

La **Gaceta** TAXI

La primera revista del sector

del

AÑO XXII
NÚMERO 237
Mayo 2016

CONFEDERACIÓN DEL TAXI DE ESPAÑA



C.T.E

El hundimiento

**Época de rendir cuentas
Elecciones Taula del Taxi**



A mar revuelto...

La inevitable desaparición de la CTE deja huérfanas a muchas organizaciones. Su cierre definitivo, provocado por los insalvables problemas económicos a los que se ha enfrentado la organización desde 2014, resultado de una gestión poco afortunada, se produce en un momento especialmente "revuelto" y sin precedente para el taxi.

Pero, como suele suceder en situaciones confusas, ya hay quien ha decidido echar la caña para ver qué puede rescatar aunque sea en aguas donde esté muy diezmada la pesca.

A partir de ahora, la ejecutiva de la CTE no tiene más camino que valorar distintas opciones. Se habla de la creación de una nueva asociación, aunque podrían terminar siendo varias. A estas alturas es sabido que la CTE está dividida y fraccionada, por este motivo tampoco se descarta que desde las federaciones que siempre han apoyado al ex presidente Ardura traten de crear su propia organización nacional.

Otra de las posibilidades, sería la integración de la CTE, bien de manera grupal o individual, en alguna de las ya entidades existentes. De ser así, Fedetaxi o UNALT ganarían mayor peso representativo en la Comité Nacional de Transportes, si bien es una posibilidad muy complicada porque les separa una gran distancia ideológica.

La pérdida de la CTE puede implicar otras cuestiones de gran calado. Además de dañar la pretendida imagen de unidad, debilita y mucho a todo el sector del taxi en su lucha contra el intrusismo en todas sus facetas de transporte. Léase...

¿Quién o quiénes, dentro o fuera del sector, saldrán beneficiados? A primera vista, no parece que el ganador vaya a ser el taxi.

4. Taxómetro

• Con opinión propia.

5. Primera carrera

• La caída de la CTE.



10. Actualidad

• Asamblea SCAT

12. En Marcha

• Renovación completa de la Taula Técnica del Taxi.



18. Noticias

- Distintivos obligatorios para las VTCs.
- Todos los partidos, a favor de las matrículas azules.
- De la CE a Uber, la puerta giratoria de Neelie Kroes.
- TPV obligatorio en Barcelona en 2017.



26. Reportaje

• MMT compra una nueva cartera.



28. Entrevista

• Eva María Oliva, concejala en Sevilla por IU.



32. A fondo

• Inseguridad en el taxi

37. Homologados

• Vehículos autorizados para el servicio del taxi.

38. gacetadeltaxi.com

• Tablón online.



Año XXII - Número 237 - Mayo 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,
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.

Opacidad, ocultismo y represión

ANTONIO OLMO RUBIO
TAXISTA MADRILEÑO

Con estas tres palabras podríamos calificar los hechos ocurridos en las asambleas, tanto de Federación como de Tele-Taxi, de este año. Cuando se empieza por negar los datos de los balances a los socios, tratando de condicionar las votaciones y los resultados económicos, coartando derechos estatutarios a los que tenemos derecho, el fin no puede ser muy transparente.

Si los socios preguntan quién ha solicitado 5.000 VTCs a la Junta Directiva y no se responde, cuando los socios preguntan por qué hay dos clases de socios y la Junta Directiva no responde, cuando los socios preguntan por las pérdidas generadas, con cifras astronómicas y la Junta Directiva no responde, o cuando se CERCENA el derecho a la libertad de expresión, con prácticas casi violentas en la forma de proceder, retirando de las manos del interlocutor en pleno debate ideológico el micrófono, y por tanto en el único momento que tiene durante todo el año de dirigirse a la Asamblea, la cual escuchaba atentamente nuevos planteamientos en nuestra forma de prestar el servicio para mejorarlo y ser c-ompetitivos, para no seguir cometiendo los mismos errores.

El pensamiento único es conocido en todo el mundo con una palabra, prácticas totalitarias.

Estas son las señas de la nueva Junta Directiva de la Federación del Taxi de Madrid, que envuelta en la arrogancia y la prepotencia margina a unos socios frente a otros, utiliza dos varas de medir según interese y está llevando a TELE-TAXI a mínimos históricos, tanto en número de servicios, como de socios, en una caída que ronda el 20% y como no se pone remedio por falta de medidas que nos puedan hacer competitivos, después de dos años, tiempo han tenido para corregir errores, y si eso no fuera suficiente, ahora nos encontramos con una subida de cuota a todos los socios de 6 euros, camuflada en la conexión de la tarjeta de telefonía, sin estar recogido dentro del orden del día, saltándose los estatutos.

¿El aumento de cuotas favorece o perjudica una radio emisora? este tipo de respuestas tan sencillas ni siquiera son tenidas en cuenta. Lo que a la postre nos traerá será más pérdida de socios y la consiguiente descapitalización de la entidad, la cual siempre ha sido un referente en el sector del Taxi de Madrid.

¿Qué nos queda a los socios? Con un criterio diferente a la Junta Directiva, tr-abajando en las calles y viendo como las aplicaciones disruptivas nos ganan terreno, quizás el sentido común de muchos compañeros, sean los mejores frutos para recoger el día de mañana, unas Asambleas repletas de socios e ideas, que nos hagan salir adelante con nuestro taxi, y quiero recordar a todos, que el número de horas que duran son pocas, es donde decidimos para todo un año, y luego no vale lamentarse, PARTICIPA COMPAÑERO.



La CTE desaparece acuciada por estafas y deudas

“No hemos podido evitar la desaparición de la CTE”, se lamentaba el todavía presidente de la Confederación del Taxi de España, Gabriel Moragues cuando le preguntábamos sobre la situación real y actual de la organización, en concurso de acreedores desde finales de 2014. Y ahora, casi 40 años después de su fundación en 1977, se cierran las puertas de la que fue la primera organización nacional, alternativa al sindicato vertical, en una época en la que los autónomos no tenían derecho a casi nada.

Durante un año y medio, tanto él como el presidente de la Federación del Taxi de Canarias han intentado por todos los medios salvar a una organización histórica en la lucha de los derechos del sector. Sin embargo ha sido imposible hacer frente a una deuda con la administración por ayudas en cursos de formación supuestamente no realizados, que comenzó casi con medio millón de euros y que ahora, el propio Moragues ha reconocido que alcanza los 630.000 euros. Además, el plazo impuesto por la Tesorería para su devolución, que según nos explicó el propio presidente de CTE se ha intentado renegociar sin éxito, ha hecho “inviable” su permanencia en activo.

“Se nos pedía entonces una cantidad muy grande que no teníamos y los nuevos responsables de las asociaciones, evidentemente, no estaban por la labor de poner dinero por una situación que ha sido heredada”. Precisamente son estos nuevos dirigentes, incorporados en los últimos dos años, quienes más tranquilos están, según el propio Moragues, al no tener

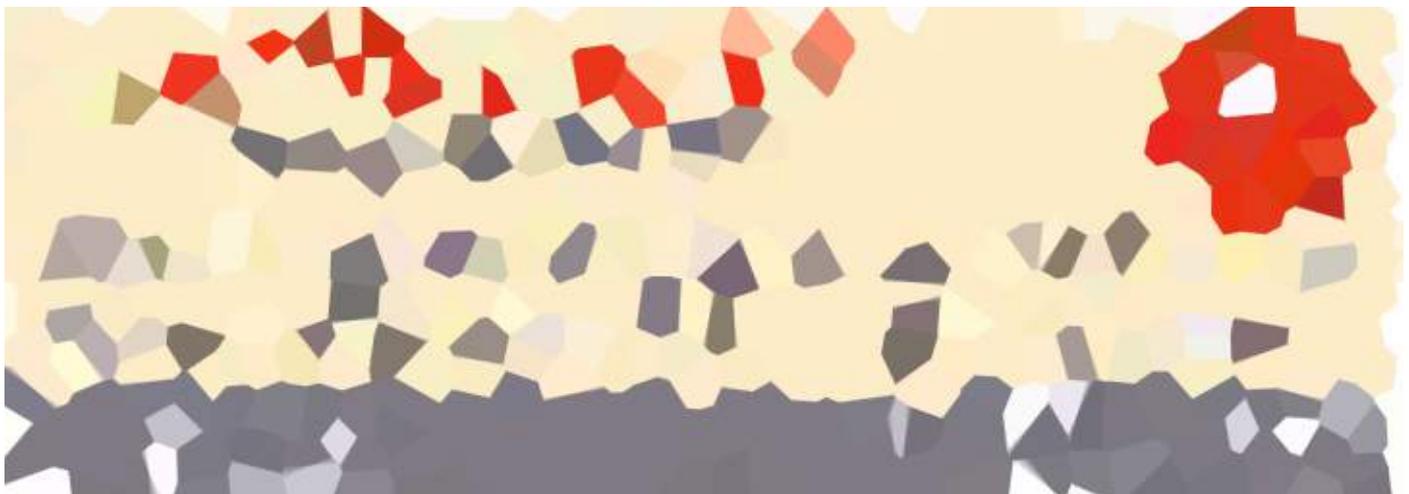


Gabriel Moragues, actual presidente de la Confederación.

630.000 euros de deudas obligan a la CTE a cerrar

ninguna responsabilidad sobre las decisiones tomadas por el ex presidente José Artemio Arduro. “Ellos no pudieron estar nunca a favor de ninguna decisión”.

No fueron los únicos, en opinión de Moragues. “Algunos de los que sí estábamos en la ejecutiva en aquel momento tampoco estuvimos de





José Artemio Ardura presidió la CTE desde 2005 hasta 2014

acuerdo ni aprobamos ciertas decisiones. Es más, tanto nosotros- Federación Balear- como la Federación del Taxi de Canarias hemos colaborado en todo momento con la justicia, encargándonos de la investigación interna de las cuentas”, ha querido puntualizar.

El presidente explicó a nuestro medio que la deuda inicial era ya de por sí “muy elevada” y que se tornó más grande “por la lentitud de meterse en concurso de acreedores”. “El propio auditor nos comunicó, cuando comenzamos la auditoría interna, que la CTE estaba en concurso de acreedores, pero no fue admitido ni por la ejecutiva ni por los servicios jurídicos. Si lo hubiéramos hecho entonces, habríamos

La fiscalía denuncia a Ardura por administración desleal

evitado los intereses de demora y que llegan a los 630.000 euros antes mencionados”, puntualizó el presidente.

Ahora, sin embargo, la Confederación se encuentra a la espera de recibir el auto judicial que selle definitivamente su liquidación, lo que dejará sin representación a nivel nacional a numerosas asociaciones afiliadas a la CTE, a la espera de un nuevo destino.

Incertidumbre

La solución de cara al futuro pasa por varias opciones que, según han explicado desde la propia CTE, tendrán que estudiar en la ejecutiva. Crear una nueva organización desde cero o rescatar una asociación nacional ya existente pero en “standby” (en espera) son dos posibilidades que permitirían a las federaciones adheridas a la CTE continuar su labor sin perder su identidad. En este caso, confía el presidente Moragues que tanto Unalt como Fedetaxi respeten a la nueva

organización como sucesora natural de la Confederación dentro del Comité Nacional de Transporte. “Creemos que sería lo lógico, pero es adelantar mucho sin haber llegado a ese punto”.

Tampoco se descarta, aunque Moragues reconoce que es la posibilidad más difícil, la integración en alguna de las otras asociaciones nacionales, UNALT y Fedetaxi. “Es algo que hay que estudiar, pero es complicado, porque en algunos aspectos somos totalmente opuestos desde un punto de vista ideológico. También puede ser que algunas asociaciones decidan irse y otras quedarse. Es difícil y habrá que hablarlo y estudiarlo”. En lo que piensa trabajar el dirigente de la CTE es en mantener ciertas ideas fundamentales de la Confederación sin que se diluyan en otras organizaciones, en caso de acabar cerrándose el proceso en una integración. Desde ambas organizaciones ya se han ofrecido a acoger a aquellas federaciones que lo deseen, un ofrecimiento que también ha hecho el sindicato UGT-Uniatramc.

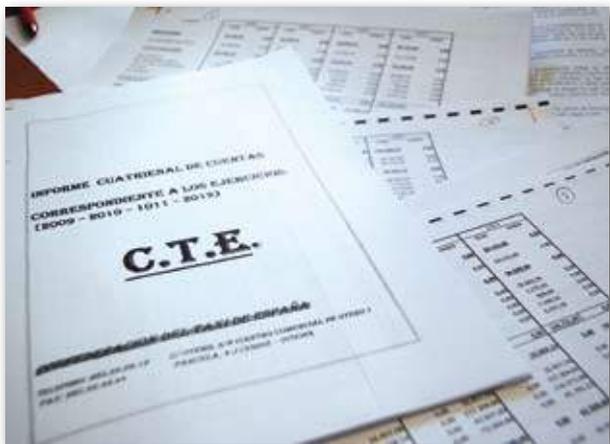
Ardura en el punto de mira

Y mientras se resuelve el futuro de la casi extinta Confederación, su ex presidente, José Artemio Ardura, también enfrenta un incierto futuro tras haber sido denunciado por la fiscalía por administración desleal durante los últimos años de su mandato.

Los hechos que han motivado esta denuncia del ministerio fiscal están directamente relacionados con la gestión de la entidad entre 2009 y 2013, presidida por Ardura. Fechas en las que se han detectado posibles irregularidades contables detectadas por la auditoría contable, y ocultadas en el Congreso de Mallorca en diciembre de 2014, donde se produjeron “graves ocultaciones de información y falta de documentación relativas a la formación, ya fuera por acción o por omisión”.

Según nos explicó el propio Moragues, tras tener conocimiento de los desajustes contables, la actual ejecutiva, decidió cursar una denuncia que no apuntaba a nadie. “No hemos denunciado a nadie en concreto, pusimos nuestras sospechas en el ex presidente y el ex tesorero”. Finalmente, aclaraba, “ha sido el fiscal el que acusa al ex presidente de administración desleal”. Ahora queda por determinar si además de esta denuncia, se persona alguna asociación como acusación particular, lo que puede suponer la imputación de más delitos.

Pero no es el único frente abierto para el ex presidente. Una vez que el juez liquide la CTE definitivamente, la Administradora Concursal podría promover la apertura de piezas separadas de responsabilidad, de acuerdo con la fiscalía, “contra el responsable o responsables de esta situación”.



Más que el caso Aneri

Los problemas legales y económicos de la CTE comenzaron con la estafa de la que fue objeto la Confederación por parte de Sinergia con los cursos de formación. Nos remontamos a 2010, cuando Ardura era presidente de la Confederación. En junio de ese año se firma el primer contrato de colaboración con esta empresa, del que no se informa convenientemente al resto de la ejecutiva. Ni se conocían los términos del contrato ni las obligaciones que contraía la Confederación una vez suscrito.

De ahí que, en ningún momento, se constituya una comisión de seguimiento, ni se crea una sociedad limitada para la relación de la organización con Sinergia a través de una figura jurídica y mercantil, ni se contrata un seguro de responsabilidad civil.

Es verdad que, aunque la CTE no crea ninguna sociedad limitada, sí existe una sociedad limitada implicada en los cursos de formación. Es el Centro de Formación del Taxi, que pertenece a la Federación Asturiana del Taxi de la

La mala gestión de los últimos años han puesto el punto y final a la CTE

que sigue siendo presidente el propio Ardura, encargado de la gestión de los cursos. Con su utilización, la CTE pierde el acceso directo a las cuentas. Por ello, cuando en enero de 2013 la administración reclama a la Confederación 43.000 euros por errores de justificación en los cursos de 2011, no es hasta que no se embarga esta cantidad en la cuenta de la CTE cuando el presidente y el tesorero descubren lo que ha sucedido. Ese mismo año, Ardura es reelegido presidente en el Congreso de abril, en el que se omite esta información al resto de las asociaciones.

