La gaceta del TAXI
La primera revista del sector
AÑO XXII
NÚMERO 242
Octubre 2016

FEDETAXI Y CTAE unión sí, pero...

www.gacetadeltaxi.com

Taxistas "eléctricos" en marcha

Rádio Taxi 033 bajo mínimos

Viajes en taxi seguros con niños

editorial

Ponerse las pilas

Paradójicamente, la competencia está sirviendo para que el taxi tome conciencia de sus propias deficiencias, hasta el punto de llegar a la conclusión de que el sector, en palabras literales de algún dirigente nacional, tiene que ponerse las pilas.

Desde siempre hemos tenido la sensación de que el propio taxi adolecía de cierto sentido crítico y entendemos como un gran paso que desde las nacionales se reconozca que el taxi puede y tiene que mejorar en muchos aspectos.

Convencidos de que la tarifa no es un escollo para recuperar parte del pastel perdido, sino una garantía para el usuario, desde las asociaciones apuestan por vender la profesionalidad de unos conductores que, insisten, deben dar un servicio siempre de la mejor calidad. Tienen trabajo que hacer, pero es importante que ya el propio sector haga autocrítica, poco frecuente hasta ahora, con el objetivo irrenunciable de ofrecer mucho más de sí mismos.

Trabajar unidos es un primer paso en esta dirección. Un camino que desean tomar las dos principales organizaciones nacionales que estos momentos dominan el mapa nacional: CTAE, resultado de la desaparecida CTE, y Fedetaxi, que ha crecido en número con la integración de Unalt y Zarataxi.

Sin embargo, no va a ser una senda sencilla y ya han empezado a surgir los primeros escollos, ideológicos y estratégicos, que impiden una unidad sin fisuras en la defensa del sector. A pesar de ello, la voluntad de los nuevos dirigentes es trabajar unidos, conscientes de que si no lo hacen no van a ningún lado porque la competencia avanza a pasos agigantados.

sumario

gaceta TAXI www.gacetadeltaxi.com

GUSPIADA S.L.

Año XXII - Número 242 - Octubre 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

AEEPP PUBLICACIÓN MIEMBRO

Una noche más disfrutando del taxi

Tito Álvarez
Élite Barcelona

Una noche más escuchando mis Marea a tope, conduciendo el taxi y planeando la próxima movida. Mi cabeza va a mil por hora pensando en cómo organizar la movilización del 15 de octubre contra el CETA. A veces me pregunto por qué me meto en tantos líos, siempre dándole vueltas de cómo defender el taxi cueste lo que cueste. Buscando estrategias yo sólo en mi mundo de soldados y tanques.

Lo del día 15 será impresionante, solo imaginarme haciendo una marcha con los camiones, tractores, ambulancias, bomberos, limusinas y lo que venga me pongo a 1000 por hora.

Me pregunto por qué la gente busca cualquier excusa para perderse estas movidas, cuando yo busco cualquier excusa para montarlas. ¡La vida ya es bastante monótona! No nos cuesta nada vivir algo diferente y sentir como tienes a tus compañeros a tu lado y siempre luchando con ellos codo a codo.

Que cada cual haga lo que quiera, pero el día 15 de octubre mi hijo vendrá conmigo y viviremos otro día inolvidable en la lucha por la supervivencia de nuestro sector y por la subsistencia de los derechos de las personas.

No quiero ser el esclavo de nadie ni estar sometido el resto de mi vida y mucho menos dejarle ese futuro a mi niño que es lo que más quiero y necesito en este mundo. Por el volveremos a darlo todo el día 15 paraemos el CETA, sí o sí.

Compañerismo

@gacetadeltaxi Los taxistas se vuelcan con la hija desaparecida de un compañero. Fue localizada 24 horas después tras la colaboración en redes sociales.

Un poco de humor

@Aguanta_Ok Taxi,¿cuanto me cobra hasta el centro? 25 euros ¿Y si llevo a mi ex? Lo mismo ¿Ves que no vales nada?

Reivindicaciones

@ManuelGNaharro En C-LM las familias numerosas NO tienen la posibilidad de desplazarse en taxis de más de 5 plazas. El taxi debe ser accesible para todos.

@TeletaxiSevilla La vuelta al mundo en #Taxi #usaeltaxi, por comodidad, rapidez, seguridad, ecología...

Valientes sin miedo al futuro, así se

Los dos primeros taxistas "eléctricos" de Madrid han recibido sendos premios Muévete Verde, con motivo de la celebración de la Semana europea de la Movilidad. Antonio Berzal Prieto y José Luis Rodríguez Mejías fueron pioneros en subirse a un taxi eléctrico hace ya dos años y, a pesar de estar muy satisfechos con el cambio, creen que hay mucho trabajo por delante para que más compañeros se animen con este tipo de vehículos.

José Luis Rodríguez fue el segundo taxista madirleño en adquirir un eléctrico.

Al Antonio Berzal Prieto y José Luís Rodríguez Mejías, decidieron apostar por el vehículo eléctrico en 2014 y en 2015. Fueron los dos primeros valientes que apostaron por este vehículo en Madrid, tres años después de que el primer taxi eléctrico en España comenzara a circular por las calles de Valladolid.

Convencido de que este modelo eléctrico es el futuro de la movilidad y del taxi, hablamos con José Luis, que disculpa a Antonio por no haber podido acudir a nuestra cita, sobre los pros y los contras que encuentra en el mundo eléctrico.

Poco mantenimiento, menos gastos de explotación, beneficios medioambientales y comodidad son algunos de los puntos a favor de utilizar el taxi eléctrico. En contra, la falta de puntos de carga rápida sigue siendo el principal de los problemas a los que se enfrentan estos conductores. Por ello José Luis pide que desde las administraciones, "nacional, autonómica o local", inviertan en la instalación de estos puestos de recarga.

Gaceta del Taxi.- ¿Qué significa para ustedes recibir un premio de estas características?

José Luis Rodríguez.- Para nosotros significa una apuesta por el vehículo eléctrico, y es algo muy importante. Antonio lleva con el taxi eléctrico desde octubre de 2014 y yo desde abril 2015 y ahora hay otros 7 compañeros autónomos que llevan un eléctrico, más una flota de asalariados.

G.T.- ¿Por qué decidió apostar por el taxi eléctrico en vez de por otra alternativa?

JL.R.- En mi caso porque no quería gastar gasolina, eso es lo principal, y además contribuyes a cuidar el medio ambiente. Antonio, por ejemplo, tenía que cambiar de vehículo cuando se compró el Leaf, pero en mi caso opté por él antes incluso de que me tocara renovarlo.

Las cuentas sí salen con el taxi eléctrico

El cambio al eléctrico es algo que notas en muchos aspectos. Ahora, por ejemplo, cuando pasa un coche en un garaje echando humo te molesta, mientras que antes era lo normal. Es algo que tienes asumido, pero cuando te acostumbras a esta nueva forma de trabajar ya te molesta.

Porque conducir un coche puede ser una experiencia agradable, con suavidad,

os taxistas *eléctricos*

sin ruidos… Yo sabía que los vehículos automáticos son una gozada, por que el mío anterior lo era, pero un eléctrico es todavía mejor porque no tiene marchas, tú le pides y te da y la optimización de un motor eléctrico no puede compararse con nada.

G.T.- Uno de los principales problemas de estos vehículos es la falta de autonomía. ¿Cuál ha sido su experiencia?

JL.R. - Antonio y yo somos los únicos con la versión de 24kw del Leaf, porque los demás ya tienen el de 30kw que permite una mayor autonomía. En nuestro caso, la autonomía teórica es de 199 km, pero de autonomía real estaríamos hablando de 120-150 km según se conduce.

