer comenzó a decirme que tenía "el mono", el síndrome de abstinencia por no contar con el ordenador.

Efectivamente mi vieja máquina de escribir, la "Hispano Olivetti" había desaparecido hacía mucho tiempo, había interrumpido mis colaboraciones con la prensa y para colmo de males se me avecinaba un estreno teatral en toda regla, una nueva obra de teatro original. El 90% de mi actividad y mi comunicación por correo electrónico eran la base. Tal modernismo me había conducido a un paro obrero casi absoluto. En lugar de ponerme a leer, cosa muy normal, no solo no me aclimatava sino que iba a peor. Hace algunos años no podía ni imaginar que las novelas de Aldous Huxley o de Ray Bradbury que leyera en mi juventud se transformarían en horripilante realidad.

Era víctima de una pantallita luminosa que había desaparecido y yo con ella parecía que el sentido de mi vida se había también desvanecido

Las noticias se iban sucediendo y yo sin poder decir ni pio, con mi obsesión periodística y narrativa cercenadas, reducidas a cero, mi falta de actividad se iba transformando en algo tan penoso y perverso que me afectaba como un monstruo del espacio, como un "Alien" en un mundo futuro, algo así como el astronauta de nombre "Marciano" perdido y abandonado en Marte a su triste destino por la nave espacial que había reemprendido su regreso a la tierra creyendo que había muerto en una tremenda tormenta de arena rojiza cuando la realidad es que se hallaba vivo embutido en su traje especial y semienterrado por aquel polvo espeso.

No sé por qué, pero me vinieron a la mente las estrategias de supervivencia que pusieron en práctica Robinsón Crusoe y ahora en la ficción aquel pobre terrícola abandonado a su triste destino en el inhóspito planeta cercano a la tierra.

### Dependientes tecnológicos

A los poco días era ya una sombra de lo que fui, vagaba por la casa o por la calle en un horizonte perdido pues un hombre sin

proyectos es un hombre casi muerto aunque esté en la flor de la vida y un hombre con ellos es una persona intensamente viva aunque cuente más de cien años.

Terminé hablando por teléfono con raro frenesí y al final hablando solo como hace Tom Hanks en la película en la que interpreta al desdichado humano perdido en una isla desierta.

Si amigos, hablaba por la calle conmigo solo y en voz alta, eso que se ve de vez de vez en cuando y que produce tanta pena. Pero la verdad es que hablando en voz alta queridos lectores me hacía la ilusión de que hablaba con otro cuando en realidad no era así. Hablaba en voz alta y el viejo teléfono era el sucedáneo, la sustancia que suministran al drogadicto en lugar de la misma.

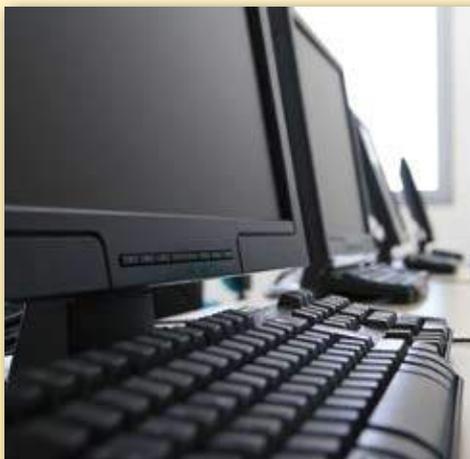
Al final maldecía el ordenador y me juraba y conjuraba que ya todo me daba lo mismo. Más aún, despreciaba mi gran ordenador que yacía quizá en el sótano de la vivienda de aquel informático en el que yo tenía puesta toda mi confianza.

Pues bien, un buen día en que ya superada la necesidad de la "máquina infernal" me decidí a salir a la calle a dar una sencilla vuelta sonó el timbre de abajo y a los pocos momentos apareció en la puerta de la escalera mi amigo el informático, traía bajo el brazo el cacharro prácticamente negro o algo brillante de nuevo arreglado o al menos provisto de un nuevo disco duro para reiniciar mi vida cotidiana pendiente de esa máquina que de infernal se había ido transformando en algo así como una de mis piernas, o un brazo, o quizá las dos manos, de ahí mi dependencia.

Miré unos segundos al hombre que enchufaba cables y más cables. Días atrás había confesado a la hija de un amigo que no valía para nada, tan solo una o dos cosas como pergeñar una obra de teatro mientras me mataba el peor de los males, el "tedium vitae" de los patricios romanos, vamos de los que no tenían ni oficio ni beneficio, o para ser más exactos mucho beneficio y ningún oficio, que también podría llegar a ser un problema y de los gordos.