Tras conocerse estos hechos, la CTE interpuso en 2014 una denuncia por estafa a esta empresa en la que exigía la devolución de más de 400.000 euros, la causa real de la actual liquidación de la CTE, tal y como insisten desde la organización. Ardura ya ha sido llamado a declarar por la fiscalía anticorrupción, encargada del procesamiento judicial del 'caso Aneri'. A estas alturas del proceso es muy probable que el expediente se traslade a la Audiencia Nacional para "unirse al entramado de estafas" realizadas por José Luis Aneri y la empresa Sinergia, "en la que hay implicadas decenas de asociaciones y sindicatos de toda España" por casos similares al de la CTE.

"Que desaparezca la CTE es una frustración personal enorme"



Miguel Tomás, presidente de la CTE durante 25 años.

Decir adiós nunca es sencillo y más cuando en aquello de lo que te despidas has depositado horas, días, meses y años de esfuerzo y dedicación. Con motivo de disolución de la CTE, hablamos con su Miguel Tomás, quien fuera su presidente durante 25 años y que, además, ayudó en su fundación en 1977. Una época "muy difícil" en la que reconoce que se peleó mucho para que el taxi tuviera una organización nacional alternativa al sindicato vertical. Por ello califica de "frustrante" la desaparición de la organización, sobre todo después de haberla dejado en 2005 sin ningún problema económico.

Aunque desconoce cómo se ha podido llegar a esta situación apenas una década después, critica la gestión de los cursos de formación y la generación de gastos "desorbitados". Además, lamenta que los presuntos responsables de esta situación estén creando una cortina de humo, demostrando que la organización que se va a liquidar "no les importa nada".

Gaceta del Taxi.- Como ex presidente de la Confederación del Taxi, ¿qué valoración hace ante la desaparición de una organización histórica como esta?

Miguel Tomás.- La valoración es, evidentemente, negativa desde mi punto de vista

personal, como ex presidente de la Confederación, aparte de estar sorprendido de la gestión que se ha llevado. No entiendo como se ha podido llegar a esta situación cuando nosotros dejamos CTE con un capital líquido de 200.000 euros en 2005 y no había ningún problema económico. No comprendo cómo se ha gestionado el tema de la formación y tampoco cómo se han generado gastos desorbitados por encima de las posibilidades de la organización. Desde mi punto de vista y desde otros miembros de ejecutiva con los que he podido hablar, es un fracaso.

G.T.- ¿Qué pierde el sector del taxi con la desaparición de la CTE?

M.T.- Desaparece toda la historia de la CTE, que fue la primera organización del taxi a nivel nacional. Nosotros creamos esta Confederación en momentos difíciles, nuestro local en Madrid estaba en el famoso despacho de abogados de Atocha. Perdemos todo lo que significó en aquella época montar una organización, luchando contra el sindicato vertical y contra el gobierno que había. Que hoy en día que la organización que a tantos compañeros nos costó crear desaparezca es una frustración personal enorme.

Ten en cuenta que en aquella época el sector del taxi solo tenía derecho a jubilación y no podíamos acceder al régimen de la seguridad social. Nosotros reivindicábamos el acceso a medicinas a los autónomos, algo que consiguió la CTE a principios de los ochenta. También negociamos el actual sistema fiscal. Ahora la entidad desaparece y seguramente habrá otras organizaciones, con otra filosofía más



“No entiendo como se ha podido llegar a esta situación”

empresarial y menos autónoma, y eso se perderá. Nosotros no participábamos ni en los convenios colectivos porque no queríamos formar parte ni de los asalariados ni de los empresarios y esa ideología totalmente autónoma es difícil de recuperar.

G.T.- Estamos hablando de una organización con 40 años de historia. Hagamos un poco de memoria, ¿cómo nace la CTE?

M.T.- Estábamos convencidos de que teníamos que crear una alternativa para rei-

vindicar los problemas que padecía nuestro sector en aquella época. Las reuniones se empezaron a tener en el año 1975 pero tuvimos que esperar al año 1977 para su legalización. En el año 81 convocamos la primera huelga general, que el taxi secundó, y por la que yo estuve detenido 48 horas, se me multó con 500.000 pesetas y se me aplicó la ley antiterrorista. Fueron comienzos muy difíciles.

Cuando se puso en marcha la CTE yo era vicepresidente, y el presidente era Fernando Santos, quien dimitió en 1980, momento en el que asumí la presidencia hasta el año 2005 que dejó la entidad tras 25 al frente.

G.T.- Crear una nueva organización o integrarse en alguna de las existentes son las dos opciones que valora la actual ejecutiva. ¿Qué solución ve más factible?

M.T.- No lo veo claro. Hay que explicar que en la ejecutiva hay dos facciones. Una de ellas formada por la Federación Vasca, la Asturiana y el Sindicat del Taxi de Catalunya, que son quienes en una reunión a tres el 29 de abril decidieron anunciar que se personarían como acusación en la causa de la CNMC contra el ROTT.

Desde mi punto de vista, creo que la reunión mantenida por estas tres organizaciones es el embrión de una nueva organización. Para mí es una estrategia con la que intentan tapar todas las noticias sobre la CTE y su decadencia y desaparición. El problema es que los que han provocado este desastre están buscando una alternativa, pero sin contar con nadie.

G.T.- Para usted, ¿qué debería hacer la CTE?

M.T.- Lo primero sería reunirse la actual ejecutiva y en todo caso decidir conjuntamente si tienen que presentar un recurso ante el Supremo sobre el ROTT o lo que sea, pero todos juntos. Con esta decisión unilateral demuestran que la organización que se va a liquidar no les importa nada, lo que quieren es mantener su status quo. Ante un problema como el que existe, han creado una cortina de humo para que no se hable del tema y desviar la atención a otra cosa e intentar. Lo que deberían hacer los presuntos responsables de todo esto es aclarar lo que ha sucedido, sentarse con la ejecutiva y decidir qué pasos dar en el futuro.

División interna en la CTE

La Federación Vasca, el STAC y la Federación Asturiana, presidida por José Artemio Ardura, ex presidente a su vez de la casi extinta CTE y denunciado por la fiscalía de Oviedo por administración desleal, han decidido agruparse al margen del resto de organizaciones de la CTE para tomar medidas legales contra la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. Las tres organizaciones, que invitan a otras organizaciones a unir fuerzas, se personarán en el proceso iniciado por la Comisión contra el ministerio de Fomento con el que pretenden modificar el nuevo ROTT. Una acción que supondría “una liberalización salvaje e incontrolada”. Esta decisión unilateral, que según nos han asegurado no es el “germen de nada”, refleja la delicada situación interna que atraviesa la CTE, donde no todas las organizaciones piensan en un futuro común. La CTE estudia ahora mismo diferentes opciones de cara al futuro, como la creación de una nueva organización o la integración en alguna de las otras asociaciones nacionales.

Olga Lobo / Pilar G. Matorra



SCAT asegura su solvencia pese



El consejo rector de SCAT durante la pasada asamblea.

El descenso paulatino del consumo de combustible durante el pasado año ha sido el principal motivo para la caída de la cifra de negocio de la Sociedad Cooperativa del Taxi de Madrid, SCAT, que ha reducido su cifra de negocio un 11,86% con respecto al ejercicio anterior. Dato que no afecta a la solvencia de la entidad, que posee un capital social de 2,5 millones de euros.

La bajada gradual en el precios de los combustibles durante 2015 ha sido uno de los factores que más ha influido en el descenso de la cifra de negocio de SCAT. Una caída que también se ha reflejado en su cuenta de resultados, con un cierre del ejercicio 2015 de 9.001 euros en negativo. En la balanza de positivos, se han reducido en un 3% los gastos de personal y sigue creciendo la sección de gestión que ya superaba los 1.300 afiliados en diciembre de 2015.

Estos son algunos de los datos facilitados en la Asamblea General Ordinaria de la Sociedad Cooperativa de Autotaxis (SCAT) celebrada el pasado 30 de abril en Madrid.

Durante la sesión, su presidente Carlos Herrera manifestó el compromiso del Consejo Rector de mejorar las cifras en los próximos ejercicios pero también explicó que el resultado contable que presentaban a la Asamblea en ningún caso afecta a la solvencia de la entidad, totalmente garantizada y con un capital social de 2.553.800 euros.

El descenso en la cifra de negocio se centra en el apartado de ingresos por ventas de combustibles y mercancías. Con un re-

troceso del 11,86 % en la facturación, se ha pasado de los 28.091.815 en 2014 a los 24.758.878 del ejercicio 2015.

Por otro lado, la venta de combustible ha bajado un 4,5% debido en parte, explicaba el presidente Herrera, a que con el horario regulado se trabajan menos horas y por tanto se hacen menos kilómetros y hay menos consumo. Como dato curioso, hay que subrayar que, en cambio, sube en un 20% la venta de gasolina.

Menos mantenimiento

Bajan también las ventas de mercancías [-3,3 millones], más concretamente repuestos, evolución que el Consejo Rector atribuye a la mejora de los vehículos, que alargan la vida del motor y requieren además menos mantenimiento, ahora cada 30.000 km. También, señalaba el presidente, "nos han hecho mucho daño las ventas de recambios online", ellos tienen "precios muy ajustados sin apenas gastos".

Por otro lado, el presidente de SCAT lamentó la existencia de tantas marcas, modelos y variantes de vehículos homologados para el taxi, porque les impide resultar más competitivos en precio y calidad del servicio. "No podemos tener en el almacén todo tipo de repuestos y a veces, incluso en los propios concesionarios, no

tienen piezas de determinados vehículos, lo que provoca encarecimiento del precio y retrasos en las reparaciones". Apelo además

a las asociaciones para reducir el número de modelos autorizados, que ayudaría a la mejora de la formación de los técnicos.

Durante la lectura de la memoria, Carlos Herrera informó de la retirada de las azafatas en los stands promocionales del servicio de taxi instalados en el aeropuerto de Barajas, debido al enorme gasto en personal, más de 80.000 euros anuales que afronta desde el principio y en solitario la entidad.

SCAT se compromete mantenerlos abiertos al menos hasta finales de este año 2016, asumiendo el resto de gastos por alquiler, limpieza etc, que superan

La venta de combustible ha caído un 4,5%

Reducir su cifra de negocio



Carlos Herrera, presidente de Cooperativa.

los 13.000 euros. Entiende Herrera que es bueno que el stand permanezca y por eso lo costearán un año más, aunque "no aporta nada a la entidad". Animó una vez más al resto de asociaciones y entidades a que acuerden sufragar cada una su parte proporcional del coste, que SCAT también pagaría, dijo. También se refirió a la posibilidad de emplear personal propio de cada organización para así aligerar el coste salarial que supone la contratación de azafatas. De estar todos de acuerdo, explicó Herrera, Cooperativa no tendría ningún problema en hacerse cargo del alquiler del espacio, más limpieza y mantenimiento, pero pidió colaboración a todas las entidades para mantener algo que, a su juicio, beneficia al conjunto del sector y lamentó que desde su puesta en marcha, y a pesar de las reiteradas peticiones al resto de entidades, no se haya conseguido ningún cambio al respecto.

El Consejo Rector presentó a propuesta de los socios el coste del proyecto de construcción de la nueva estación de servicio en la calle Secoya, tras explicar las ventajas e inconvenientes de los dos proyectos llevados a la Asamblea, los socios aprobaron por práctica unanimidad, salvo una abstención, el presupuesto menor, por importe de 350.000 euros. Además de ampliar los puestos de surtidores, Herrera explicó que el nuevo espacio contará con la instalación de futuros puntos de carga eléctrica para este tipo de vehículos y también para GNC para el momento que el consumo de estar alternativas al diesel y a la gasolina hagan rentable tanto la inversión, más de medio millón en el caso del surtidor de GNC, y su mantenimiento. Además, esta opción permitiría a la cooperativa seguir vendiendo combustible durante las obras, al hacerse en dos alturas, y el surtidor solo estaría cerrado durante 10 días para terminar el asfaltado.

Junto con este punto, también fueron aprobados por amplia mayoría el resto de puntos del orden de día, entre los que se incluían la memoria y balance, el resultado del ejercicio y el informe de Consejo Rector. Momentos que el presidente Herrera aprovechó para pedir a las asociaciones cambios en la ordenanza y el reglamento para que la pignoración de licencias de taxi en Madrid sea una realidad, igual que ya lo es en Barcelona. Una cuestión en la que, recordó Herrera, están todas las organizaciones de acuerdo.

Unidad frente a las agresiones

A ellas, y a los socios de Cooperativa, les pidió también unidad de cara a las "agresiones" que padece el sector, animando a la afiliación a las asociaciones representativas. "Si no hacemos un frente común, más pronto que tarde los usuarios del taxi pasarán a ser sus clientes", en referencia a las "grandes empresas con capital social millonario" que han entrado a operar en el sector del transporte de viajeros de menos de 9 plazas.

Al cierre del ejercicio 2015 el número de cooperativistas se mantenía prácticamente estable con 12.769, más del 80% del total de la flota de Madrid y APC. Se produjeron en estos doce meses 400 bajas, de ellas 266 no fueron voluntarias si no por falta de pago. Las altas en el mismo periodo ascendieron a 283. También permanece sin cambios el número de trabajadores en la actualidad 165, y va en aumento el número de afiliados a la sección Laboral y Fiscal de SCAT, servicio que ha precisado una reforma en los últimos meses para ampliar sus instalaciones, que han sido reubicadas en la primera planta para que hubiera más espacio para la espera de los cooperativistas.

La asamblea se desarrolló sin apenas intervenciones, lo cual acortó la sesión a poco más de dos horas y media.

Pilar G. Matorra



Elecciones en Barcelona

Los asalariados obtienen voz en la Taula Técnica del Taxi

El Instituto Metropolitano del Taxi de Barcelona decidió incluir por primera vez en la historia a los asalariados en la Taula Técnica del Taxi, órgano de debate del sector en la Ciudad Condal, y que el pasado 5 de mayo renovó a sus representantes. La Asociación Élite Taxi obtuvo la confianza mayoritaria del sector barcelonés.



El 31,36% de los taxistas acudieron a votar. Imagen IMET

No es un órgano de decisión y, por lo tanto, los taxistas de Barcelona carecen de capacidad de marcar las directrices de su propio sector desde la Taula Técnica del Taxi (Mesa Técnica). Aún así, esta entidad no pierde su importancia, ya que se trata de un lugar de debate donde las asociaciones que hayan sido elegidas para representar al taxi, pueden aportar sus diferentes puntos de vista, así como formular propuestas tendentes a mejorar la calidad del servicio.