Es un coche que te obliga a anticipar tus movimientos, a pensar siempre en la ida y en la vuelta y ver si serás capaz de llegar y de volver sin necesidad de recarga. Nosotros solemos recargar a los 100 km, porque contamos con que si gastas toda la autonomía y tienes que volver al punto de recarga no puedes hacerlo. Esto te condiciona un poco a la hora de trabajar, porque con el taxi no sabes a dónde te van a llevar y a primera hora no tenemos ningún problema, pero a última hora ya tenemos que preguntar al cliente dónde va. Pero al final te acostumbras a trabajar así.

El tiempo máximo para recargar en los puntos rápidos es de 25 minutos, que es el tiempo de espera en muchas paradas. Es una cuestión de adaptar tu forma de trabajar a tu herramienta de trabajo.

Rodríguez junto a Antonio Berzal con sus taxis eléctricos.

Pocos puntos de carga

G.T.- Ha mencionado los puntos rápidos de carga. ¿Cuántos hay en Madrid?

JL.R. - Los puntos rápidos, los CHAdeMO, no hay ninguno público inaugurado, si bien hay uno en Alberto Aguilera que sí está funcionando. Cuesta un mínimo de 5 euros y a partir de 5 euros 0,46 céntimos. Cuando Antonio compró su vehículo en 2014, el Ayuntamiento le dijo que era "inminente" la puesta en marcha de tres puntos rápidos. A día de hoy, dos años después, solo hay activo uno de ellos. El otro, que sí está instalado pero no abierto al público, se encuentra en la calle Machupichu, y el tercero se supone que estará en Vallecas.

> "La optimización de un motor eléctrico no puede compararse con nada"

Y como decía, que sea negocio para nosotros y para Metro. No se trata de no pagar la luz, no pedimos que nos la regalen. Soy de la opinión de que se cobre a todo el mundo a un precio real. la energía es muy barata, y el coste de la electrolinera es 0,46 céntimos, con un coste mínimo de 5 euros. Si es a partir de 5 euros, cobran eso y esos 5 euros son 11 kw. Mi coche llenarlo al 80% es 10/12/15 kw y estaríamos hablando de la segunda recarga, no la primera.

La Metrolinera situada en Guzmán el Bueno.

Por otro lado, Madrid cuenta con algunos puntos semi rápidos, que no los usa mucha gente. Porque claro a parte de que solo puedes estar 2 horas como máximo, en ese tiempo no se carga todo lo que debería.

G.T.- Si no hay puntos públicos públicos rápidos, ¿cómo cargan ustedes cuando lo necesitan?

JL.R.- En mi caso dejo el coche cargando toda la noche, de 1 a 7 de la mañana, en mi plaza de garaje. La luz a esa hora es más barata, por lo que el coste es menor. Después, durante la jornada, suelo hacer mínimo una carga, que hago principalmente en los concesionarios de Nissan, que tienen cargadores rápidos. Gracias a ellos hemos podido estar trabajando durante todos estos meses. Lo malo es que no todos abren todo el día, algunos cierran a la hora de comer, y si te pilla en esas horas, pues tienes que buscar el más próximo que esté abierto. Además, los fines de semana también tenemos problemas, solo abren dos durante sábados y domingos, Cuatro Vientos y Alcobendas, y hasta las 2 de la tarde.

También tenemos otra opción, la Metrolinera, que me parece que puede ser la mejor solución para abastecernos, porque acumula la energía generada por la frenada de los metros. Se acumula en una batería y después puedes conectar tu vehículo y, al ser un punto de carga rápida, cargar en 25 minutos.

G.T.-¿Cree que es necesaria más implicación por parte de las administraciones para mejorar la red de puntos de suministro?

JL.R.- Sin duda debería haber más implicación por parte de todos. Estamos ante una tecnología muy reciente, muy nueva y entre los que no saben nada y los que sí saben pero que se hacen los despistados...Lo ideal es poner los puntos CHAdeMO gratis al principio, para incentivar la compra de estos vehículos, como han hecho en Barcelona, donde hay 18 puntos gratuitos de carga rápida. Pero tampoco es necesario que todo sean cargadores rápidos, pueden ser semi rápidos, con una potencia de 7kw, a 30 amperios y en una hora tienes el coche listo.

Yo espero que funcione la Metrolinera, porque he estado cargando estos meses y eso es lo ideal, la cuadratura del círculo, reutilizar la energía de un transporte para suministrar a otro.

Madrid no tiene ningún punto de carga rápida público

Menor consumo y mantenimiento

G.T.-¿Cree que hay interés entre los compañeros para adquirir estos vehículos?

JL.R.- A día de hoy me preguntan más, hay interés, sobre todo cuando les hablo de los números. Algunos te dicen que con este taxi no puedes ir a Valencia, pero como siempre les digo, si en 10 años que llevo ninguna vez me han hecho ir a Valencia... Si fuera así todas las semanas evidentemente apostaría por otro vehículo, pero no es el caso. Para el trabajo que desarrollamos los taxis, con este modelo no tenemos problemas.

Pero es verdad que cuando haya más puntos de carga se animarán o que vean que nuestros coches funcionan bien, al pasar los años. También creo que sería ideal que bajaran el precio de los coches y que la autonomía creciera. Sé que está previsto para dentro de 4 ó 5 años que saquen el modelo de 60kw con autonomía de 500 km, y no dudo que me lo compraré.

Además, es un coche con poco mantenimiento en comparación con los motores de combustión, que requieren más inversión. Lo importante es cuidar las baterías, evitar estar constantemente recargando para alargar su vida lo más posible. Nosotros nos guiamos por Roberto -taxista de Valladolid que lleva 5 años y 280.000 km con su Leaf- y la batería ha perdido potencia, pero es verdad que él sigue trabajando sin problema e incluso ha venido varias veces a Madrid. Eso sí, para venir, cuenta historias muy pintorescas.

G.T.- Habla de que los números sí que les llaman la atención a los compañeros. ¿Qué números le salen?

JL.R.- Yo tengo un punto en mi casa, de 1 a 7 de la mañana lo cargo. Pago 33 euros de luz, cuando antes pagaba entre 400 y 500 euros de combustible al mes. He tenido que alquilar un contador y un equipo, que tengo que amortizar. En total, alrededor de los 100 euros al mes. Cada mes me ahorro unos 300 euros. Igual no me puedo ir a Valencia, pero en 10 años que llevo de taxista no me ha salido ninguna, pero para el 95% de carreras que hacemos el taxi eléctrico es suficiente.