Ese sentimiento de no valer para nada o casi nada

que expresé a la hija de mi amigo en realidad se lo quise expresar a Dios, al buen Dios de los cuentos y de la historia, ese que dicen que nos escucha de vez en cuando y lo hice con una extraña lucidez y entendimiento en medio de esa batahola del mundo actual que nos tiene anestesiados hasta el día final, ese día postrero que nos damos así de bruces con el fin de la vida, con la muerte, con lo que a todos nos espera en algún momento y en algún lugar concreto, en un tiempo determinado.



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
 <b>CITROËN</b>			
C-Elysee Exclusive GLP	115	1.587	12.990*
C-Elysee Seduction HDI Blue	100	1.560	11.080*
C-Elysee Exclusive HDI Blue	100	1560	11.698*
C4 Picasso Live Ediction HDI Blue	100	1.560	17.000*
C4 Picasso Live Ediction HDI Blue	120	1.560	17.870*
C4 Picasso Live Ediction HDI Blue Aut/Eat6	120	1.560	18.800*
C4 Picasso Feel HDI Blue	120	1.560	19.000*
C4 Picasso Feel HDI Blue Aut/Eat6	120	1.560	19.990*
C4 Picasso Feel HDI Blue	150	1.997	19.950*
C4 Picasso Feel HDI Blue Aut/Eat6	150	1.997	20.900*
GC4 Picasso Feel HDI Blue <b>NOVEDAD</b>	100	1.560	16.880*

\*PRECIOS DESDE Y SIN DESCONTAR CAMPAÑA PIVE

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

 <b>DACIA</b>			
Lodgy laureate Dci 5P	110	1.461	11.534*

\*No incluidos gastos preparación taxi ni plan pive.

 <b>MERCEDES</b>			
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.

 <b>NISSAN</b>			
Leaf [eléctrico]	109/80kw	-	12.990*
e-NV200 [eléctrico]	109/80kw	-	19.190*

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

 <b>OPEL</b>			
Zafira Energy	120	1.900	18.700
Zafira Energy	150	1.900	19.240
Zafira Cosmo	120	1.900	20.275

 <b>PEUGEOT</b>			
5008 Access HDI	110	1.598	17.225*
5008 Active HDI	110	1.598	18.350*
5008 Active HDI	150	2.000	19.675*

\*Preparación de taxi e IVA incluidos.

 <b>RENAULT</b>			
Grand Kangoo TPMR dCI 5P Eurotaxi	110	1.461	16.000*

\*No incluidos gastos de preparación taxi ni plan pive.

**Renault Jurado.** Telf. 91 725 30 05  
C/ Alcalá, 187 - Madrid

 <b>SEAT</b>			
Alhambra TDI CR Ecomotive Ref	150	1.968	26.450
Alhambra TDI CR Ecomotive Ref plus	150	1.968	28.150
Alhambra TDI CR Ecomotive Style	150	1.968	30.580
Alhambra TDI CR Ecomotive Style plus	150	1.968	31.150
Alhambra TDI CR Ecomotive Style advance	150	1.968	32.520
Alhambra TDI CR Ecomotive Style advanceplus	150	1.968	33.500
León ST s&s <b>NOVEDAD</b>	110	1.968	17.900
Toledo TDI CR reference	115	1.598	15.900
Toledo TDI CR Reference plus	115	1.598	16.500
Toledo TDI CR style	115	1.598	16.900
Toledo TDI CR style advanced	115	1.598	17.800

**Sealco SEAT** Telf. 91 621 19 68 - 615 937 053  
C/ Colombia, 1 - Alcorcón

 <b>SKODA</b>			
Rapid 1.6 TDi active	115	1.598	12.895*
Rapid 1.6 TDi active+pack active	115	1.598	13.195*
Rapid 1.6 TDi ambition	115	1.598	13.595*
Rapid 1.6 TDi ambition+pack ambition	115	1.598	13.895*
Rapid 1.6 TDi style	115	1.598	14.650*

\*PVP con plan PIVE e IVA incluidos para unidades en stock y en VW Finance. No incluye preparación taxi

**Motor Tomé, S.A.** Telf. 91 329 13 83  
Ctra. Barcelona Km. 12,5 C/ Tauro, 27 (Central)

 <b>TOYOTA</b>			
Prius Eco	136	1.800	22.200
Prius Advance	136	1.800	23.000
Prius + Eco	136	1.800	27.575