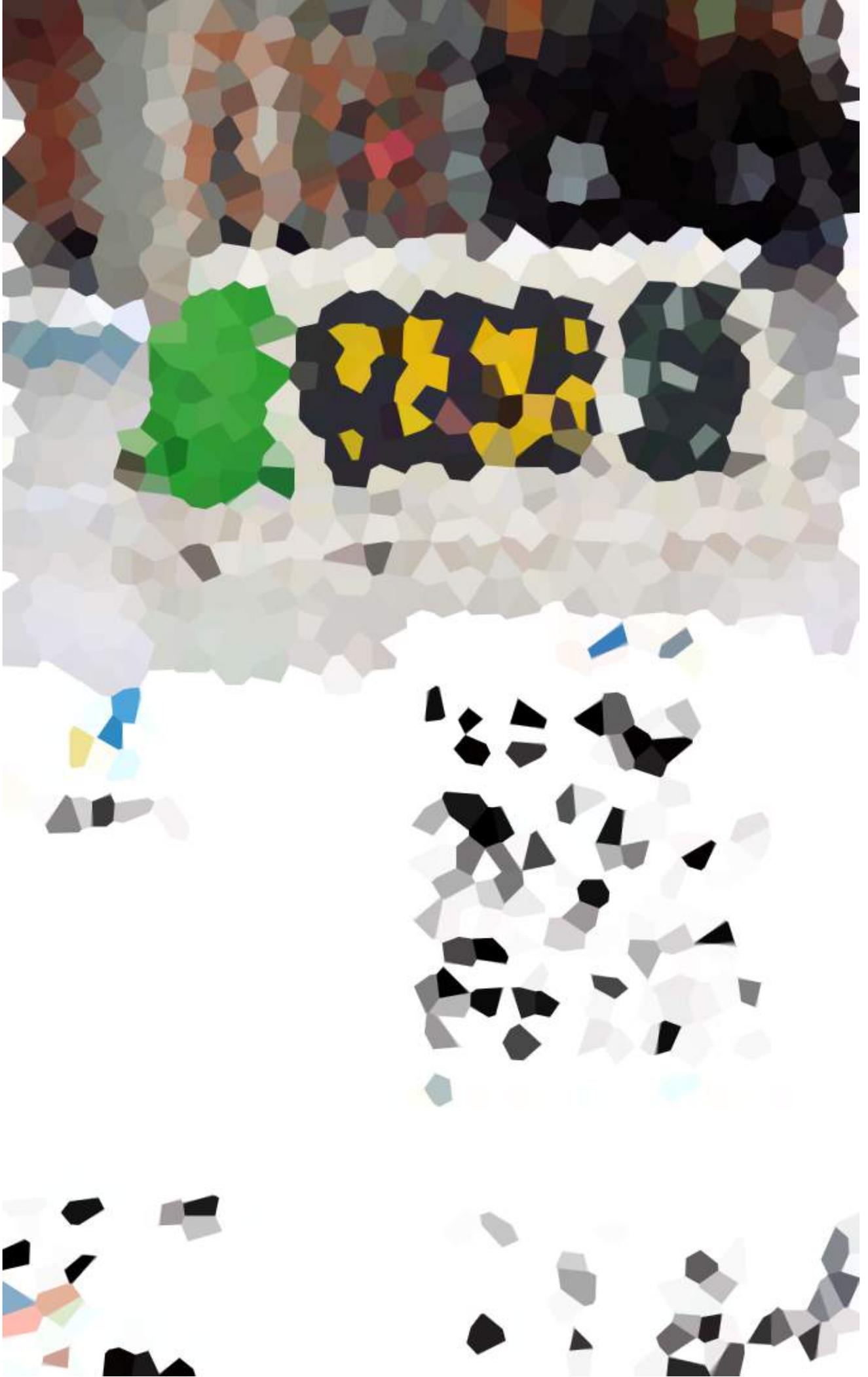
El Instituto Metropolitano del Taxi de Barcelona convoca elecciones a la Taula Técnica cada cuatro años, y lo hace, según explican, por pura salud democrática puesto que no hay una norma que obligue a tal cosa. De tal manera que, al igual que en una legislatura política, los titulares de licencias, ya sean personas físicas o jurídicas, eligen a sus representantes. Sin embargo, para este 2016 se introdujo una novedad importante y que ha dado mucho de qué hablar, que es la incorporación de un tercer colectivo a la Taula: los conductores asalariados no titulares de licencia.

En la actualidad, dadas las circunstancias sociales por las que atraviesa el taxi, desde

el IMET consideraban muy importante que los asalariados puedan estar representados en la Taula. Según marcan las normas previas a las elecciones a la Mesa, resultarían elegidos los dos taxistas no titulares de licencia que, habiendo obtenido la firma previa de 25 compañeros, reciban el mayor número de votos. De entre los cinco candidatos, los dos elegidos por los no titulares fueron Saad Mukhtar -con 529 votos- y Alberto Álvarez Vega, que obtuvo la confianza de 421 compañeros.

Élite Taxi da un golpe sobre la Mesa

Precisamente con Alberto Álvarez habló La Gaceta del Taxi días antes de las elecciones, para poder conocer de primera mano la importancia de que este colectivo entrara a formar parte de esta mesa de debate. Miembro también de la Asociación Élite Barcelona, Álvarez no cesa en su deseo de unir a los autónomos y asalariados en contra de los, en su opinión, que quieren acabar con el sector del taxi.



La Gaceta del Taxi. Es la primera vez que el IMET decide incluir a los asalariados en la Taula Técnica del Taxi de Barcelona, ¿qué piensa que pueden aportar los no titulares en esta mesa?

Alberto Álvarez. Desde la asociación Élite Taxi se hizo esta propuesta porque muchos de los que forman parte de la misma somos asalariados. Pensamos que hoy en día, todos debemos ser considerados como taxistas, ya que todos defendemos nuestra profesión. Esta propuesta fue aceptada por el IMET y este año habrá una papeleta más. Pero aprovecho para informar que nuestra posición en la mesa no será tan vinculante como la de los autónomos. Hay que tener en cuenta que los asalariados no nos estamos jugando nuestro patrimonio y por eso, hay que entender que en ciertas futuras decisiones, no entraremos. Pero queríamos que el asalariado tuviera voz y voto y, es cierto que en Barcelona se está empezando a conseguir una importante unión entre asalariados y autónomos.

G.T. Precisamente eso que comenta rompería con la sensación de que existen como dos bandos dentro del mismo sector...

A.A. Sí, porque hay muchos autónomos que nos culpan de que les quitamos horas, cuando somos nosotros víctimas del sistema también, sobre todo somos víctimas de las personas que especulan con las licencias. Nos gustaría cumplir con un convenio y trabajar ocho horas y el que diga lo contrario está mintiendo. Sabemos quiénes son los culpables de esta situación. Es



Alberto Álvarez, nuevo representante de los asalariados en la Taula Técnica.

que, además, en el último convenio que se firmó, la patronal negoció con CCOO y UGT, sindicatos ambos que no están en el taxi. Esto lo vemos muy injusto y es algo que no tiene mucho sentido, porque si de verdad defendieran al sector, no permitirían las situaciones que se están viviendo actualmente dentro del taxi.

Apuesta por el diálogo

G.T. ¿Cuál es el principal objetivo que se han propuesto para la defensa de los asalariados durante los próximos cuatro años?

A.A. El primer objetivo, como digo yo, es "abrir el melón". Es decir, queremos que no se renueve el convenio que hay actualmente -la próxima revisión está prevista para 2017- y lo vamos a evitar por todos los

medios. Pero, para ello, debemos contar con la unión de los autónomos como parte afectada por la explotación que sufren ciertos asalariados, pues al fin y al cabo les quitan trabajo. Esta unión puede sonar a "chino" para muchos, pero es otra manera de entender cómo funcionan las cosas y hoy en día estamos en conversaciones y creemos que lo podemos conseguir. Tenemos que presionar a los sindicatos para que podamos formar parte de ese convenio.

"En Barcelona, los asalariados quieren luchar por el taxi"

G.T. La mejora de ese convenio, ¿podría traducirse en una mejor regulación del sector del taxi en Barcelona?

A.A. Efectivamente. Se trata simplemente de llegar a acuerdos. Aún es cierto que no hay nada claro y tenemos un cúmulo de ideas en el aire, pero entendemos que debe haber voluntad por todas las partes. Debemos implicar a todos los asalariados posibles, juntarnos con las asociaciones de autónomos para presionar en las negociaciones. Los asalariados somos taxistas, evidentemente no hemos invertido el dinero que sí han invertido los autónomos, pero en Barcelona los asalariados quieren luchar por el taxi. Somos una parte muy importante del sector y los futuros compradores de licencia. El objetivo principal



El STAC se queda fuera de la Taula

Por primera, el Sindicato del Taxi de Catalunya no estará presente en la Taula Técnica de Barcelona. Y no lo estará porque en las elecciones del pasado 5 de mayo, no obtuvo el número de votos suficientes como para representar a las personas físicas titulares de una o dos licencias de taxi. Con 308 votos de los 3.150 emitidos por los autónomos, STAC no logró obtener el 10% mínimo que exigía el IMET para entrar en el citado órgano de debate.

Precisamente la organización presidida por Luis Berbel, fue una de las que más oposición puso a la novedad de incluir a los asalariados en la Taula. "El asalariado no tiene nada que decir ante las problemáticas del autónomo", apuntó Berbel, quien, al mismo tiempo explicó a La Gaceta del Taxi días antes de las elecciones que las preocupaciones de los asalariados "deben ser las condiciones de trabajo que tienen, puesto que les exigen unos mínimos de recaudación que les obligan a estar todo el día trabajando".

La Asociación Élite Taxi, por su parte, fue la gran triunfadora en la consulta realizada para renovar a los miembros de la Taula. De los 3.150 votos emitidos en la mesa donde se elegían a las asociaciones de los autónomos, la joven asociación obtuvo 2.056. Esto supone un porcentaje del 65, 2% sobre el total de los votos emitidos, lo que explicaría también la ausencia en la mesa para los próximos cuatro años de otras asociaciones que tradicionalmente estaban presentes.

Y es que, junto a Élite, tan sólo estará presente en la Taula la Agrupació Taxi Companys, que obtuvo 328 votos, lo que se traduce en un porcentaje del 10, 4% del escrutinio.

Junto a los representantes de las personas físicas titulares de una o dos licencias, en la pasada consulta también se elegía a la asociación encargada de trasladar las pretensiones de las personas jurídicas titulares de licencia. La Asociación Empresarial del Taxi, consiguió de nuevo ser la entidad elegida para esta causa, al obtener la confianza de este colectivo con 405 votos sobre el total de los 448 emitidos.

En total fueron 4.524 los taxistas que acudieron a votar a los cinco establecimientos que dispuso el IMET para ejercer tal actividad democrática y elegir a quienes les representarán en la mesa durante los próximos cuatro años. Atendiendo a esta cifra, y teniendo en cuenta que estaban llamados a las urnas 10.523 titulares de licencia y 4.083 conductores, el 31,36% del censo ejerció su derecho a voto.

es acabar con la explotación laboral fruto de la especulación.

G.T.- ¿Cuál ha sido el sentir de las asociaciones más tradicionales de Barcelona ante la inclusión de los asalariados en la Taula Técnica?

A.A.- Al principio sentó mal, sobre todo al STAC, pero cuando hablaron con la administración y se aclaró que no íbamos a tener el mismo peso en la mesa que el autónomo, lo aceptaron. Lo entiendo, lo que pasa es que hay muchos asalariados que

estamos luchando mucho más por el taxi que muchos autónomos. Si el taxista autónomo no entiende que estamos en el mismo bando, acabará matándose a sí mismo. Debemos sentarnos juntos, hablar, y luchar contra quienes especulan con las licencias porque someten una presión insostenible para el taxista. De esa presión que ejercen a los conductores, aparecen problemas tan importantes como la mala praxis.

G.T.- Otro de los objetivos que se ha propuesto es el de intentar acabar con los comisionistas en los hoteles, algo que desde Élite llevan tiempo trabajando, ¿cuál es su plan de actuación previsto?

A.A.- Con respecto a este problema, la administración sabe perfectamente todo lo que sucede. Intentamos informar a todos de las malas prácticas que lleva a cabo un hotel en concreto, a todo el mundo. Lo que pasa es que estamos metidos en tantos temas que no llegamos a todo lo que quisiéramos. Pero lo que si hacemos es reclamar paradas en cada uno de los hoteles para, de esta forma, intentar acabar con esto. El mundo del taxi es muy complicado porque intentas arreglar un problema y salen diez más. Creo que la base de todo está en hacer un cambio radical del sector e intentar atraer todo lo bueno que tienen nuestros competidores. Si a ellos les va bien porque lo hacen bien, ¡vamos a aplicar sus cosas buenas al taxi! Cuando hay tantas ideas, tangos egos y tantas asociaciones, pasa lo que está pasando; que viene una empresa que sólo tiene un pensamiento y te lo arrebató todo.

Javier Izquierdo

taximetros Barcino

ESPECIALISTAS EN INSTALACIÓN
Y MANTENIMIENTO DE EQUIPOS PARA EL TAXI

- Taxímetros
- Gestión de flotas
- Módulos luminosos
- Radioteléfonos
- Equipos de comunicación



VISÍTANOS
c/ Bac de Roda, 143
08018 BARCELONA

Telf.93 225 95 89
www.taximetrosbarcino.com

La nueva central de RTT, a la vanguardia



El Consejo Rector durante la asamblea del pasado 30A.

Radioteléfono Taxi Madrid está a punto de estrenar su nueva central, el Alfa 6, después de más de un año invertido en su desarrollo. Un cambio que ayudará a mejorar el servicio, permitiéndole nuevas herramientas y perfeccionando su aplicación Pidetaxi. Además, se pondrá en marcha un sistema “mixto” de despachos que facilitará el trabajo a todos sus socios.

El inminente cambio de central en Radioteléfono Taxi Madrid, RTT, que comenzará a trabajar con el sistema Alfa 6, centró buena parte de la Asamblea Ordinaria celebrada el 23 de abril. Un cambio tecnológico que, tal y como explicaron desde el Consejo Rector, permitirá a RTT ofrecer más servicios a sus usuarios y facilitar el trabajo de sus asociados.

Gracias a la nueva central, la emisora se adaptará “plenamente” a las nuevas tecnologías, lo que repercutirá directamente en la actualización de la aplicación Pidetaxi, según explicó el vicepresidente de Radioteléfono, Andrés Veiga. Una app nacional que, recordó, está ya presente en más de 50 ciudades con una flota de 14.000 taxis y que en su última versión ofrece la posibilidad de pago por tarjeta y por PayPal, entre otras novedades.

Aunque al cierre de esta edición todavía no estaba activa, se esperaba que la nueva central estuviera plenamente operativa durante el mes de mayo. Un cambio que esperaban que se produjera sin incidencias para socios y para usuarios. “Aunque hemos hecho muchas pruebas, siempre puede salir algo más, pero tenemos un equipo preparado para atender cualquier incidencia y solventarla lo antes posible”, ha avanzado Veiga.

La nueva central, que se ha construido desde cero en colaboración con Taxitronic y Movistar siguiendo las necesidades marcadas desde Radioteléfono y ARTE, la Asociación de Radio Taxis de España, su-

Con el Alfa6 se mejorará el servicio al usuario y al socio

pone un gran salto cualitativo con respecto al anterior sistema. Por ejemplo, gracias al Alfa6 se permitirá un sistema de despacho que han calificado de mixto, se podrá rediseñar la cartografía, y se podrá avisar directamente con el cliente a través del sistema, algo que actualmente no puede hacer el taxista y que era una demanda de los profesionales.

También, explicó el vicepresidente Veiga, la central podría funcionar como un receptor de llamadas de otras ciudades y ya trabaja integrada con las principales gestoras de flotas, pendientes de sumar otras dos, para que resulte más fácil la incorporación a ARTE a aquellos radiotaxis que quieran.

Esto, que actualmente no es viable, permitiría a Radioteléfono actuar como “call center” para aquellas radioemisoras pequeñas que, por ejemplo por las noches, podrían subcontratar el servicio. “Tenemos una central que está preparada para trabajar bajo un número único”, ha señalado.

Precisamente sobre este tema, el número y aplicación única, los socios han querido conocer la posición del Consejo Rector que, a través del presidente Julio Hernández, se ha mostrado dispuesto a colaborar con el resto de entidades. Ha insistido, eso sí, en que el camino de RTT “ya está marcado” y que trabajarán por conseguir primero los objetivos que tanto RTT como ARTE se han marcado. “Es un proyecto que nace cojo, porque nadie se termina de poner al frente ni explica cosas que consideramos importantes, como quién asumirá los costes o cómo van a repartirse los servicios entre radioemisoras.”

También se habló de una posible modificación del Reglamento de 2005, por lo que colaborarán con el resto de asociaciones siempre que se lo soliciten porque consideran importante actualizar la normativa a los tiempos actuales.