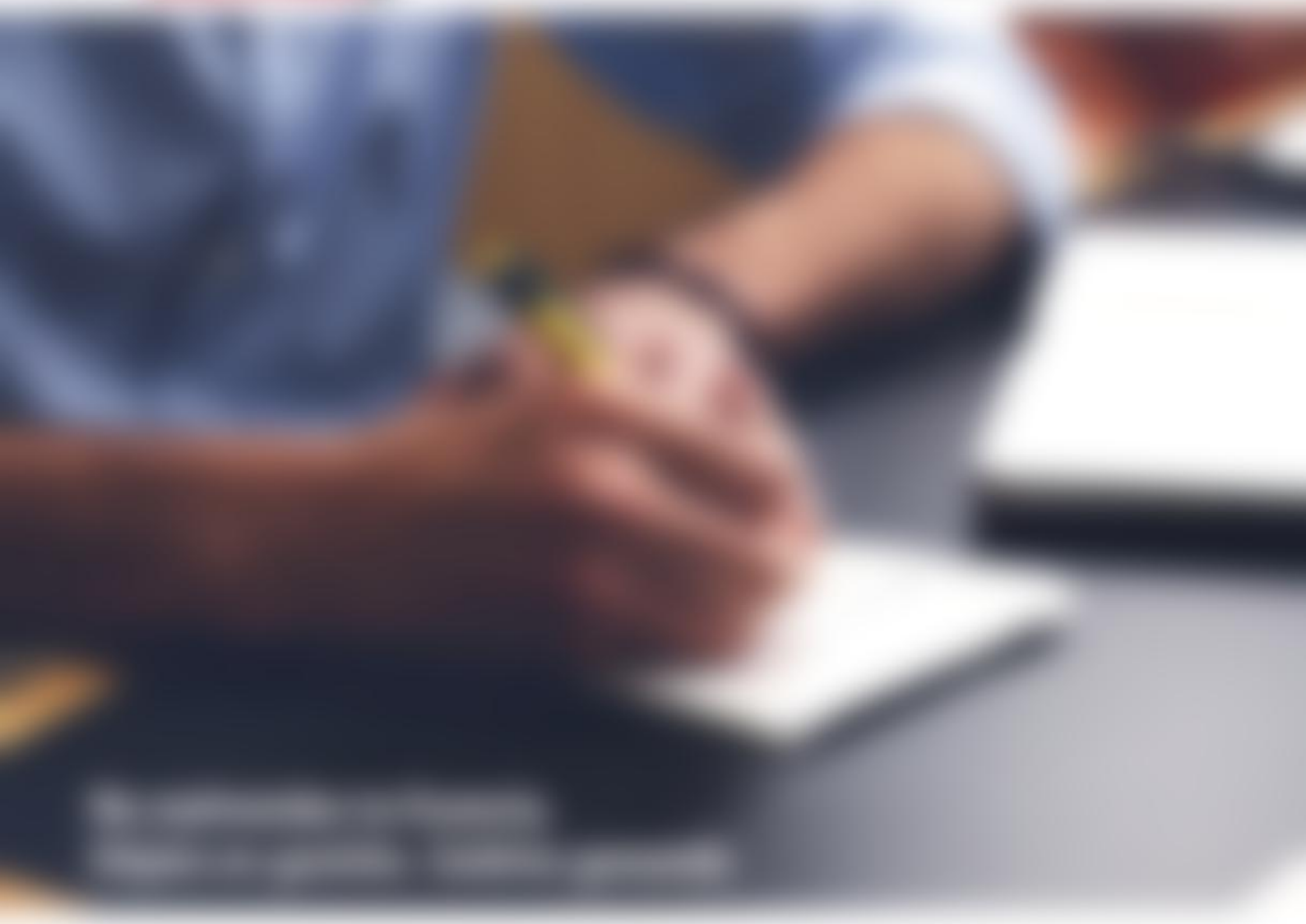
Y en cuanto a las ayudas, no nos podemos quejar. Aunque el coche es muy caro y la inversión es muy grande, el Gobierno da a cualquier persona que compre un eléctrico 6.500 euros o 5.500 euros para la compra y 1.000 euros para la instalación del cargador. Además, la Comunidad de Madrid a los taxistas también nos dan 6.000 euros mientras que la subvención del Ayuntamiento son 3.000 euros. Además, nos devuelven e IVA, el impuesto de circulación está bonificado un 75% para siempre y no nos cobran por aparcar.

G.T.- ¿Repetirá con un taxi eléctrico cuando tenga que "jubilar" al suyo?

JL.R.- Lo tengo claro, esperaré a que saquen el nuevo modelo con 60kw que tendrá una autonomía mucho mayor porque este sin duda es el futuro.

Pero llegar hasta aquí, siempre lo digo, es una yincana por un pantano de de arenas movedizas.

Olga Lobo



"No tiene sentido seguir atomi competencia va unida"

Miguel Ángel Leal, presidente de Fedetaxi.

Aunque el presidente de la Federación Española del Taxi (Fedetaxi) es consciente de que el taxi debe caminar unido para afrontar la competencia, también advierte de que mientras una entidad de todos conocida, mantenga solicitadas 5000 de Vtcs el acercamiento es impensable. Con la reciente incorporación de Unalt y Zarataxi , Fedetaxi se ha convertido en la organización nacional mayoritaria y aspira también a ser el referente europeo.

El presidente de la Federación Nacional, Miguel Ángel Leal considera que para abordar los problemas actuales del taxi lo "deseable" seria que existiera una única voz nacional y poder hacer frente común con la Confederación de Taxistas Autónomos de España (CTAE). Sin embargo para Leal es "irreconciliable" que el presidente de CTAE, Julio Sanz, que a su vez lo es de la Federación Profesional del Taxi de Madrid, haya solicitado 5.000VTCs y que, una vez denegadas por la CAM, hayan sido recurridas al Tribunal Supremo. Una maniobra que dice no entender y que supondría la "destrucción" del sector. Frente a esta discrepancia, Leal coincide con su homólogo de CTAE en que el taxi tiene que saber vender las ventajas que ofrece, como la profesionalidad y la calidad del servicio, frente a otras alternativas de transporte e insiste en que las tarifas deben ser una garantía para el usuario.

Leal critica con dureza que FPT solicitara VTCs

Gaceta del Taxi.- ¿Qué supone para Fedetaxi incorporar a la Asociación Provincial de Zaragoza y UNALT?

Miguel Ángel Leal.- Es una satisfacción porque supone que a nivel nacional los compañeros están viendo que hay que unirse en un mismo núcleo y es un premio para el trabajo constante que estamos desarrollando. De nada vale ir cada uno por su lado.

Ahora mismo Fedetaxi supera en número a CTAE, organización que debo recordar todavía no está formalmente constituida, aunque nosotros no descartamos que en un futuro se incorporara, si bien somos conscientes de que hay algunos aspectos en los que no coincidimos.

Ahora estamos pendientes de celebrar este mes la asamblea de Fedetaxi para admitir las incorporaciones de las organizaciones que han solicitado entrar y establecer los nuevos cargos dentro de la directiva. En el caso de Zaragoza, propondremos una vicepresidencia y una vocalía, al igual que Unalt, que también ocupará una vicepresidencia y una vocalía.

Con su incorporación seguiremos trabajando en la creación de una organización a nivel europeo para hacer presión en los organismos europeos porque, aunque ya se nos respeta, lo siguiente es dar un paso adelante para que el taxi tenga una sola voz.

G.T.- Ha hablado de tener una única voz a nivel nacional e incluso internacional. ¿Es partidario de que haya una única organización representando al sector?

MA.L.- No solo para nosotros, lo deseable para todo el sector es que haya una única voz para representar al taxi a nivel nacional. Fedetaxi está conformada por asociaciones muy variadas, y lo que nosotros queremos es convertirnos en la voz de todas las sensibilidades, desde autónomos hasta empresarios, que puede haber en el sector la voz será la de todo el sector. Sería más que deseable que las organizaciones que salieron disgregadas de la CTE se agregaran de manera individual a Fedetaxi, como ha hecho Zaragoza.

G.T.-¿Contempla a día de hoy esa posibilidad?

MA.L.- Sería fenomenal que la Federación profesional que preside CTAE se incorporara a Fedetaxi, pero a día de hoy es irreconciliable con que para su presidente haya pedido 5.000 VTCs. Porque no ha renunciado a ellas y eso supondría la creación de un servicio paralelo al taxi que destruiría el sector. No podemos tolerar que un presidente, un representante del sector haya solicitado estas autorizaciones. Nos gustaría que renunciara a ello y no hay que olvidar que ha recurrido al Tribunal Supremo y eso indica que va a por ellas. Nos encantaría que se sumaran a Fedetaxi, pero con otro presidente que no sea el que ha solicitado 5.000 VTCs. Si renuncian estaríamos ahí, y nos encantaría ir juntos con ellos, pero no así. Es algo que no podemos ni entrar a valorar.