**Comauto Sur** Telf. 91 498 71 70  
Avda. Carlos Sainz, 11 - Leganés

 <b>VOLKSWAGEN</b>			
Caddy Maxi Trend	102	1.598	20.850
Caddy Maxi Trend DSG	102	1.598	22.120
Caddy Maxi Trend	140	1.968	22.720
Caddy Maxi Trend DSG	140	1.968	24.410
Caravelle Comlortline	140	1.968	32.620
Caravelle Comfortline DSG	140	1.968	34.580

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

## TABLÓN TAXI

Se ofrece conductor de taxi con experiencia para trabajarlo solo.  
Jorge Ramos Hoyas. Telf. 666851696.  
Email: j.r.hoyas1979@hotmail.com

Busco trabajo para taxi horario completo. Fijo máximo 95 €/d. Madrileño y con experiencia.  
Rubén Fernández. Telf. 691574783  
Email: rubenfercar@gmail.com

Busco trabajo con taxi que libre viernes,a un fijo de 90 o a porcentaje de 45. Tengo garaje Angel 617115581. Angel Montero Ordóñez. Telf. 617115581.  
Email: angell\_montero@yahoo.es

Busco taxi para trabajar. Coche con emisora solo de amarilla mytaxi. 90-100/día. Serio, experiencia, referencias.  
Montes. Telf. 610859656.  
Email: fmontes.export@gmail.com

**Si te jubilas y no quieres vender. LLÁMAME. Telf. 609 02 86 67. OFREZCO LA MEJOR RENTABILIDAD**

Se vende licencia de taxi por jubilación sin coche. libra viernes e impar. Llamar de 19.00 h a 22.00 h. Bassam.  
Telf. 657224200 - 916771169.  
Email: sujayata56@hotmail.com

Vendo licencia taxi, martes y par. Emisora amarilla. Operación inmediata.  
Tony Alvarez. Telf. 629136760.  
Email: misco9misco@gmail.com

Busco conductor serio y responsable. Turno completo a fijo. Martes par, sin emisora. zona Alcorcón o alrededores.  
Ruth. Telf. 672064504.  
Email: ruthpi78@icloud.com

Vendo licencia de taxi con vehículo por jubilación, libra lunes e impar. coche skoda rápido, con dos años y medio.  
Precio 170.000 €. Javier Quecedo Fíllola. Telf. 672034015.  
Email: javierquecedo@gmail.com

Conductor 45 años, responsable, serio, cargas familiares, experiencia de muchos años, busca taxi a fijo. Garaje propio.  
Ismael. Telf. 659815998- 622245809  
Email: eduvidasalvaje@hotmail.com

Vendo licencia taxi con coche prius. Libra viernes e impar. con emisora.  
Violeta Martín Dorado. Telf. 686478879.  
Email: violetamartind@yahoo.es

Español, busca taxi jueves par o impar turno tarde-noche, condiciones a convenir. Gracias.  
Javier. Telf. 658616811.  
Email: javiti1006.fjse@gmail.com

Vendo licencia de taxi. Libra jueves y es par. Con emisora de radioteléfono.  
Manuel Cano. Telf. 699087986.  
Email: amparo.c.m@live.com

Busco taxi para trabajar solo. Fijo 95 € Tengo garaje. Serio y no fumador. 49 años. Félix Sánchez Azcona. Telf. 601193214  
Email: fsazcona@gmail.com

Busco taxi solo, con ó sin emisora, fijo o porcentaje. Con experiencia, cargas familiares, no fumo ni bebo, serio y responsable. Víctor Manuel Morado Sánchez. Telf. 615915963.  
Email: victor.morado@hotmail.com

a tiempo parcial, español, 49 años, experiencia con emisora.  
José Juan Marín Telf. 627574480  
Email: josejumarín@hotmail.com

Compro licencia de taxis en Madrid. Ofrezco entre 130.000 - 140.000 €. Soy particular.  
Francisco Javier Sanchez Paniagua. Telf. 609989528.  
Email: javier.sanchez@novobanco.es

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

Busco trabajo como taxista a tiempo parcial, disponible desde 10 am, Preferible zona norte. Español 43 años, no fumador. Jesús Rodríguez Martín. Telf. 667945003.  
Email: jrmartin1972@hotmail.com

Busco trabajo de taxista a tiempo parcial. 1 ó 2 días completos a la semana, más un fin de semana. Pedro Diaz. Telf. 644439752.