Otra de las novedades, es el rediseño del portal de abonados que, gracias a los dife-

a en tecnología

rentes acuerdos con proveedores de software, les permitirá acceder a toda su información de manera segura, mejorando los trámites administrativos relacionados con los viajes en taxi de los trabajadores. Además, podrán descargarse la factura e incluso recuperar el IVA. Tan fácil, explicaron desde el Consejo Rector, como identificarse en el portal.

El presidente, Julio Hernández, durante la lectura de la memoria.



227 socios acudieron a la sesión asamblearia.

Más servicios realizados

Además de informar a los socios sobre la nueva central, se ha sometido a votación la gestión del Consejo Rector, así como la memoria, balance, de situación y cuenta de pérdidas y ganancias, que han sido aprobadas por amplia mayoría, con 223 votos a favor, 4 abstenciones y ningún voto en contra.

En términos económicos, Radioteléfono, que cuenta con 3.536 socios, facturó 8,9 millones de euros en 2015, un 13,49% más que el anterior ejercicio. Un dato

“muy bueno” según el presidente, “teniendo en cuenta la actual situación económica y social, así como la fuerte competencia a la que se enfrenta la radioemisora día tras día”. En cuanto a servicios finalizados, durante el pasado año se realizaron 2,6 millones, un 14,38% más que el anterior ejercicio, con cifras similares a los años 2007 y 2008.

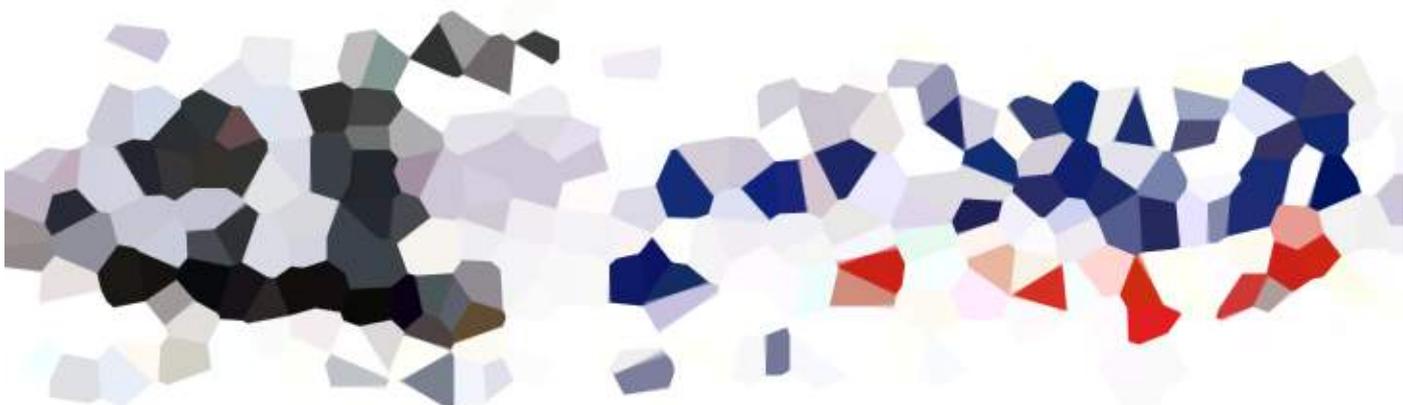
No obstante, a pesar de estos datos, y como en años anteriores, el resultado del ejercicio ha sido negativo al decidir el Consejo Rector no pasar a cobro el recibo de

los servicios del segundo trimestre. De haberse cobrado, el beneficio hubiera sido de 116.262,24 euros.

El gran esfuerzo del departamento comercial, la buena marcha de la gestoría, y la subida de servicios dentro del euro taxi, fueron alabados por el presidente de Radioteléfono, que espera que con la nueva central se sigan incrementando los servicios, atrayendo a nuevos clientes y fidelizando a los ya existentes.

También se informó a los socios de la finalización de las obras en la sede, que ha permitido aumentar el número de puestos de operadoras, ampliar el espacio para cursos o reuniones, así como reducir el consumo eléctrico gracias a la apuesta de Radioteléfono por un suministro de bajo consumo.

Antes de finalizar la asamblea, los socios han tomado la palabra y han expresado su temor ante la competencia desleal que, han señalado, “viene para quedarse”. Por ello, han sugerido al Consejo Rector, entre otras cosas mejorar la imagen de los taxistas socios de la emisora y también del vehículo para así “competir en excelencia”. Otros apostaron por la imposición de un uniforme que identificara a los taxistas de la radioemisora para crear imagen. Además, se sugirió la posibilidad de recogida a cero o con importe mínimo. La asamblea concluyó sobre las dos de la tarde, cuatro horas después de su inicio, y transcurrió tranquila y sin incidentes.



Distintivos obligatorios para las VTCs

A partir del próximo mes de junio, y según ha informado el consejero de Transporte, Infraestructura y Vivienda de la Comunidad de Madrid, Pedro Manuel Rollán, a los representantes de la Federación Profesional del Taxi de Madrid, la Asociación Gremial de Auto Taxi de Madrid, la Asociación Madrileña del Taxi y Élite Taxi Madrid, los vehículos de alquiler con conductor (VTCs), tendrán que lucir de forma obligatoria un distintivo identificativo, al igual que lo tiene el taxi.

De manera unánime, la Federación Profesional del Taxi de Madrid, la Asociación Gremial de Auto Taxi de Madrid, la Asociación Madrileña del Taxi y Élite Taxi Madrid también ha solicitado conocer el número de solicitudes de VTCs que estén pendientes de posible adjudicación, una información que el propio Rollán se ha comprometido a conseguir. Por otro lado, también le han pedido a la Consejería que se agote el procedimiento judicial y se mantenga firme en su rechazo a la concesión de más VTCs para velar por el cumplimiento del reglamento. De esta forma, se evitaría que se concediesen autorizaciones sin pasar antes por el Tribunal Supremo. Por último, piden que se regule -o incluso se legisle- la forma correcta de prestación del servicio de los vehículos de arrendamiento con conductor. Con esto lo que se pretenden evitar son las dudas que surgen sobre dónde deben permanecer a la espera de servicio estos vehículos.

RT Independiente liquida sus deudas

La nueva directiva de Radio Taxi Independiente ha conseguido saldar la deuda de 120.000 euros que pesaba sobre la emisora. La gestión y las reuniones mantenidas entre Santiago Rebollo, su nuevo presidente y el secretario, Iván Plaza, han facilitado que RTI se encuentre al corriente de pagos con la Agencia Tributaria y la Seguridad Social. Ahora, superado este primer escollo, la

junta directiva quiere crecer en socios y pasar de los 160 actuales a 200. Una ampliación de flota "necesaria" para cubrir sus 17.000 servicios mensuales. Para ello han lanzado una campaña gracias a la cual los nuevos socios no pagarán cuota mensual durante los dos primeros meses. En cualquier caso, lo que buscan, añadió el secretario de la cooperativa, es un crecimiento compensado, "para dar

servicio a nuevos clientes pero no dejar de lado a los tradicionales, ni tampoco tener nuestros coches desocupados". Desde RT Independiente aseguran estar trabajando "muy fuerte" en las nuevas tecnologías y, recientemente, han incorporado un número de teléfono para que, a través de la red Whatsapp, un robot automático pueda despachar servicios.



De dcha. a izda. Iván Plaza y Santiago Rebollo, secretario y presidente de RTI.

Ayudas al taxi eléctrico desde junio

La Comunidad de Madrid tiene previsto activar su Plan de Incentivos de Autotaxi (PIAM) en torno a mediados del mes de junio. Es el segundo año que la administración madrileña pone en marcha este proyecto destinado a incentivar la adquisición de vehículos eléctricos por parte de los profesionales madrileños. Con un millón de euros de



La subvención tiene carácter retroactivo.

presupuesto, las ayudas tendrán carácter retroactivo, por lo que las operaciones de compra anteriores realizadas en 2016 podrán optar a las ayudas. Desde el 30 de abril está abierto el plazo de convocatoria para la selección de la entidad colaboradora. Una vez que se cierre el proceso de recepción de ofertas de estas entidades colaboradoras -que la propia Comunidad estimaba poder hacerlo en 10 días- se podrán iniciar los procedimientos para activar la convocatoria de ayudas, que se calcula que pueda hacerse en torno al 10 de junio.

PREMIADOS METAL LUBE



José María Pérez

Licencia 00127

Menos de un año en el taxi



Pedro Rodríguez

Licencia 14903

3 años al volante



Francisco Sánchez

Licencia 03797

30 años como taxista



Todos los partidos, a favor de las matrículas azules

Aunque con matices, todas las formaciones políticas presentes en la Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible votaron el pasado 26 de abril a favor de la Proposición No de Ley propuesta por Podemos sobre medidas ante el incremento del intrusismo y la piratería en el transporte público de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas. La principal, el uso de matrículas azules en taxis y VTCs para facilitar su identificación. Esta PNL, llevada a la Comisión por Podemos y promovida por Fedetaxi, ayudaría a la identificación de los vehículos de menos de nueve plazas que realizan el transporte de viajeros sin autorización. Desde el PSOE, que ha votado a favor, proponían la introducción de una enmienda, que no ha sido incluida, para constituir una comisión interministerial porque consideran que no es suficiente con el cambio de color de las matrículas y apelan a la colaboración entre todas las administraciones. Para Esquerra Republicana, es "urgente" tomar medidas concretas y creen que con esta iniciativa pueden reducirse conflictos, si bien están a favor de desarrollar otras

opciones para frenar esta situación. Opinión que comparten en Ciudadanos, que no ha evitado criticar la falta de trabajo de Podemos, a quienes les ha recriminado haber copiado "con comas y paréntesis" la propuesta de Fedetaxi. También ha votado a favor el Partido Popular, que ha recordado que el uso de la matrícula azul no puede utilizarse porque puede confundirse con las de vehículos de organismos internacionales, si bien creen que pueden estudiarse otras propuestas en este sentido que sí sean efectivas.

Taxipooling y plataforma única

Además de las matrículas azules, desde el sector se trabaja en alternativas para frenar el avance de la competencia y mejorar el servicio. Entre ellas la creación de una herramienta unificada que permita a los usuarios pedir un taxi en cualquier ciudad española a través de una sola aplicación para taxis. De este modo, gracias a la tecnología actual, el propio sistema discriminará automáticamente el lugar desde el que proviene la petición de taxi, que se en-

viará al radiotaxi correspondiente para que se encargue de la gestión del servicio.

Además, se puso sobre la mesa la posibilidad de avanzar en las ofertas de taxi compartido (taxipooling) y de integrar los trayectos en taxi en paquetes turísticos que propicien la competitividad del servicio público ante los servicios privados que fomentan los lobbies y multinacionales.

El taxi se someterá al juicio de los usuarios

Se realizará en Puerto de la Cruz, en Tenerife, donde los usuarios podrán valorar el servicio del taxi de este municipio. A través de un sistema informático mediante el cual, los profesionales podrán conocer el nivel de satisfacción de los usuarios con respecto al servicio ofrecido. Esta herramienta consiste en un cuestionario online elaborado por los clientes y con ella se espera alcanzar la excelencia en la calidad del servicio, algo que se ha demandado desde el Consorcio Urbanístico dentro de sus programas de Rehabilitación del Puerto de la Cruz. Una vez analizadas las respuestas, las cuales son anónimas, los técnicos del Programa de Impulso de la Calidad de los Servicios Turísticos –al que pertenece el municipio de la provincia de Santa Cruz de Tenerife– podrán proponer una serie de medidas para mejorar los servicios.



Las matrículas azules se usan en algunas ciudades europeas.



Ayudas a la prejubilación en el taxi

Fedetaxi trabaja en un plan de ayudas al abandono de la profesión de taxistas por el que se compensa económicamente a los que aúnen prejubilación y cese de actividad. La medida podría beneficiar a unos 4.000 taxistas en cada uno de los cuatro próximos ejercicios. Esta iniciativa beneficiaría a taxistas mayores de 58 años con una antigüedad en la profesión de al menos 20 años. Además de entregar su autorización de transporte a la administración otorgante, tendrán que suscribir un compromiso de retirarse de la actividad de modo que no vuelvan a prestar servicios como taxista ni conductor de transporte público de viajeros en vehículos de hasta 9 plazas. A cambio de esta retirada se les otorgaría una indemnización por la citada autorización de transporte y un complemento de su pensión de jubilación hasta el cumplimiento de la edad reglamentaria.

Más control fiscal

Por otro lado, la Federación propondrá también la creación de un órgano de coordinación administrativa entre las inspecciones de Trabajo, Hacienda y Transportes para atajar el fraude fiscal y en cotizaciones que supone la actuación de más de 9.000 vehículos piratas o intrusos que operan en España. Una solución que, a juicio de Federaxi, se verá favorecida con la puesta en marcha del uso de matrículas azules para todos los vehículos destinados al transporte de pasajeros en España.

Cataluña inmovilizó 103 vehículos piratas en 2015

Josep Rull, consejero de Territorio y Sostenibilidad de Cataluña, explicó en el pleno del Consell del Taxi que los Mossos d'Esquadra y la Policía Local de los distintos municipios inmovilizaron un total de 103 vehículos que ofrecían servicios de taxi sin licencia a lo largo del 2015. Junto a estos vehículos inmovilizados, en el pleno se anunció que, a lo largo del pasado año, se inspeccionaron un total de 2.159 vehículos y se abrieron 279 expedientes por incumplir la normativa de transportes y ofrecer servicios sin licencia. La cantidad de las multas variaron en función de la gravedad de las infracciones, siendo de hasta 300 euros para las leves, 1.400 para las graves y de hasta 6.000 euros para las infracciones muy graves. Por último, y a pesar de anunciar que "no habrá contemplaciones" desde el Gobierno de la Generalitat en la lucha contra el intrusismo, Rull también indicó que aunque apostarán porque la actividad del taxi siga estando regulada, ésta debe presentar fórmulas más flexibles con las que se pueda alcanzar un equilibrio con las nuevas opciones de movilidad.





Éxito de las rutas en taxi por El Bierzo

Radio-Taxi Ponferrada decidió, hace ahora dos años, poner en marcha un servicio para que el turista pudiera visitar en tan solo unas horas los principales enclaves turísticos del Bierzo. En el último año, el número de usuarios de este servicio, conocido por el nombre de Rutas Turísticas, ha superado los 2.000.



El Valle del Silencio, ruta berciana.

En total son 16 rutas a través de las cuales se pueden explorar prácticamente la totalidad de los paisajes y monumentos de la zona. En cuanto a los recorridos más demandados por los turistas, hay cuatro que han destacado por encima de todos: el paisaje de Las Médulas, la historia pura de los castillos y los monasterios, el interior de la Herrería de Compludo, y el Valle del Silencio. Con respecto a la procedencia de los usuarios de las Rutas Turísticas, Cubero explicó que el 60% son extranjeros y un número considerable proviene de lugares tan lejanos como Estados Unidos, Japón y Corea.