Apuesta por la app única

G.T.- Son muchos los taxistas que apuestan por las apps para desarrollar su actividad profesional. ¿Cree que las organizaciones y radioemisoras tradicionales no

ndose cuando la

Leal, a la izda, en un encuentro con políticos en el Congreso.

están sabiendo captar a esos taxistas? ¿Qué proponen para evitar que se vayan a esas apps?

MA.L.- Es evidente que algo estaremos haciendo mal cuando los compañeros se van a otras opciones comerciales en las que no piensan en la sensibilidad del taxista, porque son empresas ajenas. Nuestros compañeros son inteligentes y ellos estarán viendo algo que les interesa más y nosotros tendríamos que pensar cómo pararlo.

A nivel de la Asociación Gremial nuestro deber es entendernos con el resto de emisoras tradicionales y ver cómo podemos trabajar de forma conjunta, yo no tengo nada en contra del resto de emisoras y creo que deberíamos ponernos de acuerdo y echar un vistazo y ver cómo funciona la competencia porque algo estarán haciendo mejor que nosotros porque van en aumento.

> "La clave no está en bajar la tarifa, sino en estructurarla mejor"

Queremos darle al taxista lo que el taxista necesita pero desde el propio sector del taxi, y las organizaciones estamos en esa obligación. Porque nunca, nunca nos vamos a aprovechar de ellos, no como esas plataformas que, no olvidemos, solo piensan en su propio interés. Por eso es importante que los dirigentes nos pongamos las pilas y en nuestro caso, a nivel nacional, estamos proponiendo una emisora única.

G.T.- ¿Cómo van las negociaciones para la creación de esa emisora única?

MA.L.- Las conversaciones van bien. Hay una comisión constituida que es la que está trabajando y decidiendo que app se adaptaría más y nosotros, desde Fedetaxi, estamos pidiendo al Gobierno que respalde la creación de esta app, porque sería una forma de darle seguridad y garantía a todos los profesionales. Creemos que vamos por el buen camino tras diferentes encuentros con miembros del Congreso, que ahora mismo están trabajando y están recibiendo bien esta propuesta. No tiene sentido seguir atomizándose el sector cuando la competencia va unida y en una misma dirección, nosotros tenemos que hacer exactamente lo mismo igual que a nivel asociativo, también a nivel tecnológico y esto es lo que puede salvar al taxi y hacernos competitivos.

Lo que nos ha traído la competencia es convencernos de que tenemos que trabajar juntos, independientemente de nuestras diferencias personales, y esto es un avance importante, por eso soy muy optimista y creo que sí conseguiremos esa aplicación.

G.T.- Desde Fedetaxi son muy críticos con las campañas que tanto empresas de VTCs como otras apps del taxi lanzan para conseguir nuevos clientes. En su opinión ¿podría el taxi competir con los incentivos y promociones de las empresas para evitar que los usuarios se decanten por otros transportes?

MA.L.- Nosotros nos hemos centrado este tiempo en crear una app que sea la mejor para el taxista, sin tener demasiado en cuenta al cliente, y no ha sido acertado, porque estas aplicaciones tienen que estar totalmente orientadas al cliente. Si no pensamos en el usuario no podemos conseguir nada, y por eso creo que no están funcionando todo lo bien que deberían.

Pero las empresas, con esas promociones bestiales, están tirando el mercado abajo para hacerse con el mercado. Captan clientes, pero no sabemos si esos durarán en el tiempo, porque y nosotros, en las tradicionales sí sabemos fidelizar, y eso es algo que tenemos que explotar, vendiendo nuestra profesionalidad. Tenemos que trabajar en una App buena, cómoda y entendible para el taxista pero que sea también atractiva para el cliente.

G.T.- ¿Sería posible crear un fondo común desde las organizaciones del sector para destinarlo a promociones al usuario, de forma que el taxi pueda competir las empresas?

MA.L.- Ahora mismo es muy complicado, pero si trabajáramos en una única emisora, claro que habría que poner fondos para realizar campañas de captación de clientes. No solo es el dinero, también es la imaginación y nosotros llevamos años trabajando en el taxi y podemos ser capaces de vender bien nuestra imagen al público.

Apuesta por la calidad

G.T.-¿Considera que las actuales tarifas pueden suponer un freno para nuevos usuarios, teniendo quienes les venden un producto similar a un precio menor? ¿Qué herramientas tiene a día de hoy el taxi para competir?

MA.L.- La clave no está en bajar la tarifa, sino en estructurarla mejor y explicársela mejor. El ciudadano sigue optando por el taxi, porque solo utiliza las apps cuando hay carencia de taxis y no damos respuesta.

Insisto, el problema no es tarifario porque nosotros pagamos impuestos importantes que no hacen otros de la competencia. Además, llevamos sin cambiar la tarifa varios años. Lo que hay que pedir es que la competencia esté igual que nosotros, pagando impuestos como nosotros, porque en ese momento serían igual sus tarifas

Estas empresas practican dumping social, tiran los precios para entrar en el mercado, pero después subirán las tarifas en función de la oferta y la demanda, subiéndola en los momentos de mayor demanda, como ya ha sucedido en otros sitios. Por eso lo importante es que el número de estos vehículos no se dispare, no pueden competir con nosotros si nosotros nos organizamos bien.

G.T.- Ha mencionado que el taxi puede presumir de tener grandes profesionales, pero, ¿Cree que habría que ser más estrictos con aquellos que todavía no lo son?

MA.L.- Obviamente. Deberíamos ser más estrictos, desde los inspectores hasta los responsables de las asociaciones y radioemisoras, pasando por uno mismo. Nosotros ya estamos explicando que tienen que dar una imagen mucho más profesional. Pero tampoco generalizamos con esto, porque cada vez son los menos, porque los taxistas ya están entendiendo que el vehículo y ellos mismos deben ir aseados.

G.T.-¿No cree que estar ahora hablando de ello denota que sigue habiendo carencias al respecto?

MA.L.- Sí, es evidente que todavía hay que hacer autocrítica y que no se puede mejorar el servicio a base de ordenanzas. Tenemos que ser nosotros los que hagamos bien las cosas. Hay que prestar el mejor servicio, hay que dar lo mejor de nosotros. Es como el tema de las tarjetas, no es normal que nos obliguen, es algo que tendríamos que haber hecho antes. Tenemos que acercarnos a la calidad que, en algunos aspectos, tiene la competencia. No en todo, porque tenemos una flota mucho más formada y saber aprovecharla y no descuidarla nunca. Es una obsesión para nosotros.

Pilar G. Matorra

Zaragoza, de CTE a Fedetaxi

La Asociación Provincial de Auto Taxi de Zaragoza, Zarataxi, ha preferido integrarse en Fedetaxi en lugar de formar parte de CTAE, tras formar parte durante años de la extinta Confederación del Taxi de España.

"Desde que se celebró el congreso de CTAE en verano, en el que se aprobaron los estatutos, se conformó la nueva junta y se estableció la línea de trabajo, percibimos criterios que a nosotros no nos parecían correctos", ha explicado su presidente, Mariano Morón.

Además, consideraba que por antigüedad e importancia, la Asociación debería haber tenido un puesto de mayor responsabilidad en la nueva ejecutiva de CTAE, y no la vocalía que se le había asignado. También cree Morón que "la nueva organización CTAE no tendrá la fuerza suficiente para afrontar los problemas del taxi".