Busco conductor para viernes, sábados y domingos. Vehículo Vw caddy automático, emisora amarilla y relevo Arganda.  
Gabriel Benítez López. Telf. 670722370.  
Email: gabieurotaximadrid@gmail.com

Busco taxi para trabajar solo a fijo, 100 euros. Dispongo garaje, cuidado excelente del vehículo, estricto en la limpieza.  
Javier Alvarez Blanco. Telf. 639439916  
Email: javi\_kapital82@hotmail.com

**BARCELONA-** En venta licencia taxi Barcelona. Martes y par. Coche Octavia 165.000 km, más complementos y en perfecto estado.  
Precio 145.000 €. Manuel Muñoz.  
Telf. 670569105 - 933587626.  
Email: popearmando@gmail.com

Busco conductor. Martes y par, coche súper B con mampara y sin emisora.  
Jorge. Telf. 637038293.  
Email: Ruthpi@hotmail.com

**Compro taxis retirados del servicio. SUPERO CUALQUIER TASACIÓN. Mohamed. Telf. 631 080 528**

Particular compra licencia en Madrid a precio razonable. ofrezco 150.000 €. A pagar 120.000 contado y 30.000 en mensualidades. Seriedad.  
Raúl Miguel Cámara. Telf. 629483189.  
Email: Raulcamara27@hotmail.com

Se vende licencia de taxi Madrid con vehículo. Libranza miércoles y par. Modelo Skoda Octavia con 6 años y medio y 400.000 km. Con emisora de RTT. Vicenta Lorente Fernández. Telf. 660287318 - 636854948.  
Email: vicentita@hotmail.es

Vendo licencia de taxi por jubilación con coche Skoda superb automático de 5 años y 261.00 kms. Libra lunes par.  
Juan Ramón Lorente. Telf 626592808 .  
Email: juanr.lorente@hotmail.com

Vendo licencia de taxi con coche skoda rápido de solo 3 meses. Libra martes e impar, Precio 178000 €, negociables. Valentín Gómez. Telf. 639594460-690774568  
Email: golovasa@yahoo.es

Busco taxi Madrid llevar solo o tarde-noche. 45% ó 500 semana (lo compenso) Experiencia, serio y responsable 34 años. Ivan Barroso Cano. 915327012 - 618112098.  
Email: anabelcanoco@yahoo.es

Vendo licencia martes y par con Seat Toledo de 2,5 años, 170000 km, taxímetro gobox. precio 170000 €.  
José García Telf. 665821713.  
Email: 100014695@mixmail.com

Vendo licencia Taxi Madrid con coche nuevo, tres meses y 30.000 km. Citroen Elysee. GLP Libra Jueves e impar. 170.000 €. Francisco Sanchez Garcia . Telf. 699351657.  
Email: vendomitaxi@yahoo.es

Busco taxi para trabajar por la tarde-noche y fin de semana completo. zona getafe, 36 años, no fumador.  
Jose Piedra Llanes. Telf. 660539127 .  
Email: josepi1980@hotmail.com

Busco taxi de 8 horas para empezar a trabajar a partir de las 15:00, con emisora amarilla, español 35 años.  
Javier Sabrido. Telf. 658616811  
Email: Javiti1006.fjse@gmail.com

Busco taxi para llevarlo solo, fijo o porcentaje, experiencia 9 años, preferiblemente con emisora, con cargas familiares, urge. Carlos Almeida Garrido. Telf. 602395336  
Email: nanoone32@hotmail.com

Busco conductor taxi para tardes y noches, zona carabanchel  
Jose María Garcia. Telf. 633332721-915254985. Email: jomabre@hotmail.es

Se ofrece conductor con experiencia, serio y responsable para taxi a único turno, preferiblemente con emisora.  
Gracias. Luis Mesas. Telf. 693396828.  
Email: diluigi84@gmail.com

Busco taxi para trabajar a tiempo completo. A comisión o a fijo. Con cargas familiares. Muy responsable y serio.  
Ruben Corredera Muñoz. Telf. 693670507  
Email: rubencorredera1@hotmail





# pindaxi taxi



Download the Pindaxi app on your smartphone to get the best taxi service.

SEAT



SEAT è un marchio di SEAT SA, un'azienda che fa parte del gruppo Volkswagen. SEAT è un marchio di SEAT SA, un'azienda che fa parte del gruppo Volkswagen. SEAT è un marchio di SEAT SA, un'azienda che fa parte del gruppo Volkswagen.

SEAT è un marchio di SEAT SA, un'azienda che fa parte del gruppo Volkswagen. SEAT è un marchio di SEAT SA, un'azienda che fa parte del gruppo Volkswagen. SEAT è un marchio di SEAT SA, un'azienda che fa parte del gruppo Volkswagen.