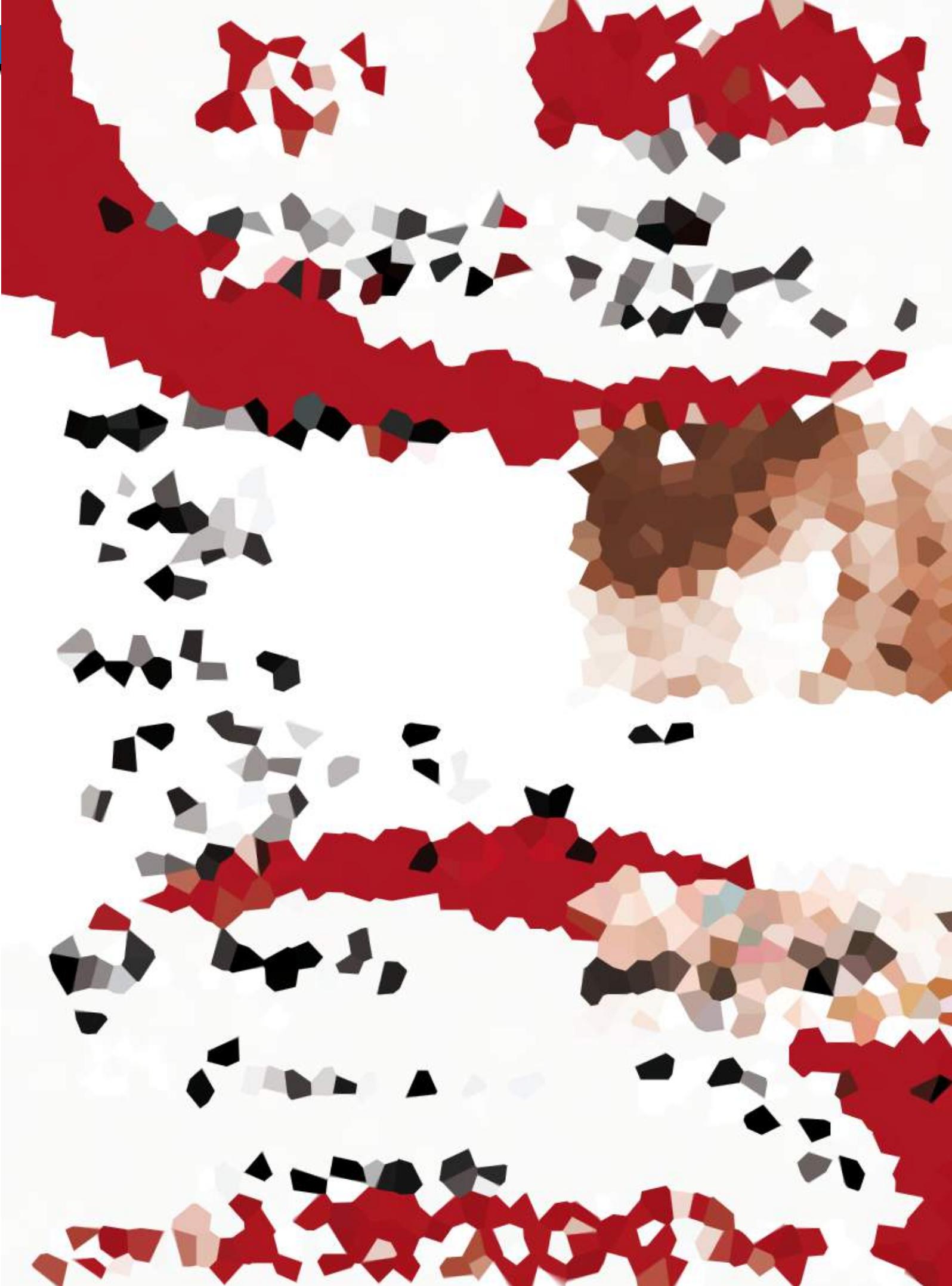
TPV obligatorio en Barcelona en 2017

A partir del 1 de enero del próximo año, todos los taxis del Área Metropolitana de Barcelona tendrán que tener un lector para el pago con tarjeta en sus vehículos o terminal punto de venta (TPV). Una medida aprobada inicialmente por el Consell Metropolità del Àrea y que supondrá una modificación del Reglamento del Taxi. Hasta la puesta en marcha de la medida, la autorización para la aplicación de vehículos para taxi, sean nuevos o de segunda mano, a las licencias metropolitanas de taxi estará condicionada a la incorporación del terminal. Así mismo, esta condición será obligatorio



El pago con tarjeta agilizará el servicio.

ria en la transmisión de una licencia. Con esta iniciativa, el Institut Metropolità del Taxi apuesta por la modernización y la mejora en la calidad del taxi, ofreciendo además un servicio muy demandado por el usuario. Recuerdan que muchos turistas y extranjeros que visitan la ciudad usan la tarjeta de crédito y, en el que caso del taxi, son muchos los que realizan carreras con origen o destino al aeropuerto que pagan con este sistema.



De la CE a Uber, la puerta giratoria de Neelie Kroes

Neelie Kroes, ex comisaria de Competencia y ex vicepresidente de la Comisión Europea se suma al consejo de expertos que ha creado Uber. Kroes fue especialmente crítica con la imposición de límites a la empresa norteamericana y se mostró a favor de no tratar a esta aplicación como una “enemiga” del taxi. En plena batalla del taxi, español y europeo contra Uber, y tras las decisiones judiciales que obligaban a su cierre en diversos países, la entonces vicepresidenta de la Comisión Europea y responsable de

la cartera de Competencia y Agenda Digital se mostraba contraria a la intervención en el conflicto de Bruselas y pedía al sector adaptarse a las nuevas tecnologías y diálogo. Desde este consejo de expertos, formado por ocho miembros, se promoverá las oportunidades del car sharing o coche compartido como solución a los problemas de tráfico de las grandes ciudades. Además de Kroes, el consejo está formado por: Roberto Daniño, ex primer ministro peruano, Ray LaHood, responsable de Transportes con el presidente Barack Obama, Melody Barnes, ex directora del Consejo de Políticas Domésticas de la Casa Blanca, Allan Fels, ex presidente de la Comisión de Competencia y Consumo de Australia, Gesner Oliveira, ex presidente del Consejo Administrativo de Brasil para la Defensa Económica, Reema bint Bandar Al Saud, princesa saudí y empresaria y el presidente del Consejo de Calidad de la India, Adil Zainulbhai.



Neelie Kroes, ex vicepresidenta de la CE

La regulación 12+4 tendrá que pasar un nuevo informe

Ante la propuesta de una parte del sector del taxi valenciano de establecer una nueva regulación horaria, el Consejo Jurídico Consultivo de la Comunidad Valenciana concluyó en su dictamen que, antes de aplicar cualquier regulación, será necesario emitir un estudio económico que justifique la necesidad de regular la oferta de taxis. La Conselleria, en el caso de firmar una nueva regulación del servicio de taxi sin este estudio, podría incurrir en responsabilidades ante cualquier denuncia o reclamación posterior. La necesidad de realizar este estudio también está reforzada por el Tribunal Superior de Justicia. El ente judicial dispuso, en la sentencia que anulaba la anterior regulación de 16 horas, que para la aplicación de una orden que regule el servicio del taxi, es necesario llevar a cabo un estudio basado en el interés general. Los trámites para la realización de este estudio ya han sido iniciados por la Conselleria, al tiempo que desde la administración valenciana han confirmado que están trabajando en un cambio normativo de la regulación horaria del servicio, “para dar una mejor respuesta a la demanda en horario nocturno así como para mejorar las condiciones de descanso del conductor”. La propuesta de regulación que está sobre la mesa en estos momentos consiste en dividir la prestación en dos franjas horarias. Una diurna, donde se podría prestar servicio como máximo 12 horas –con al menos una parada obligada de 60 minutos- entre las 6 de la mañana y las 2 del día siguiente. La segunda franja transcurriría entre las 2 y las 6 de la mañana. De tal manera que se podría trabajar un máximo de 16 horas: doce en la franja diurna y cuatro por la noche.



La Conselleria ya ha comenzado con los trámites del estudio.



Protestas en Portugal y Hungría contra el intrusismo

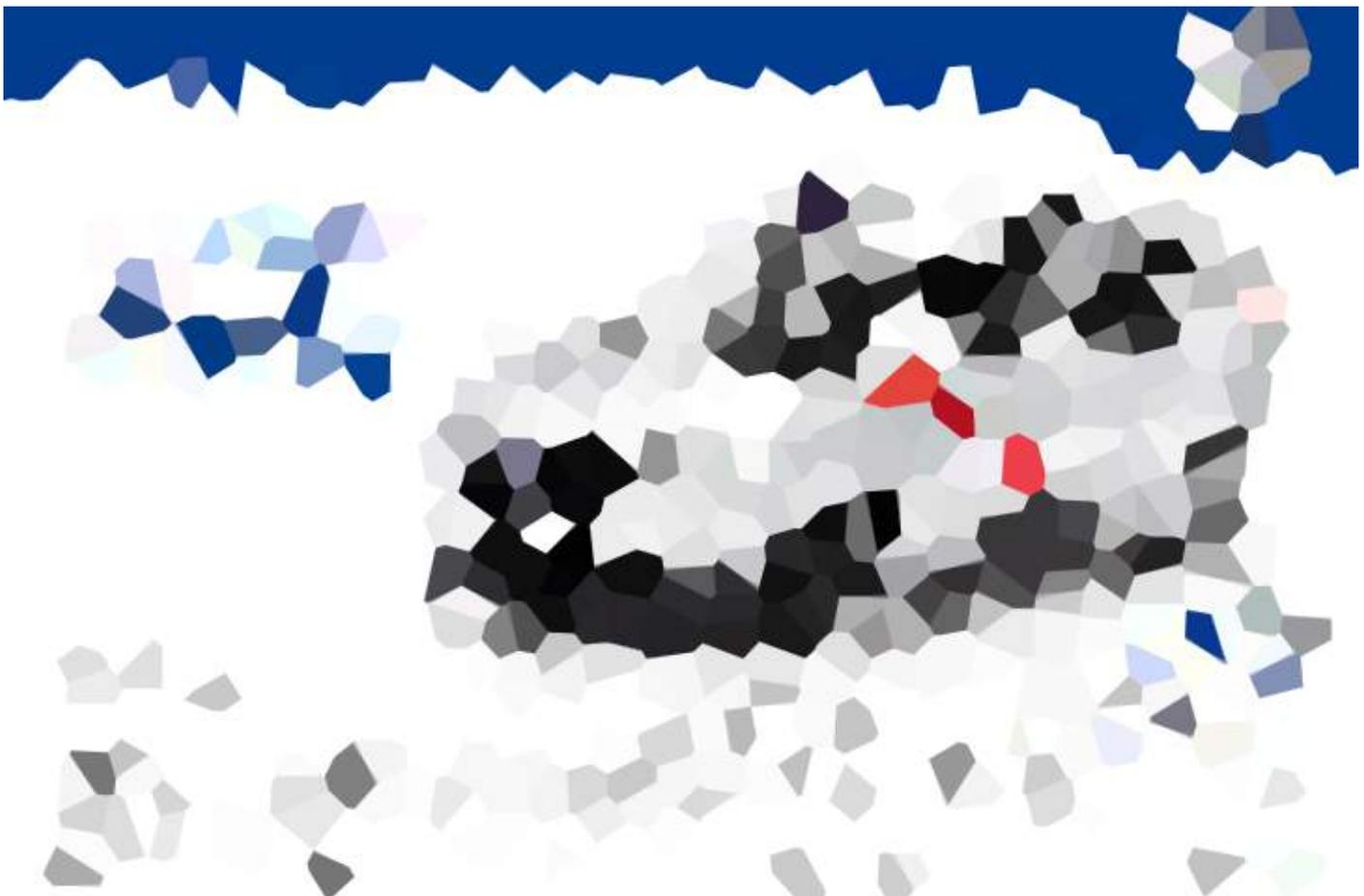
Catorce entidades del sector del taxi de diferentes países europeos están trabajando unidas para impulsar la adquisición del coche eléctrico por parte de los profesionales. Bajo el nombre de Taxis4SmartCities, esta asociación se ha marcado como principal objetivo que en 2020, el taxi eléctrico alcance un 33% de la cuota de mercado. Esta meta parece a día de hoy inalcanzable, puesto que en los países de donde provienen las entidades incluidas en la asociación europea, los coches eléctricos apenas alcanzan un 5% de cuota de mercado. Las asociaciones asociadas a este movimiento de taxi sostenible, con base en Alemania, Francia, Reino Unido, Italia, Austria, Suecia, Bélgica o Países Bajos entre otros, solicitan a las administraciones que cumplan también con sus objetivos medioambientales y ayuden a los trabajadores en aras de convertir las ciudades en lugares más sostenibles. Taxis4SmartCities se germinó en el mar -



Calles bloqueadas en Budapest.

co de la Convención sobre Medioambiente de las Naciones Unidas celebrada en París el pasado mes de diciembre. Allí se llegó a un compromiso entre los países participantes en frenar el calentamiento global que había excedido ya la barrera de los dos grados. Una de las principales premisas de este movimiento es defender el carácter complementario del taxi con res-

pecto al transporte público, ya que es el taxi el que permite trasladar, de forma eficiente, a las personas allí donde las líneas públicas no pueden acceder. De ahí que, considerando al taxi un "elemento integral de la cadena de movilidad", sea necesario que se impulse su impulso hacia mejoras sostenibles y sensibles con el medioambiente.



MMT impulsa su negocio con la com



Consejo Rector de MMT con el presidente Rodríguez Casas, en el centro.

“Comienza una nueva etapa para nuestra Mutua, atrás hemos dejado tiempos difíciles en los que difícilmente MMT Seguros volverá a caer”, con estas palabras iniciaba el presidente Román Rodríguez Casas, la Asamblea General anual celebrada el pasado 4 de mayo en Madrid que contó con la aprobación casi unánime de todos los puntos del orden de día.

Fundada por taxistas en 1932, MMT no ha dejado desde entonces de estar vinculada al taxi ni a los taxistas, que ocupaban gran parte de la sala. Entre los asistentes se encontraban dirigentes de la Cooperativa (SCAT) y de Radioteléfono, también casi al completo la Directiva de UECA, y fueron comentadas las ausencias de representantes de la Gremial y de la Federación Profesional.

La novedad de esta LXXXIV asamblea fue la compra de toda la cartera auto a la compañía Eterna Aseguradora, del grupo Ocaso, lo que incrementará de forma considerable el volumen de negocio de MMT Seguros.

Esta operación financiera, que fue aprobada por unidad, aporta a la Mutua 3.879 pólizas, equivalente a un montante económico de 1.384.726 euros. Con esta compra, afirmó el presidente “MMT ha dado un paso al frente” y ha aprovechado “una magnífica oportunidad” surgida por

la trayectoria impecable de la Mutua. Esta operación es también “un paso más” en la estrategia de expansión comercial y de negocio para seguir creciendo.

El desembolso total asciende a 553.890 euros, y de esta cantidad el 70% será abonada en los 30 días siguientes a la tramitación ministerial y firma entre las partes, prevista para este mismo mes. El 30% del importe restante se hará efectivo en los 18 meses siguientes, de acuerdo con una serie de cláusulas recogidas en el contrato.

Mejoran los Resultados

En términos contables el balance del ejercicio 2015 presentado ha sido mejor que en 2014, con un resultado técnico positivo de 36.299 euros, aunque la Cuenta de Pérdidas y Ganancias se cerró con un déficit de 0,25 millones (250.000 €). Cifra que el presidente “se comprometió a llevar a positivo en el próximo ejercicio” y que también explicó en nada afectará a la “solvencia” de la entidad “perfectamente garantizada” con unas reservas voluntarias de 34,73 millones y un superávit del margen de solvencia de 66,12 millones, 49,8 puntos más que en 2014.

En el sector asegurador el dato relevante de 2015 es que “se ha logrado frenar la caída de primas después de cinco años de acusados descensos”. Esta evolución positiva es uno de los indicadores que ha

permitido a MMT obtener un aumento del 2,3% en primas de autos, situándose por delante del conjunto del sector que creció el 1,7%. La facturación por este concepto ascendió a 46,43 millones, lo cual supone un incremento de 1,02 millones de euros con respecto al año anterior.

Al cierre del ejercicio el total de pólizas del automóvil era de 99.410, lo que significa un aumento del 3,8% y exactamente 3.681 contratos más. El producto más demandado sigue siendo el Todorriesgo con el 47,3% del total de la cartera. En lo que respecta al seguro del Hogar incorporado a la MMT en 2014, las ventas no alcanzaron el objetivo previsto para 2015, año en el que se contrataron 945 pólizas con un resultado en la cuenta técnica de -22.383 euros. La penalización económica por desvincular el seguro del hogar de los préstamos hipotecarios a los que suele ir asociado, es uno de los factores que más dificulta el avance de este tipo de seguro.