Buscando alternativas a nivel nacional para defender al sector, Morón se puso en contacto con Fedetaxi. "En una reunión hablamos de sus líneas de trabajo para ver si era una organización en la cual nosotros podríamos estar encuadrados defendiendo un modelo de taxi determinado". Tras esa reunión, salieron puntos de conexión y Morón y su junta decidieron integrarse en Fedetaxi.

Una asociación que cree que encaja bien con la defensa del autónomo que ellos siempre han defendido ya que "cuenta con muchas organizaciones, como es el caso de Andalucía, que defienden el modelo de un titular, una licencia". Con su paso a Fedetaxi, la Asociación zaragozana recibe además una vicepresidencia y una vocalía.

Mariano Morón, presidente Zarataxi.

¿TAXI

“Hay que salvar las siglas y def

A falta de terminar el proceso de consolidación de la Confederación de Taxistas Autónomos de España, CTAE, su presidente, Julio Sanz confía en que tenga un largo recorrido y se convierta en un referente del taxista autónomo

Aunque no descarta trabajar junto a Fedetaxi en el futuro, ahora mismo no existe ningún “camino en común” como lo demuestra que cada uno acuda por separado ante la demanda de la CNMC contra Fomento.

Tampoco están de acuerdo ambas organizaciones sobre la decisión de Federación Profesional del Taxi de Madrid, que preside el propio Sanz, de solicitar 5.000 VTCs y que, vuelve a dejar claro, ni las van a poner en marcha ni las van a vender al mejor postor.

Sin embargo, a pesar de lo que les separa, ambos comparten la defensa de la tarifa como garantía para el usuario frente a los precios “dinámicos” de las plataformas y también coinciden en la falta de autopromoción de las ventajas del servicio de taxi.

Julio Sanz es el nuevo presidente de CTAE.

Gaceta del Taxi.- El primer objetivo de CTAE para defender al taxi será su personación en el juicio de la demanda de la CNMC contra el Ministerio de Fomento por la modificación del ROTT. Sin embargo, a pesar de la importancia del resultado, las asociaciones nacionales irán por separado. ¿Por qué no se presentan juntas?

Julio Sanz.- Determinadas cuestiones sería bueno llevarlas de manera conjunta, lo que pasa es que, y no quiero que sea una crítica que provoque enfrentamiento, no nos gustan las políticas de hechos consumados. Nos gusta pensar lo que se debe hacer, y entre todos decidir. Además, y sin desmerecer a Emilio Domínguez- abogado de Fedetaxi-con quien tengo muy buena relación y está muy formado en transporte, creo que en este caso el taxi debía de ir más allá. Es un tema que se va a sustentar en cuestiones relacionadas con la competencia y en un juzgado de mucha envergadura como es el Tribunal Supremo. Por eso, tras varias reuniones, hemos decidido que el caso lo lleve un catedrático de Derecho Administrativo y un experto en competencia; José María Baños León que no cree en la economía “colaborativa”. Una vez llegado a un acuerdo, hemos explicado a las diferentes entidades del sector que entendemos que este es el bufete que mejor puede defender al taxi en esta causa y hemos habilitado una cuenta para que quien quiera colabore.

La tarifa es “una protección” para el usuario

G.T.- En este caso van por separado, pero, ¿existe buen entendimiento en entre Fedetaxi y CTAE?

J.S.- No hay ni bueno ni malo, no hay ninguna relación porque a día de hoy no hay ningún camino común. Aquí en Madrid, por ejemplo, se ha llevado el tema de Uber y a nivel local no hemos tenido problemas, a pesar de que las posturas son totalmente contrarias.

G.T.- Eso quiere decir que igual que se ha hecho a nivel regional, ¿se podría hacer a nivel nacional?

J.S.- Por encima de todo y ya independiente de las relaciones personales, cuando el interés sea general, sería una torpeza no ir juntos. Otra cosa es que a nivel regional tengamos posturas enfrentadas.

G.T.- Volviendo a CTAE, no todas las organizaciones de la CTE han decidido incorporarse. ¿Estaría abierto a volverse a sentar con ellos para hablar en un futuro?

J.S.- Sí y además volveremos de nuevo a coincidir en los problemas que afectan realmente al taxi con posturas muy parecidas. Si tuviéramos que caminar, por ejemplo, con Fedetaxi o la Unalt, en la defensa del autónomo, ahí no vamos a coincidir porque chocamos, pero con las asociaciones de País Vasco, SCAT, o Federación Asturiana vamos en paralelo porque defendemos lo mismo. Independientemente de los enfrentamientos personales, que los ha habido durante mucho tiempo, cuando haya algún

der el taxi”

problema que afecte a todos sin distinción, hay que salvar las siglas y defender el taxi en general.

G.T.- Es inevitable preguntarle sobre la salida de la Asociación Provincial de Zaragoza, presidida por Mariano Morón, ¿le ha sorprendido su decisión de incorporarse a Fedetaxi?

J.S. - Puedo entender el malestar que tenía, porque reconozco que se merecía un puesto en la CTAE al mayor de los niveles, pero sí que me ha sorprendido y mucho. Su descontento no debía ser motivo para salir de una asociación e irse, en teoría, a la contraria. La Federación Profesional del Taxi ha estado durante más de cuatro años en la CTE sin tener ningún cargo, y no hemos planteado nunca irnos. Cualquier asociación, por pequeña que sea, en una asociación democrática tiene el mismo peso y la misma voz, tenga o no puestos en la junta. Podíamos haber hecho como otras asociaciones y decidir ampliar el número de vicepresidencias, pero no creo que tenga mucho sentido y más aún, teniendo en cuenta que la remuneración para el presidente y el último de los vocales es cero. En mi opinión, creo que se ha equivocado, aunque le deseo lo mejor.

G.T.- ¿Qué han cambiado con respecto a la CTE para evitar que vuelva a suceder algo parecido?

J.S. - Vamos a dotar a la nueva organización de mayor transparencia en los estatutos y de mayor participación. Hemos eliminado la fórmula del congreso cada cuatro años y se harán asambleas anuales. Hemos creado cuatro cargos, con tres firmas, una la del tesorero, otra la del presidente y otra la de un vocal. El presidente y el tesorero ya no serán de la misma asociación. Lo único que se establece es un sistema de representación en función de los socios que se aporten para pagar también las cuotas que se destinarán a la defensa del sector.

“FPT no va a poner en marcha 5.000 VTC´s”

G.T.-¿Han recibido intereses por parte de otras entidades regionales de adherirse a la CTAE?

J.S. - Estamos en un periodo en el que tenemos que consolidar la asociación. Tenemos que reformar los estatutos, elevar a público los acuerdos y empezar a hacer funcionar la página web, las redes sociales, registrar el nombre, el logo y demás cuestiones. Nuestro objetivo es llegar a todo el territorio español. Pensamos que la información es muy importante y queremos llegar también a las ciudades más pequeñas. Ahora mismo, con esa unión de Unalt y Fedetaxi, que vuelven, por así decirlo, a su origen, la CTAE se consolida como la única organización de referencia del taxista autónomo.

G.T.- Las nuevas aplicaciones captan a muchos de sus clientes con ofertas agresivas. ¿Se han planteado desde el sector competir en precios con las VTCs?

J.S. - Bajo mi punto de vista caeríamos en un error intentar competir con empresas multimillonarias. La tarifa es una protección para el usuario. Porque normalmente esas noches de los sábados, cuando no hay vehículos, estas apps aplican una tarifa dinámica y suben los precios para posteriormente rebajarlas en los momentos que haya menos trabajo. Que el cliente conozca de antemano que hay un servicio regulado como el taxi con tarifas intactas, es una de las ventajas que tiene el taxi.

G.T.- ¿Cree que falta promocionar esas ventajas del taxi?