Gastos y siniestralidad

En el capítulo de gastos en 2015 se ha logrado una reducción del 6,1 %, superando el objetivo fijado que era del 5%. El gasto total de gestión ascendió a 14,59 millones de euros (940.000 euros menos) y de este importe el 19,5 % se destinó a los gastos de explotación, partida que incluye adquisición y administración.

Un ejercicio más la contención del gasto se aprecia de forma significativa en los costes de la siniestralidad que en 2015 fue de 38,18 millones, el 4,2 % menos. Una gestión ágil y eficaz, junto con la disminución del coste medio por siniestro son algunas de las causas de esta reducción.

El número de siniestros de automóvil tramitados durante el ejercicio fue de 45.341, cifra muy similar a la de 2014. Como resultado de varios años de contención y segmentación, sigue mejorando, sin embargo, la frecuencia de siniestros por póliza que se sitúa en 0,46.

Por tipo de vehículos, los taxis conducidos por el propietario subieron su frecuencia de siniestros hasta el 1,14, frente al 1,10 del año anterior. En cambio se mantiene en 1,77 la frecuencia de siniestros en los taxis conducidos por asalariados. Este

a de una nueva cartera



Flanqueado por secretario y vicepresidente, el presidente anunció una nueva etapa.

ratio baja drásticamente hasta el 0,42 cuando se trata de vehículos comerciales y particulares.

Después de un largo proceso de adaptación técnica y formativa destinado a mejorar la productividad y calidad del servicio, el Centro de Reparaciones propio de MMT, ha incrementado en 2015 su volumen de

trabajo un 13,7%, hasta llegar a las 6.124 reparaciones, exactamente 736 más que en 2014. El taxi encabeza este ranking con 3.055 siniestros y el 51% restante correspondió a vehículos particulares. El taller de la Mutua, como se le conoce coloquialmente, da empleo a 60 trabajadores sobre una plantilla total de 192.

En palabras del presidente, "hoy la marca MMT es reconocida en todas partes de España" y gran parte de ese reconocimiento se debe a los patrocinios deportivos de los últimos años, especialmente en baloncesto. Una labor que va en aumento y con la que a través del deporte, la Mutua intenta fomentar y trasladar a la sociedad valores universales de esfuerzo y superación.

No olvidó Rodríguez Casas mencionar, como acostumbra a hacer en cada asamblea, que "uno de los mejores activos que tiene la Mutua es su capital humano". Agradeció a los empleados su trabajo y dedicación, y tuvo también palabras de ánimo y reconocimiento para todos los mutualistas por su apoyo a MMT y al Consejo Rector.

Pilar G. Matorra



“La emisora pública del taxi es urgente en la ciudad”

Cubrir las carencias que actualmente sufre el sector del taxi sevillano y hacer frente a una competencia privada cada vez mayor son los principales objetivos que se pretenden alcanzar con una app pública para todos los profesionales. Eva María Oliva, concejala por Izquierda Unida en el Ayuntamiento de Sevilla, elevó una enmienda aprobada por el Pleno por la cual, a lo largo de este año, se realizará un estudio previo a la futura implantación de esta app de carácter público.



Eva María Oliva, concejala en Sevilla por IU.

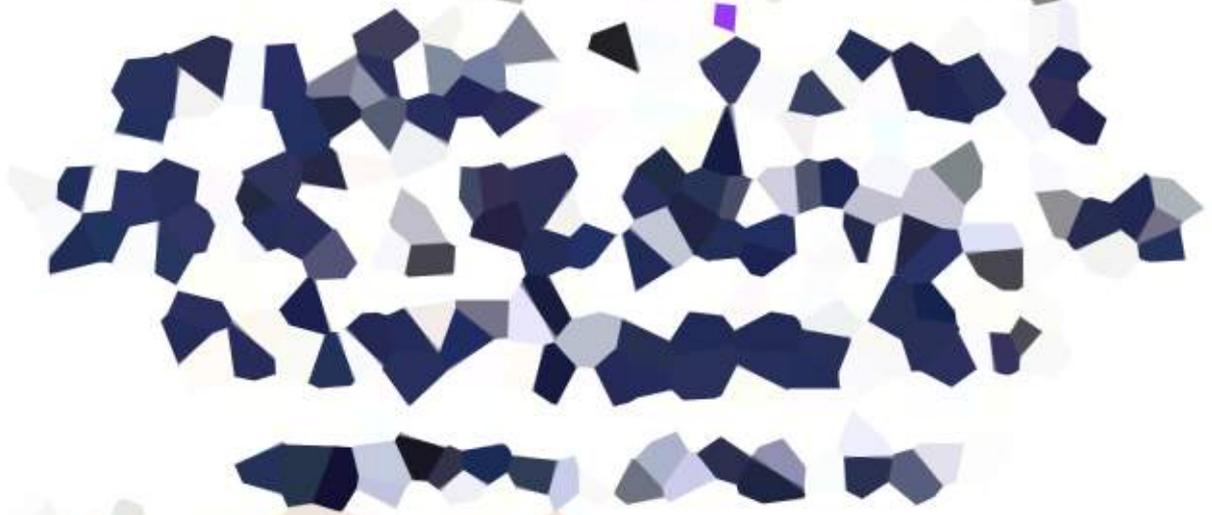
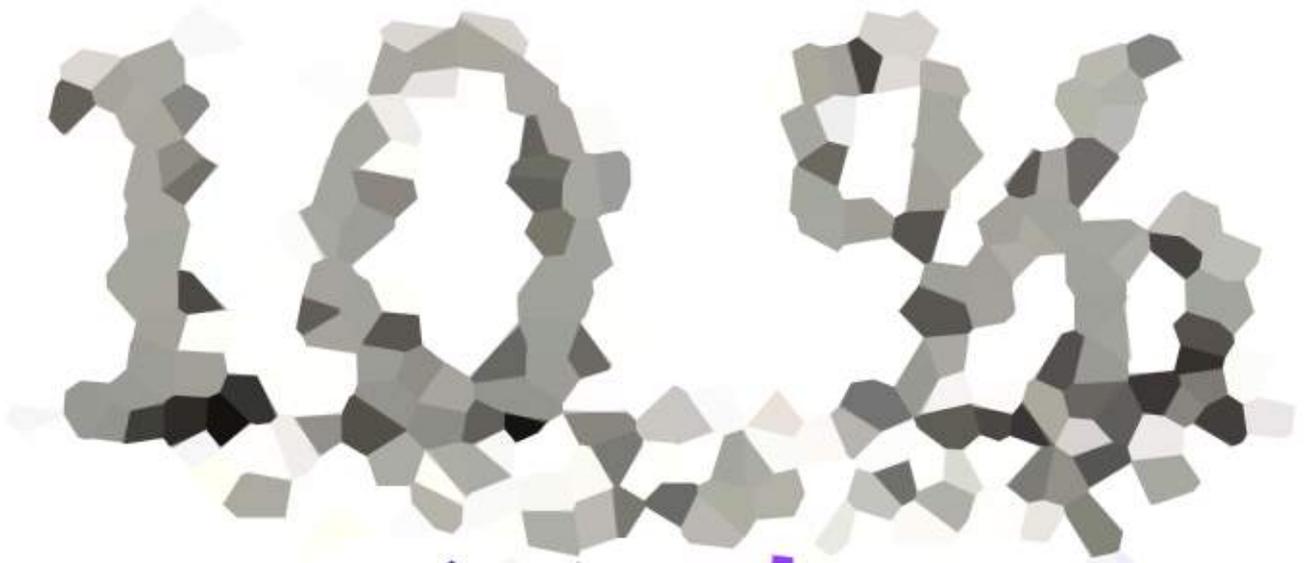
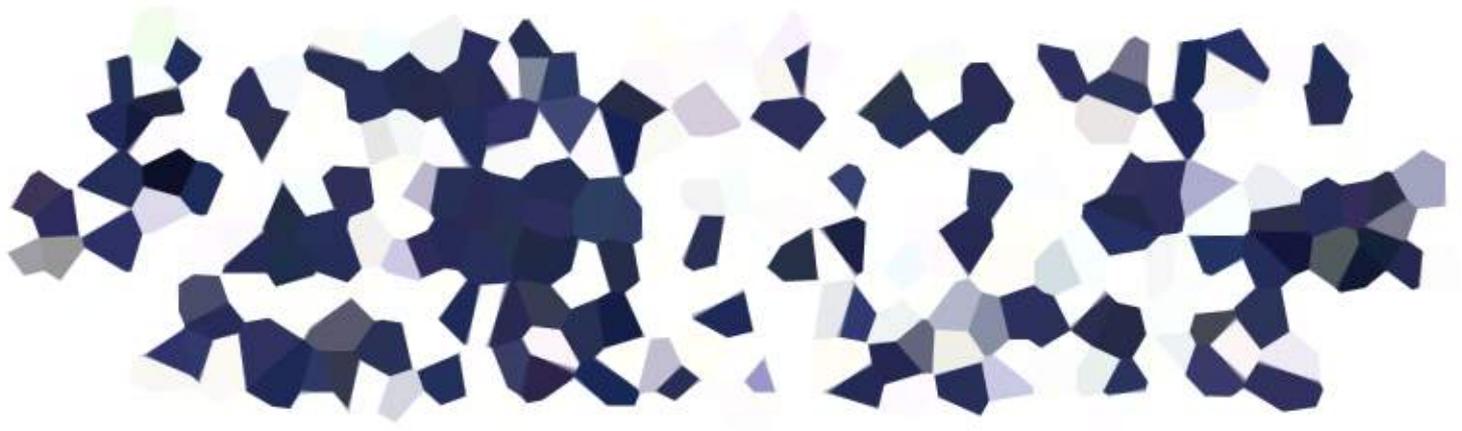
El Partido Socialista, grupo que ostenta la alcaldía de Sevilla, se comprometió durante la campaña electoral a incluir en los presupuestos de 2016 una partida destinada a realizar un estudio sobre la viabilidad de instaurar en la capital hispalense una aplicación pública para todo el sector del taxi.

Ese compromiso se ha diluido en el tiempo y, de no ser por la enmienda elevada por Eva María Oliva, concejala de Izquierda Unida en el Ayuntamiento de Sevilla, no se habría realizado, pues desde el gobierno local se propuso posponer el estudio de la aplicación para el año 2017. Algo que finalmente no ha ocurrido gracias a la acción llevada a cabo por la representante de IU, con la que he-

“Pensamos que esta aplicación puede mejorar la calidad del servicio”

mos tenido la oportunidad de analizar el pasado, el presente y el inminente futuro al que se enfrenta el sector del taxi en la capital de Andalucía.

Gaceta del Taxi.- Aprobada hace más de una década en el Pleno del Ayuntamiento de Sevilla, la emisora pública se había dejado “olvidada”. ¿Qué ha cambiado para su puesta en marcha?



Eva María Oliva.- La iniciativa de poner en marcha una emisora pública del taxi en Sevilla es algo de lo que se viene hablando desde hace mucho tiempo. No es algo nuevo, si bien ha sido en este mandato cuando el Ayuntamiento ha empezado a abordar la opción de implantar esta herramienta que, a nuestro entender, resulta fundamental para avanzar en la mejora de este sector.

G.T.- ¿Por qué considera tan importante para el futuro del sector sevillano la implantación de una emisora y aplicación pública?

EM.O.- El taxi es un servicio público creado para atender las necesidades de transporte de los ciudadanos en condiciones idóneas de seguridad, con atención especial a las personas desfavorecidas y con discapacidad, y, como tal, debe contar con instrumentos que posibiliten su buen funcionamiento y desarrollo.

En Izquierda Unida pensamos que esa aplicación puede servir para mejorar la calidad del servicio y por eso elevamos una enmienda a los presupuestos del Ayuntamiento con el fin de que en el mismo se incluyera una partida al efecto. Posteriormente, la propuesta fue aceptada por el Gobierno local y aprobada en Pleno.

La emisora pública del taxi es urgente en la ciudad porque en estos momentos el servicio directo al usuario está gestionado únicamente por sociedades privadas. Una alternativa municipal cubriría las carencias actuales y permitiría que puedan implantarla todos los taxistas que quieran sin pagar nada.

G.T.- ¿En qué punto concreto se encuentra el estudio de la aplicación? ¿Cuándo calcula que podría estar operativa?

EM.O.- El papel de IU ha consistido en hacerse eco de una demanda ciudadana y de parte del sector del taxi y en presentar una enmienda al presupuesto del Ayuntamiento a fin de que éste destine una partida para avanzar hacia la creación de esa emisora pública del taxi que ofrezca sus servicios al usuario a través de una sencilla aplicación de teléfonos móviles. Pero ya las fases o los pormenores del proyecto es algo que corresponde explicarlo al gobierno de la ciudad. Lo que sí podemos asegurar es que en Izquierda Unida estaremos muy vigilantes para que el compromiso adquirido se cumpla y no caiga en saco roto.

“Estaremos muy vigilantes para que el compromiso se cumpla”

G.T.- Algunas emisoras y aplicaciones privadas ya han mostrado su descontento. ¿Cómo les afectará una emisora pública? ¿Se han reunido con ellos?

EM.O.- Nuestra propuesta es fruto de diferentes encuentros mantenidos con distintas asociaciones del sector y le tengo que decir que la mayoría se mostró a favor de la iniciativa. Por otro lado, entendemos que esta emisora no va en detrimento de las que ya

funcionan a nivel privado. Creemos que no son incompatibles y que pueden convivir perfectamente. Nuestro objetivo es mejorar la calidad del servicio y garantizar la libertad de elección del usuario. Y para eso es necesaria una emisora pública. Pero no la planteamos como un elemento de competencia ni ésta implica suprimir lo que ya existe.

G.T.- A pesar de las posibles posiciones contrarias, imaginamos que tanto usted como su grupo habrán palpado el sentir de una parte importante del taxi sevillano, ¿qué les han trasladado?

EM.O.- La mayoría de las asociaciones con las que nos hemos reunido, como le he dicho antes, está de acuerdo con esta propuesta y la apoyan, una vez aclarado que no es contradictoria con las emisoras privadas que ya se encuentran operativas. De hecho, la creación de una emisora pública figura entre los objetivos del último convenio marco de colaboración firmado entre el Ayuntamiento de Sevilla y el Instituto del Taxi, del que, por cierto, forman parte las entidades con mayor representación del sector.

G.T.- Según lo que ha trascendido en los medios sería el Ayuntamiento el encargado de mantener económicamente esta emisora. ¿Es una solución viable no contar con la colaboración del propio sector?

EM.O.- Hay que dejar claro desde un principio que la partida aprobada en el presupuesto municipal de 2016 no es para poner en marcha la emisora pública, sino para realizar los estudios pertinentes al objeto de determinar su viabilidad y la manera más idónea de ejecutar este proyecto. Dicho esto, IU apuesta firmemente por que en los próximos ejercicios el Ayuntamiento siga aportando los fondos necesarios para poder afrontar tanto la implantación de esta aplicación como su sostenimiento económico.

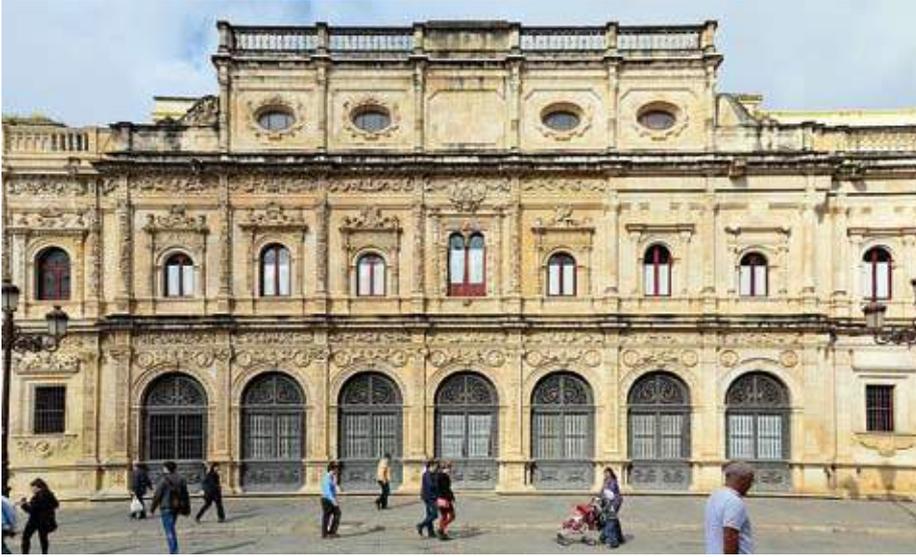
“El taxi debe mejorar”

G.T.- El taxi sufre numerosas amenazas por parte de empresas externas que, bajo el abrigo de la economía colaborativa, intentan introducirse en el sector y modificar su planteamiento tradicional. ¿Cuál es su postura? ¿Considera que podría acabar con el taxista autónomo tradicional?

EM.O.- IU apuesta por el taxi como servicio público y, en consecuencia, no duda en apoyar a las cooperativas y a los autónomos de este sector frente a aquellas empresas que ofrecen servicios privados. Deseamos pues, que los primeros no sólo no desaparezcan,



Para IU esta emisora no es incompatible con las existentes.



El Ayuntamiento de Sevilla, más implicado con el sector.

sino que mejoren el servicio que prestan porque eso irá en beneficio del conjunto de los ciudadanos. Y, en ese sentido, consideramos que la propuesta de crear una emisora pública única puede contribuir modestamente a caminar en esa dirección.

G.T.- Dentro del paquete de medidas que desde la administración local está llevando a cabo para mejorar la situación del sector, se encuentra también la retirada de licencias. ¿Cree que el número de licencias de taxi en Sevilla es superior al realmente demandado por los usuarios?

EM.O.- En Izquierda Unida vemos necesario adecuar la oferta del servicio a la demanda real y estamos de acuerdo con que el Ayuntamiento rescate licencias para llegar a ese objetivo. El planteamiento que está sobre la mesa de llegar a 1.750 vehículos en los próximos años nos parece razonable.

“Llegar a 1.750 vehículos en los próximos años nos parece razonable”

G.T.- A la hora de tratar estos temas, la figura del Instituto del taxi debería ser importante, ¿cómo valora su funcionamiento actual?

EM.O.- En nuestra opinión, hay que aumentar la participación de los agentes sociales y ciudadanos. Los partidos políticos están sobrerrepresentados actualmente en este organismo. También echamos en falta a los sindicatos, a las organizaciones vecinales, a colectivos que defiendan los intereses de los usuarios y a más asociaciones de consumidores. Porque el Instituto no puede servir exclusivamente para regular los intereses privados de los taxistas. Y una vez que se pro-

duzca esta apertura y se avance hacia una composición más heterogénea, entonces sí veríamos bien que se ampliaran las competencias y la capacidad de este organismo para tomar decisiones.

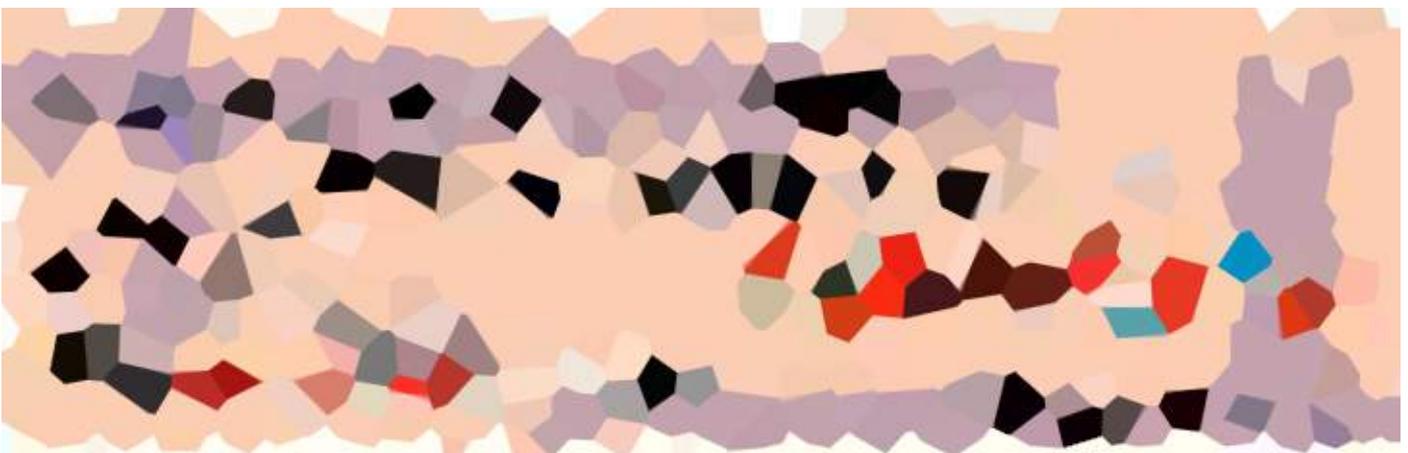
G.T.- En fechas recientes también se ha sabido que se han producido diferentes enfrentamientos y protestas entre los propios profesionales en el aeropuerto de Sevilla. ¿Cree que el Ayuntamiento podría haber hecho más al respecto?

EM.O.- Creemos que sí. El Ayuntamiento tiene la obligación de poner en marcha las medidas necesarias para facilitar la libre elección de los taxis por parte de los usuarios, vayan o vengan del aeropuerto. Pero diariamente constatamos que no está siendo capaz ni de garantizar ese derecho ni de evitar los enfrentamientos entre los propios profesionales.

G.T.- Al hilo de esta problemática y analizando con perspectiva todo lo que ha acontecido en el sector del taxi en los últimos años, ¿podría valorar la actuación del Ayuntamiento para con el sector?

EM.O.- Queda mucho por avanzar y por mejorar en este servicio público. Lamentablemente, en los últimos cuatro años de gobierno del PP apenas se ha hecho nada y siguen estando pendientes las demandas tradicionales del sector como la vigilancia del intrusismo, así como garantizar la seguridad o el control y limpieza de las paradas y carriles taxi. Otras peticiones que el Consistorio debería abordar cuanto antes son las que tienen que ver con la instalación de baños, sobre todo para las taxistas, en lugares claves de la ciudad, y la habilitación de puntos de sombra para las paradas más castigadas por el sol.

Javier Izquierdo



Seguridad en el taxi, asignatura pendiente



Aunque se trata de hechos aislados, la inseguridad en el taxi sigue siendo una asignatura pendiente para las administraciones públicas. Sin subvenciones para la instalación de medidas de seguridad y con problemas burocráticos a la hora de poner mamparas, sin barrera entre taxista y agresor, la vida puede cambiar en apenas unos segundos.

En los últimos meses el taxi ha sufrido un repunte de violencia. Robos y agresiones se han repetido en diferentes ciudades españolas, siendo Andalucía la comunidad en la que más actos violentos se han producido. Huelva, Córdoba o el municipio malagueño de Antequera, han sido algunos de los escenarios de tan desafortunados sucesos.

En este último, tres jóvenes propinaron una paliza al taxista José Antonio Melero, de 59 años, para, posteriormente, robarle el vehículo. El conductor, que tuvo que recibir atención médica por golpes en cara y cuerpo, volvió rápidamente al trabajo, tal y como nos explicó desde Radio Taxi Antequera su presidente, José Francisco Castillo. "No se lo ha pensado mucho, aunque algo de miedo siempre hay". Además, aclara que, aunque en un primer momento se pensó que el taxi había quedado totalmente calcinado "finalmente solo estaba quemado el asiento del copiloto. Eso sí, todo el interior lleno de humo. Imagínese". Por ello, Melero ya ha adquirido un taxi nuevo, que está esperando recibir, y mientras tanto se recupera de sus lesiones superficiales en cabeza y cuerpo.

En Huelva y Córdoba los hechos sucedieron en el exterior, en la parada, al negarse los taxistas a llevar a varios clientes que se encontraban en claro estado de embriaguez. "No es algo habitual, porque son mu-

chas las veces que los compañeros, con la ordenanza de su lado, se han negado a llevar a personas evidentemente bebidas en sus taxis y no han llegado a las manos". En ambos casos, la reacción violenta de los agresores llevó a los conductores al hospital.

Para evitar estos lamentables sucesos, pocos medios. En la calle, psicología y mano izquierda para evitar que la situación vaya a más, en el interior, apostar por herramientas de seguridad como videovigilancia o mamparas.

Sin embargo, "la instalación de una mampara es algo muy personal, una decisión de cada profesional", cuenta a nuestro medio el presidente de Radio Taxi Antequera, quien señala que este municipio "es muy tranquilo" y que este tipo de sucesos "no suelen producirse".

"Los robos y las agresiones están ahí, es una lotería y puede pasarnos cualquier día", lamenta el presidente de la Federación Andaluza del Taxi, Miguel Ruano, que critica que desde la Junta de Andalucía no se haga nada para mejorar la seguridad de los profesionales del taxi.

"Las agresiones han ido a menos y la lista negra de muertes de compañeros lleva años parada, afortunadamente", ha señalado Ruano a nuestro medio. Eso sí, es consciente de que su propia rutina labora les convierte en víctimas ideales para robos, especialmente en estos duros años de crisis. Dinero en efectivo y fácil acceso para conseguirlo. "A veces llevamos a nuestros agresores sentados a la derecha, pero en el mayor de los casos, se encuentran a nuestra espalda, con la desprotección que eso supone".

"Desde la Federación andaluza entendemos que al ser la calle el espacio de trabajo de los taxistas las administraciones públicas deberías ser corresponsables de lo que allí sucede y por eso les pediremos más presencia policial y que estudien medidas para reducir al mínimo la delincuencia".

Por su parte, desde Taxi Radio Antequera están a la espera de un encuentro con el ayuntamiento para solicitarles la conexión de la flota al 112. "De esta forma estaremos localizables y podremos acceder a

una central de alarmas en caso de necesitarlo". En esta última agresión, y a pesar de tener sistema de gestión de flotas, esta no funcionó como esperaban al no estar vinculada al taxímetro. "Se realiza con una tablet y claro, apagan la tablet y se pierde la ubicación. Cuando llegó la Guardia Civil al punto de la última conexión, el taxi no estaba allí".

Otra de las medidas que reducirían notablemente los robos sería eliminar paulatinamente la presencia de dinero en efectivo en los vehículos. "Los ladrones sabrían que no hay nada que robar y no lo intentarían", apunta Ruano que entiende que se trata de algo muy difícil de conseguir, "especialmente en los pueblos o ciudades más pequeñas", pero que entiende que sería "una buena solución". En Córdoba, donde Ruano también la asociación y el radio taxi mayoritario, ya trabajan con sistemas que permiten el pago con tarjeta e incluso a través del móvil. "El taxista no lleva ya tanto dinero encima y para el usuario es más cómodo y, por qué no, más seguro también".

Pero como recomiendan los expertos, nada vale más que la vida. Y por ello es importantes huir de la pose de héroe ante una agresión o robo.

Falta de ayudas

En cuanto a las cámaras de videovigilancia, otra de las posibilidades existentes en el mercado, Ruano cree que más que ayudar activamente a impedir el ataque, se trata de un elemento disuasorio que,

cuando no consigue este objetivo, se convierte en la mejor herramienta para tratar de detener a los culpables de la agresión o incluso el asesinato.

Eso sí, ni este sistema ni las mamparas cuentan con ayudas desde la administración, tal y como ha denunciado públicamente el presidente de la Federación Andaluza. Un problema al que hay que añadir que la empresa pública VEIASA, encargada de las ITV rechaza la instalación de mamparas por los airbag "de cortinilla o laterales", explica Ruano. "Aunque en otros lugares sí permiten desactivarlos para instalar la mampara, aquí no sucede así. Con el argumento de la seguridad en el vehículo nos impiden instalar seguridad", ha lamentado.

"Los robos y agresiones son una lotería"

Aunque la instalación de mampara es una cuestión "personal que, en su opinión ofrece más inconvenientes que ventajas con el desarrollo de la actividad. Especialmente en Andalucía donde en verano, por ejemplo, las temperaturas son muy elevadas y la colocación de una mampara impide la correcta circulación del aire acondicionado, "lo que supone un inconveniente también para nuestros usuarios". Para

Cuatro detenidos por el robo

Apenas una semana después del robo a un taxista de Antequera, cuatro personas fueron detenidas por agentes de la Policía Judicial acusados de ser los autores. Tres ocupantes se subieron al vehículo en el municipio malagueño con destino a la ciudad de Córdoba, si bien antes iban a pasar en Encinas Reales (Córdoba) antes de llegar al destino. Allí, en teoría, recogerían a una cuarta persona que era la que supuestamente iba a asumir los costes del traslado. Pero en el momento en el que dieron contacto con esa cuarta persona, los agresores propinaron una paliza al taxista, le robaron el móvil, 300 euros y se llevaron el vehículo.

Según la información recopilada por los agentes, el robo fue perfectamente planeado días antes por los individuos, eligiendo incluso a la víctima. Los cuatro individuos, vecinos todos de Antequera, han sido acusados de un supuesto delito de robo con violencia e intimidación, además del delito de hurto de uso de un vehículo a motor. Una de las personas detenidas es menor de edad.

evitarlo, es necesario hacer una modificación al sistema del aire acondicionado que, otra vez, corre por cuenta del taxista. "Y después solo se encuentra con problemas porque la ITV nos pone problemas", apunta Ruano.

Para evitar estas situaciones y mejorar la seguridad dentro del sector, la Federación Andaluza tiene intención de reunirse con los partidos políticos ahora que vuelve a abrirse un periodo electoral.

Olga Lobo



2 millones de vehículos circulan sin seguro

Según datos de la propia Dirección General de Tráfico, unos 2 millones de vehículos que circulan por nuestras vías públicas no tienen suscrito el Seguro Obligatorio de Automóviles. Se trata de, aproximadamente, el 10% del parque de vehículos calculado sobre los vehículos matriculados desde 1996.

Explican desde Tráfico que, además de estar cometiendo una infracción, el conductor que decide no asegurar su vehículo también está siendo un mal ciudadano, ya que carga sobre el resto de ciudadanos las responsabilidades pecuniarias por los daños que causen con sus vehículos en caso de accidente. La prima del seguro obligatorio del automóvil que tienen que suscribir todos los propietarios de vehículos contiene un recargo de 3,5 euros que se destina a que el Consorcio de Compensación de Seguros (CCS) afronte los gastos producidos por los vehículos sin seguro. Es decir, los daños e indemnizaciones

pagadas por este organismo por vehículos sin asegurar las pagamos todos.

Esta entidad es la que afronta, como responsable subsidiario, el pago en caso de accidente y la que garantiza las indemnizaciones derivadas por daños a personas y a los bienes, en aquellos casos en que el propietario del vehículo implicado en el accidente no tenga suscrito el seguro obligatorio.

Los daños sin asegurar los pagamos todos

Las implicaciones derivadas del incumplimiento de esta obligatoriedad generan un gran perjuicio a la sociedad, y en particular a las personas que sufren un accidente de tráfico contra un vehículo cuyo propietario no tiene asegurado.

Consecuencias

Los titulares de vehículos que no tengan suscrito el seguro obligatorio de accidente se enfrentan a la inmovilización y depósito del mismo y a sanciones que van de los 601 a los 3.005 euros de sanción, en función del tipo del vehículo y de otras circunstancias. En 2015, la DGT tramitó alrededor de 50.000 denuncias por circular con un vehículo que carecía del seguro obligatorio.