J.S. - Quizás deberíamos vender mejor la tarifa, la calidad del servicio y, sobre todo, la profesionalidad, ya que todos los conductores de taxi han pasado un proceso y unos cursos que les habilitan. Es verdad que tenemos unos medios muy limitados y podemos aparecer en prensa o en radio de forma muy puntual. No obstante, otro año más se congelan las tarifas en Madrid y este es un factor que habrá que divulgar lo máximo posible. Si además entra en vigor el llamado bono-social, el taxi bajaría sus tarifas.

G.T.- Son muchos los taxistas, sobre todo jóvenes, que apuestan por las nuevas plataformas para trabajar su taxi. ¿Cree que

Sanz cree que el taxi debe aprender a vender sus ventajas.

las asociaciones tradicionales no han sido capaces de captar a esa gente joven?

J.S.- En el taxi hay mucho taxista ocasional. Con la situación que hay ahora mismo de desempleo, hace que vean en el taxi una posibilidad de conseguir unos ingresos y en la mayoría de los casos tienen una presión importante por parte de los jefes, que les piden recaudaciones muy importantes. El taxista que ve en el colectivo una forma de perdurar en su trabajo y de mantenerse, ese va a pensar en el día de mañana. Somos conscientes que desde el taxi hay personas que colaboran con estas aplicaciones e incluso emisoras, que sabemos de dónde vienen. Es uno de los males del sector, de la misma manera que hay aplicaciones externas que se quieren implementar aún a riesgo de llevarse una cartera de clientes para vendérsela al mejor postor.

Con respecto a la responsabilidad que hayamos podido tener por no haber sabido captar a estas personas, los datos son muy claros. En el caso de Tele-Taxi, en el último mes de septiembre han subido los servicios. Si bien es cierto que igual hace unos años las dificultades de entrar en emisora eran importantes, a día de hoy, no lo es. Es cuestión de echar cuentas, pero a cualquiera le puedo demostrar que haciendo 30 servicios al mes, ya sale más caro estar en esas aplicaciones que en Tele-Taxi, que no está sujeta ni atada a ningún determinado modelo de taxímetro ni de módulo porque, inevitablemente, la tecnología te obliga a innovar continuamente.

Las polémicas VTCs

G.T.- Ahora que preside una organización nacional, es obligación volver a preguntarle sobre el recurso presentado ante el Tribunal Supremo sobre las 5.000 VTCs solicitadas por Federación Profesional del Taxi. ¿Por qué han recurrido si, según explicó usted, no se van a usar?

J.S.- Se solicitaron las VTCs antes de que saliera el ROTT para presionar, para que se cerrara el ROTT y para que ante ese presunto aluvión de VTCs vieran que iba a existir un freno importante porque Federación iba a poner en funcionamiento 5.000 VTCs. Si ahora, con 1932 autorizaciones, se están peleando entre ellos porque no tienen trabajo, pueden pensar que habiendo 5.000 más solicitadas la cosa se pone bastante peor. Quizás ante esto, ese mercado o esas VTCs que todavía están en periodo de litigio abandonen la idea de ponerse a trabajar. Nuestra idea de momento es estar en el procedimiento, porque estando en él tenemos conocimiento de lo que se está haciendo. Además, queremos que el Tribunal Supremo marque jurisprudencia en este caso. Que se pronuncie y estime que desde la reforma de la LOTT en 2013 se recupera, en base a un desarrollo normativo, la contingentación. Si el juez así lo considera y desde junio de 2013 todo lo que se ha pedido ya no vale, para todo el sector del taxi sería motivo de mucha alegría.

G.T.- ¿Y qué pasaría en el caso de que el Tribunal Supremo dijera que sí?

J.S.- Yo te digo que Federación no va a poner en marcha 5.000 VTC´s.

G.T.- ¿Y si alguien piensa que van a venderlas?

J.S.- Es que eso no se puede vender. Si agotado el procedimiento judicial, que hay que tener en cuenta que aún quedaría bastante tiempo, nos dieran el permiso para ponerlas en funcionamiento, tendríamos que solicitar 5.000 autorizaciones y ponerlas en servicio a la vez, y luego venderlas.

G.T.- Entonces, primeramente, están obligados a ponerlas en marcha.

J.S.- Efectivamente. Y te voy a dar una pista. ¿De cuánto tiempo estamos hablando para que haya una sentencia?

G.T.- Dos o tres años.

J.S.- ¿Cuándo finaliza la legislatura de la actual directiva de Federación?

G.T.- En abril de 2018.

J.S.- ¿Crees que va a salir antes la resolución de las VTCs?

G.T.- Es complicado...

J.S.- Pues no vamos a dejar nada aquí para que alguno venga y haga lo que sea. Nosotros hemos echado un órdago, y hemos dado un puñetazo en la mesa. Creo que lo ideal hubiera sido que todas las asociaciones y en toda España hubieran pedido las mismas.

G.T.- Es consciente de que han recibido muchas críticas por ello. ¿Qué tiene que decir a los que no creen en su palabra?

J.S.- Nuestra maniobra en relación con las VTCs es polémica, lo entiendo. Pero aquí han venido socios preocupados, se lo hemos explicado y han salido contentísimos. Hemos tenido asambleas y de forma unánime se ha aprobado la gestión de esta junta. Lo que critiquen fuera de la entidad cuando el socio te da su apoyo es algo que hay que asumir, pero tenemos muy claro que esta maniobra ha sido positiva.

Olga Lobo / Javier Izquierdo

Uber ante la justicia europea el 29N

Un año después, comienza el juicio en Europa.

El 29 de noviembre se celebrará el juicio oral contra Uber en el Tribunal Superior de Justicia de la Unión Europea, más de un año después de que Élite Barcelona demandara a la empresa. Recuerdan desde la asociación que en junio de 2015, el juez titular del juzgado mercantil nº3 de Barcelona solicitó al Tribunal Europeo que se pronunciara sobre la app y si era o no competencia desleal del taxi. Desde Élite Barcelona apelan a la "responsabilidad de todos los taxistas" para recaudar fondos y sufragar los costes judiciales. Insisten en que el fallo del Tribunal Superior de Justicia Europeo afectará directamente a todos los profesionales.

Visto para sentencia el pleito contra Aerocity y Ares Capital

Tras la celebración de la audiencia previa del pleito presentado hace más de doce meses por parte de la Asociación Élite Taxi Madrid contra Aerocity y Ares Capital -empresas que gestionan vehículos de alquiler con conductor- por competencia desleal, el juicio ha quedado visto para sentencia.

Ambas partes han ratificado su posición en el proceso, si bien el objeto principal del litigio ha desaparecido como consecuencia del acuerdo al que llegó la Élite Madrid con la compañía aérea Ryanair por llevar a cabo acciones que perjudicaban la labor del taxi. Desde la asociación han informado de que el juzgado ha rechazado la incorporación a la causa de documentos "básicos para la defensa", como son las hojas de rutas o los expedientes sancionadores instruidos por los agentes de la autoridad a los vehículos de arrendamiento con conductor de las citadas empresas. Élite ha asegurado que su abogado defensor recurrirá tal decisión de los juzgados.

Protestas contra la impunidad de los "piratas"

La Federación Profesional del Taxi, acompañada por Élite Madrid, está realizando una serie de protestas en el aparcamiento de la T3 del aeropuerto de Madrid-Barajas contra la captación ilegal de usuarios por parte de algunas empresas de VTCs. Según explicó a nuestro medio el presidente de Federación, Julio Sanz, estas empresas están realizando una actividad "que está fuera de sus funciones porque las azafatas no pueden acompañar a los usuarios hasta la zona de espera de las VTCs". "A día de hoy, hay 1928 VTCs que cada vez están invadiendo más nuestra parcela de trabajo. Creo que con la resolución de coordinación de la Comunidad de Madrid debería de quedar claro que no puede favorecer la captación", ha insistido Sanz. Por ello piden un mayor control en la inspección por parte de las fuerzas de seguridad.

Para Sanz "está muy claro" que hay un problema de falta de "control, inspección y sanción", si bien reconoce que se están instruyendo muchos expedientes sancionadores, aunque desconoce el curso que llevan esas sanciones. "Eso es lo que tenemos que pedir al Director, que las sanciones se cumplan íntegramente, porque quizás resulta que es hasta más económico infringir la norma y pagar las sanciones".

Pancartas pidiendo que se respete la ley

Los taxistas de Barcelona se quedan, de momento, en la T1

Tras el último encuentro mantenido con Aena, los taxistas han podido seguir en la parrilla de la Terminal 1 del aeropuerto de El Prat a pesar de estar previsto su desalojo el pasado 1 de octubre. Eso sí, todavía falta resolver la cuestión de dónde se ubicarán, ya que su permanencia en esta terminal es totalmente inviable. Desde Aena han trasladado su intención de utilizar el aparcamiento de empleados situados en esta misma T1 para ubicar, a modo de parking satélite, a unos 250 taxis. Una solución que no termina de convencer al taxi, que quiere que este aparcamiento se utilice como nueva parrilla. "Nosotros seguimos pidiendo lo mismo: dos terminales, dos parrillas". Por ello, esperan volver a reunirse con Aena para conocer la resolución final de este problema que provocó durante la semana pasada varias jornadas de protestas en el aeropuerto.

Las protestas duraron una semana.

El IMET recibe el distintivo de garantía de calidad ambiental

El Instituto Metropolitano del Taxi ha recibido el distintivo de garantía de calidad ambiental por la flota de taxis de bajas emisiones. El IMET quiere agradecer a todos los profesionales que desde hace algunos años están apostado para ofrecer los servicio de taxi con vehículos sostenibles a las ciudades metropolitanas, con su esfuerzo económico personal y con su interés profesional. Actualmente la flota del área metropolitana cuenta con el 32% de vehículos ecológicos.

La Feria del Taxi presentada en Madrid

José Antonio Rojas, izda y López Carmona, dcha, durante la presentación.

Los días 26 y 27 de noviembre tendrá lugar en Madrid una nueva edición de la Feria del Taxi que este año contará con el apoyo oficial del Ayuntamiento de la capital. El propio Director General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, Francisco José López Carmona, fue el encargado de presentar esta quinta edición de la Feria en Madrid, undécima a nivel nacional. Una Feria que, en su opinión, debe servir de punto de encuentro para que todos los agentes implicados estudien las nuevas posibilidades y desafíos que tiene que afrontar el taxi.

En esta línea también expresó el director de la Feria, José Antonio Rojas, que ha explicado su intención de convertirla "en un verdadero referente para los profesionales". Con mayor superficie que en ediciones anteriores,, la feria ofrecerá las últimas novedades en automoción, tecnología, seguridad, accesibilidad, combustibles alternativos, y todo aquello relacionado directa o indirectamente con el sector.

Además, conscientes de que son muchos los desafíos que plantea el presente y el futuro para el sector, quieren convertirse en "el vínculo que una a las diferentes partes implicadas". "Este es un evento único de encuentro entre taxistas, administración, sindicatos y asociaciones, además de un punto de encuentro para las marcas", ha señalado. Para ello se llevarán a cabo debates y foros sobre temas tan importantes para el sector como la seguridad, salud, accesibilidad, combustibles alternativos.. "Queremos hacer un especial hincapié en la concienciación contra el cambio climático, la contaminación en las ciudades y el uso eficiente de un modelo sostenible de transporte", ha explicado Rojas.

"Nuestro objetivo es estar estar cerca del taxi y que sea el hogar del profesional durante dos días, para él y su familia", ha señalado el director de la Feria que ha aprovechado para recordar que el acceso a la feria es gratuito para todos los taxistas y que, como en ocasiones anteriores, se sorteará entre los presentes un vehículo taxi Citröen Elysee GLP.

PREMIADOS METAL LUBE

Antonio Haro
Licencia 06410
Nuevo en el sector

Efraín Loja
Licencia 12272
10 años en el sector

Galo Porras
Licencia 13130
4 años al volante

+INFO

Más de 800.000 euros para retirar licencias

El Pleno del Ayuntamiento de Sevilla ha aprobado una partida de 818.157 euros para rescatar licencias de taxi y de esta forma cumplir con el convenio suscrito con el sector de mejora de la calidad del servicio. Esta cantidad de dinero corresponde al rescate de licencias acordado para 2016 por el delegado municipal de Movilidad de Sevilla, Juan Carlos Cabrera, y las entidades representativas del taxi. El rescate de licencias fijado establece una previsión de retirar 140 de aquí a 2019. El convenio también contempla una serie de iniciativas de modernización como, por ejemplo, la implantación de un sistema de gestión de flotas para los profesionales y un programa de formación continua de los taxistas, sobre todo de cara a la atención de los turistas.

Adecuar las paradas, aumentar las ayudas a los eurotaxis y la posible creación de un bono-taxi para personas jóvenes o con problemas de movilidad, son otras de las medidas que aparecen contempladas en el acuerdo.

Taxis de nueve plazas contra el intrusismo

El Ayuntamiento de Marbella ha ampliado el número de taxis de más de seis plazas con el objetivo de dar servicio a familias numerosas o grupos de visitantes grandes para que no opten por otro tipo de transporte. El cupo total de este tipo de vehículos no podrá sobrepasar el 10% de la flota. El condicionante para la autorización de este tipo de vehículos, que pueden llegar hasta las nueve plazas y de los que tan solo puede haber 33 en el municipio, es que tienen que prestar servicios a personas con discapacidad. Aún así, desde el Consistorio esperan que con la autorización de este tipo de taxis se pueda combatir con más fuerza el intrusismo reinante en el sector.

Campaña contra el intrusismo en Benalmádena

El Ayuntamiento de Benalmádena ha puesto en marcha, con el apoyo de la Policía Local, una campaña para controlar el intrusismo en el sector del taxi. Según explicó el concejal de Transporte, Bernardo Jiménez, se cumple así con una petición formulada desde la directiva de la Asociación Local Radio Taxi Benalmádena. Además se realizarán inspecciones esporádicas tanto a vehículos con licencia en el municipio como a otros de localidades vecinas.

Por otro lado, los agentes pondrán especial atención en controlar que los taxistas aplican las tarifas adecuadas al tramo del día en el que estén ejerciendo su actividad, ha apuntado Jiménez.

Además se realizarán inspecciones esporádicas.

Amenazan de muerte al presidente de Élite Tenerife

Miguel Ojeda, presidente de la Asociación Profesional Élite Taxi Tenerife, ha denunciado ante la Policía Nacional de Santa Cruz una serie de amenazas de muerte recibidas por parte de un grupo minoritario de taxistas.Estas amenazas, según explicó el propio Ojeda a nuestro medio, se llevan produciendo "desde hace ya unos seis meses". El representante de Élite Taxi también es Coordinador del Muelle de Santa Cruz y está convencido de que, precisamente, es esa labor que ejerce la que ha provocado la ira de esa parte del sector. "Son un grupo muy minoritario formado por tres o cuatro personas pertenecientes al taxi. La voz cantante la lleva una persona que ni siquiera es propietario de una licencia de taxi", afirma Ojeda. Cree que su actuación en el puerto ha acabado con el "desorden" que, señala, "aprovechaba este grupo minoritario para acceder a las instalaciones portuarias y hacer y deshacer lo que les daba la gana". "Actualmente la totalidad del sector puede disfrutar sin miedo de este trabajo, y este grupo de personas sólo entra a trabajar cuando le corresponde".