Según la Ley, las autoridades competentes en materia sancionadora tienen la obligación de entregar al Consorcio de Compensación de Seguros el 50% del importe de las sanciones recaudadas por este precepto, para hacer frente a las indemnizaciones a las víctimas de accidentes en el caso de que el vehículo implicado en el accidente no tenga la póliza suscrita. Los indicadores relacionados con el tránsito de vehículos acreditan que desde 2015 se está produciendo un aumento sostenido de la movilidad de los vehículos a motor, lo que implica una mayor exposición al riesgo.

En cuanto a las multas, circular sin el seguro obligatorio en el caso de turismo supone multas de 1.500 € mientras que si se trata de camiones o autobuses la cuantía se eleva a los 2.800 €.

Más control de la DGT

Para reducir el número de vehículos circulando sin seguro, la DGT controla, a través de medios automatizados de control y de monitorización instalados en las carreteras, que los vehículos que circulan por ellas tienen contratada dicha póliza.

Hay 12 vehículos dotados con este sistema circulando por todo el territorio nacional (a excepción de Cataluña y País Vasco que tienen las competencias transferidas). Disponen de un lector de matrículas que está conectado a la FIVA, una base de datos que se alimenta de la información proporcionada por las aseguradoras. Si el coche detectado no tiene el seguro, se le para, se le multa y después se le inmoviliza.



Las multas pueden alcanzar los 5.000 euros.





Germán Ubillos.
Premio Nacional de Teatro

Un gran musical al estilo Broadway

El otro día pasaba por la puerta del "Amaya", el teatro antes cine donde se estrenara "Largo Retorno" el filme, basado en mi novela del mismo título con dirección de Pedro Lazaga y banda sonora de Antón García Abril, y vi que ponían un musical, sentí nostalgia de aquella época tan llena de recuerdos y me animé, saqué mi entrada y penetré casi directamente en la sala.

Había bastante gente, era entre semana, se levantó el telón y a los pocos segundos quedé primero sorprendido y casi inmediatamente imantado. Un elenco de actores, bailarinas y cantantes de cuño latino iniciaron un repaso a los más hermosos e increíbles pasajes de los musicales que yo vi hace décadas en Londres y en Nueva York, con tal ritmo, precisión y talento que ciertamente quedé clavado en mi butaca de la fila 5 central, casi en el pasillo, y me sumergí en melodías de "Sonrisas y Lágrimas", "Mary Poppins", "El mago de Hoz", "Cheek to Cheek", "No llores por mí Argentina", "El fantasma de la Ópera", "New York - New York", "Mamma Mía", "Grease Lighthouse", "Noches de Verano", "Tú serás para mí", "Unidos para siempre", "What a Feeling", en fin, "Cats", "Memories", "One". Un sinfín de los mejores números de los más maravillosos musicales de Broadway y del "West End".

Aquellos chicos que estaba viendo tenían la fuerza, las ganas y el talento, de los grandes profesionales, maravillosos actores que había visto en mi juventud, cuando ninguno de ellos, los del escenario habían nacido.

Encanto, nostalgia y frescura

Me transportaron a aquel mundo, la época dorada en que todos padres e hijos éramos jóvenes y vivíamos unidos, una banda de luz inefable que desgraciadamente no dura demasiado. Cuando hacíamos cruceros, cuando viajaba con mi joven hermana y recorrimos los 32 países de la tierra. Cuando tocaba el piano con

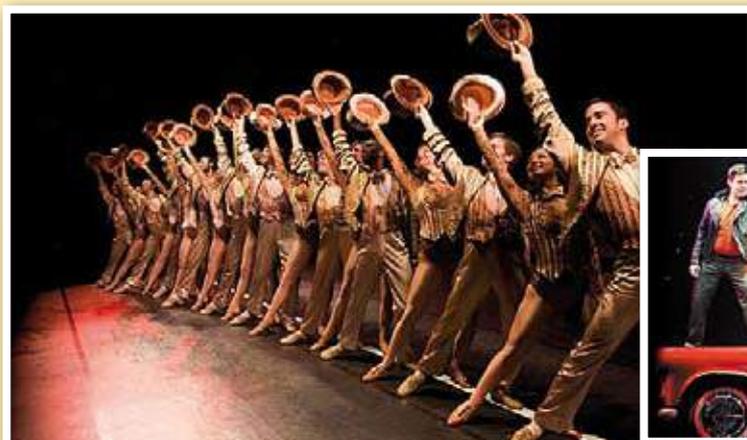
frenesí, esa vocación perdida pero no olvidada que daría después paso a la escritura, a la literatura, al teatro y a la narrativa, a los premios conseguidos a lo largo de una vida que al decir de mis médicos es envidiable en experiencias.

Los chicos, las chicas del elenco de este "Viva Broadway" que he visto en el "Amaya" tienen el encanto, la frescura y la precisión que tenían Judy Garland, Gene Kelly, Yul Brynner, Natalie Wood, Julie Andrews o Déborah Kerr, cuando los vi en persona danzar, cantar y actuar allá donde estrenaron Andrew Lloyd Webber o Leonard Bernstein sus partituras memorables. George Gershwin, Cole Porter. Pueden imaginar la sensación que experimentaba; aquellos chicos no daban tregua, con un ritmo trepidante pasaba ante nuestros ojos asombrados - yo siempre miro a los espectadores - las páginas más hermosas e inolvidables de toda una vida, de toda una época de nuestros padres, de nosotros mismos y de nuestros hijos o nietos, porque la música te traslada a un mundo maravilloso con la profundidad, la rapidez y la emoción que no tienen otras artes.

El vestuario de Ender Bonilla, maravilloso; la dirección de Javier Adolfo impecable; la historia original y el libreto que ensambla los números musicales del mismo Ender hábiles y ligeros; la coreografía de Eva Alonso sorprendente en su dinamismo y belleza; la supervisión musical de Idaira impecable. Después el elenco en el escenario, entre los que por nombrar a alguien daría los nombres de Roberto Saiz, Laura Rodríguez, Aitor Fernández o Vanesa Silva sin afán de destacar pues todos están iguales, como máquinas engrasadas a la perfección, logran el efecto en los espectadores de vivir lo que están viendo, recordando y sintiendo todo a la vez.

Por lo que comento y sobre todo por la sorpresa de encontrarme ante algo semejante en aquel teatro antes cine tan mío, tan lleno de recuerdos del año 1975, aplaudí por fin con total convencimiento, a veces entre lágrimas inevitables y otras con bravos y finalmente puesto en pie perdido el bastón y momentáneamente curado de mi párkinson por la gracia de ese milagro que es el teatro bien hecho, el musical impecable, eso tan difícil patrimonio de América y enraizado en Europa, y que "Showtime Producciones" ha llevado hasta el Teatro Amaya de Madrid para el deleite de

los espectadores de todas las edades que quieran disfrutar y sentirse transportados a ese mundo mágico donde, como diría Buda, no existe ni el dolor ni la muerte porque la música inspirada nos traslada a ese reino inmortal que es el de la fantasía.



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

MADRID

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



CITROËN			
C - Elysee Exclusive GLP	115	1.587	11.950*
C - Elysee Seduction HDI Blue	100	1.560	11.400*
C4 Picasso Live Ediction HDI Blue	100	1560	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	1560	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 HDI Blue (Muchas Versiones)	100	1.560 desde	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



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

DACIA			
Lodgy laureate Dci 5P	110	1.461	11.534*

*No incluidos gastos preparación taxi ni plan pive.



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

MERCEDES			
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.



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

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

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



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

OPEL			
Zafira Energy	120	1.900	18.700*
Zafira Energy	150	1.900	19.240*
Zafira Cosmo	120	1.900	20.270*

*No incluido IVA ni preparación taxi.



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

PEUGEOT			
5008 Access HDI	110	1.598	17.225*
5008 Active HDI	110	1.598	18.350*
5008 Active HDI	150	2.000	19.675*

*Preparación de taxi e IVA incluidos.

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



RENAULT			
Grand Kangoo TPMR dCi 5P Eurotaxi	110	1.461	16.000*

*No incluidos gastos de preparación taxi ni plan PIVE. IVA 4%.

Renault Jurado. Telf. 91 725 30 05

C/ Alcalá, 187 - Madrid



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

SEAT			
Alhambra TDI CR Ecomotive Ref	115	1.968	25.450
Alhambra TDI CR Ecomotive Ref	140	1.968	26.150
Alhambra TDI CR Ecomotive Style	140	1.968	29.580
Alhambra TDI CR 4WD Ecomotive Style	140	1.968	31.150
León ST TDI CR	110	1.968	-
León ST TDI CR	110	1.968	-
Toledo TDI CR Style	105	1.598	14.750
Toledo TDI CR reference	105	1.598	15.950

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

C/ Colombia, 1 - Alcorcón



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

SKODA			
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)



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

TOYOTA			
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



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

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

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

TABLÓN TAXI

Vendo licencia taxi Madrid por jubilación. Lunes par. Coche Prius en perfecto estado, venta directa a particular. Diego Belvis Recuero. Telf. 675568914. Email: sbbelvis@hotmail.com

Joven con experiencia, busca taxi a jornada completa, a fijo o a comisión. Urge. Tengo cargas familiares. Muy responsable. Rubén Corredera Muños. Telf. 693670507. Email: corredera6999@gmail.com

Vendo licencia taxi Madrid, jueves par. Octavia del 2012 y 150.000 €. Fco Javier Martínez García. Telf. 686561392. Email: martinezgarciafj@yahoo.es

Vendo licencia, miércoles impar con coche skoda. Precio 145.000 €. Emilio García García. Telf. 606513601. Email: aceboegg@yahoo.es

Vendo licencia Eurotaxi (antes lunes impar). Trabajo 365 días, recaudación media 8.000 €/mes. Emisora Amarilla. VW Caddy con 50.000 km. Precio 190.000 €. Juan. Telf. 634519988. Email: j@brainy.es

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

Particular vende licencia y coche (Octavia) con contador e impresora 193.000km. Jubilación en mayo, 140.000 € negociables. Juan Antonio Duran - 915547623. Email: j.antonioduran@hotmail.es

Vendo licencia con coche por jubilación. Modelo Octavia de noviembre 2010 y 200.000 kms. Martes y par. Precio 160.000 €. Llamar de 09:00 a 14:00. Francisco Ariza. Telfs. 689144066-917951522. Email: superdavid_82@hotmail.com

TIANA (BARCELONA) Estaría interesado en coche 24h durante un año con opción a compra en esa misma licencia, 4 años de experiencia en el sector. Iban frade jaime. Telf. 692849998. Email: iban.taxi@hotmail.com

Conductor con experiencia de 15 años para trabajar con un solo coche a jornada completa, a fijo. Serio y responsable. Garaje. Angel. Telf. 652767529. Email: arroyolagoangel@gmail.com

Se necesita conductor de taxi. Para llevar el coche solo. A porcentaje. Tiene emisora blanca, es X par. No fumador. Sr. Sanchez. Telf. 642937115. Email: cs99620@gmail.com

Busco taxi para llevarlo sólo a fijo o porcentaje, urge, cargas familiares, 9 años de experiencia, si tiene emisora hasta 100. Juan Manuel Rosatoral. Telf. 685252019. Email: jmgxsr@hotmail.com

Vendo licencia de taxi, por jubilación. Jueves par. Peugeot 407, matrícula GYR. 195.000km. Un solo conductor. 155.000 €. Francisco Miguel Sánchez Telf. 630914344. Email: voro25@hotmail.com

Vendo licencia de taxi de Madrid por jubilación, Octavia de ocho años y medio en muy buen estado 160.000 €. Tomas Macías. Telf. 606174263. Email: tomasmacias@telefonica.net

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

Vendo licencia taxi de Madrid, V impar sin coche. Entrego taxímetro Hale de espejo, capilla y complementos. Precio 155.000 €. Francisco. Telf. 685551987. Email: franciscohellin@gmail.com

Se vende licencia lunes par con coche Prius 4 años y GIp. Emisora Rtt. Borja Sánchez Molina. Telf. 646288845. Email: borja.sm@hotmail.com

Se necesita conductor de taxi turno tarde-noche, emisora de radioteléfono, imprescindible btp y cartilla municipal, libra x. Antonio Telf. 644271725. Email: palomaton@hotmail.com

Compro licencia de taxi. Urge. Particular. 135.000 €. Antonio Álvarez. Telf. 629136760. Email: misco9misco@gmail.com

Alcalá de Henares. Busco taxi solo a fijo, con emisora, garaje propio, 47 años, poca experiencia, necesidad de trabajar. F. Lozano Telf. 637237676. Email: fxlrod@hotmail.com

Por jubilación, vendo licencia miércoles par con Octavia (5 años, 290.000km). Solo trabajado por el titular y en garaje. 162.000 €. Tamara Telf. 652440776. Email: tamara_pb84@hotmail.com

Se vende licencia X par con coche mercedes e200 (dos años y medio) y título radiomercedes. 190.000 € indiscutibles. Miguel Álvarez. Telf. 622186730. Email: taximercedes300@gmail.com

Vendo licencia jueves par por jubilación. Prius con cinco años. 135.000. Mari Telf. 605024018. Email: Jprod@gmail.com

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

Por jubilación, vendo licencia, miércoles impar. Prius automático 6 años, siempre en garaje. Precio negociable. Clemente López. Telf. 609483874. Email: debbierivas@hotmail.es

Compro licencia, prefiero lunes. Coche muy nuevo. También Eurotaxi o taxi mercedes con derecho. Licencia sola. 130.000 €. Antonio. Telf. 607271801. Email: presidentepicaso1@yahoo.es

Busco taxi con emisora, mujer no fumadora, 55 años, librando jueves impar, turno día y a ser posible completo. Zona Legazpi. Luisa López. Telf. 615977296. Email: lulopez_1961@hotmail.com

Busco conductor a tiempo completo, impar libra lunes. Zona sur. Julio Rollano González. Telfs. 675646326- 660010619. Email: Sonortega@hotmail.com

A CORUÑA. Se traspasa licencia taxi de A Coruña (Concello Sada). Coche 2.0 16v hdi Pocos kilómetros 80.000. Zona veraniega. David Barreiro Rodríguez Telf. 676132986. Email: Davidbarreiro.db@gmail.com

Se ofrece conductor de taxi con experiencia para turno completo. Con cartilla municipal y todos los puntos. Preferiblemente con emisora. Combustible y limpieza del vehículo, dependiendo de fijo o porcentaje. Luis miguel. Telfs. 606766556 -911439086. Email: lmr2093@hotmail.com

Español 34 años. 8 años de experiencia con emisora, busco taxi para trabajar solo, ni fumo ni bebo. Manuel Lorente Telf. 679540545. Email: Crisagudo81@gmail.com

Vendo licencia taxi con coche Octavia, libra jueves impar. Perfecto estado, cambiado embrague y distribución recientemente. 156.000 €. Jose Telf. 660336552. Email: doloresgsr@gmail.com

Licencia en venta miércoles impar, coche superB. Precio 150.000 € Lláname Emilio García García. Telf. 606513601. Email: aceboegg@yahoo.es

Vendo Licencia de taxi. Vehículo Skoda Octavia, 7 años, en muy buen estado. Licencia miércoles par. Emisora amarilla. 160.000 €. Pascual. Telfs. 916193129- 649669865. Email: mezaquita83@hotmail.com

Vendo licencia de taxi de particular a particular, ¡¡gran oportunidad!! Mejor día de libranza, martes par. Emisora RTT (la amarilla), taxímetro TX 52 con impresora. Coche Dacia Lodgy año 2015 con GLP y 50.000 Kms. Juan Tejedor Benito. Telf. 626738343. Email: tejedortoro@yahoo.es

Busco conductor para turno tarde-noche coche nuevo y con emisora. Buenas condiciones. Laure Boro. Telf. 606347748. Email: laureanouk@gmail.com