Modificada la ordenanza

Ya está aprobada la modificación de la ordenanza municipal del taxi de Santa Cruz de Tenerife, por la que queda reestructurada la composición de la Mesa del Taxi. "Antiguamente en la Mesa del taxi de Santa Cruz se sentaban personas que se autodenominaban presidentes", explicó Ojeda. Sin embargo, ahora, en base a lo que eligió el sector durante el verano, sólo se sentarán aquellas personas que obtengan al menos el 5% de los votos de entre los propietarios de licencias de taxis. El concejal de Movilidad, Dámaso Arteaga llegó a un acuerdo con Ojeda, quien es presidente de la Asociación Profesional Élite Taxi Tenerife, para respetar las fechas marcadas y proceder a una nueva elección de los representantes de la mesa. "Las votaciones serán a finales de octubre o principios de noviembre que es cuando los taxistas elegirán definitivamente a los representantes de la Mesa".

Miguel Ojeda lleva sufriendo amenazas 6 meses.

El reglamento, asignatura pendiente en Castilla-La Mancha

La Federación Regional del Taxi de Castilla-La Mancha piden que se publique ya el Reglamento del Taxi tras un año de trabajo y lamentan ser la única comunidad que no cuenta con una normativa de estas características. La asociación ha manifestado su malestar por la falta de apoyo del Gobierno Regional hacia el sector del taxi y ha anunciado la posibilidad de tomar medidas "más drásticas".

Desde la organización es una "urgente necesidad" la elaboración de la normativa, que, a su juicio, ayudará al sector a combatir el intrusismo y la competencia desleal, que suponen una pérdida del 25% de los servicios, sería uno de los principales. Aunque desde el año pasado se está trabajando en la elaboración de un borrador, denuncian la situación de "bloqueo" en la que se encuentra el texto, "parado y sin previsiones de publicación".

El sector también reivindica una respuesta de las distintas Administraciones Públicas sobre los servicios de traslado a pacientes de diálisis que realizaba el taxi hasta 2011. Un servicio "más económico" y "de mayor calidad al usuario" que creen que debería recuperarse. También solicitan subvenciones para los taxis adaptados, ya que realizar dicha adaptación es económicamente muy costoso, y a día de hoy todavía no se contempla ningún tipo de ayudas.

Roban 1.000 euros de la gasolinera de taxistas de Arrecife

El La gasolinera de la Cooperativa del Taxi de Arrecife sufrió un atraco a finales del mes de septiembre perpetrado por varios encapuchados. Manuel Guillén, presidente de la entidad de los taxistas, confirmó los 1.000 € de botín que se llevaron los ladrones. El atraco, según la información recogida por los investigadores, fue llevado a cabo por al menos tres sujetos encapuchados poco antes de las 4:00 horas. Los atracadores llegaron a las instalaciones de la Cooperativa de taxis en un vehículo particular que posteriormente utilizaron para darse a la fuga. Con el objetivo de amenazar y amedrentar al único empleado que se encontraba a esas horas de la noche trabajando en la gasolinera, los asaltadores llevaban una serie de objetos punzantes. Tras amenazar al trabajador, los ladrones robaron el dinero que había en las dos cajas registradoras; en una había una cantidad aproximada de 400 euros, y en la otra unos 600.

¿Dónde están los taxis más caros?

Aunque las tarifas de taxi en el territorio nacional prácticamente se han mantenido idénticas en 2016 con respecto a las del año pasado, sigue habiendo una gran diferencia entre las ciudades donde coger un taxi es más caro en relación a las más baratas. Tarragona y San Sebastián son, por quinto año consecutivo, las ciudades donde el servicio de taxi es más caro.

Según datos de un estudio desarrollado por FACUA-Consumidores en Acción, 44 de las 52 ciudades analizadas no variaron sus tarifas en el año 2016. De hecho las tarifas se han mantenido prácticamente idénticas, con un incremento medio de 0,8%. Arrecife (Lanzarote) ha experimentado un crecimiento en la tarifa del 5,1%, pero aún así, sigue siendo la segunda ciudad más barata. Tarragona y San Sebastián lideran el ranking de ciudades menos económicas a la hora de subirse a un taxi. Es el quinto año consecutivo que lideran ambas ciudades este ranking de dudoso prestigio. Por su parte, las tarifas más bajas se encuentran en Santa Cruz de Tenerife, Arrecife (Lanzarote), Las Palmas de Gran Canaria y Ceuta.

Tarragona vuelve a liderar el ránking de los más caros.

El plan contra el transporte ilegal, "inútil" para Fitie

De "inútil" y "fracaso" ha calificado la Federación Insular del Taxi de Ibiza, Fitie, las medidas del Govern Balear para controlar el transporte ilegal en la isla. Desde la Federación piden que se establezca un calendario y que haya un número concreto de inspectores. Además, solicita al conseller de Transportes que la policía también actúe contra el intrusismo, "mediante una formación adecuada que les permita hacerlo, aunque sea necesario cambiar la legislación actual".

Sube la tarifa para los trayectos de corto recorrido

El Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canarias ha modificado la bajada de bandera de manera que no repercutirá en el precio del trayecto en aquellos servicios que superen el kilómetro de distancia recorrido, pero sí que lo hará, por su parte, a los trayectos de corto alcance. La bajada de bandera estará fijada en 1,73 euros y el taxímetro empezará a contar desde el momento en el que se inicie el servicio. Sin embargo, el precio de los primeros 1.032 metros recorridos será de 2,40 euros; una cantidad mucho mayor si lo comparamos con los 0,63 euros por kilómetro que se cobrará una vez alcanzada esa distancia mínima. La administración de Las Palmas de Gran Canaria ha explicado en un comunicado que tan solo notarán esta diferencia "aquellas personas que utilicen el servicio de taxi para recorrer menos de un kilómetro de distancia, que son el menor número de desplazamientos y los más perjudiciales para el sector". Según indica en la nota Heriberto Dávila, director general de Movilidad, "realizar un trayecto regular costará lo mismo a los usuarios".

Nueva herramienta contra el intrusismo

La Generalitat Valenciana creará una mesa técnica contra el intrusismo en el sector del taxi. Según ha explicado Carlos Domingo, director general de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, la creación de esta mesa técnica tiene como objetivo "luchar con la mejor eficacia contra el intrusismo en el sector". Con esta medida, la conselleria responde a una reivindicación del sector que demandaban "mayor atención de la Administración contra las prácticas ilegales". Ha añadido además que la Generalitat "debe estar al lado de los usuarios y de los taxistas que desarrollan honradamente su trabajo, y quiere hacerlo de forma coordinada uniendo los esfuerzos de los servicios de inspección y de sanciones de la Conselleria de Vivienda, de las fuerzas de seguridad, especialmente de la policía autonómica, la Guardia Civil y la policía local, con la necesaria colaboración de los propios taxistas".

La mesa en su primera reunión.

Uniforme para los taxistas de Yaiza

El Ayuntamiento de Yaiza, al sur de la isla de Lanzarote, ha decidido uniformar a los profesionales del taxi para mejorar su imagen. Los nuevos uniformes de los taxistas, que han sido subvencionados por una ayuda municipal, se componen de una chaqueta y una camisa que llevan impresos el logo y el eslogan de la zona turística de Playa Blanca. Gladys Acuña, alcaldesa de Yaiza, entregó la indumentaria nueva a los profesionales en la Estación de Guaguas de Playa Blanca, acompañada de los concejales de Transporte y Turismo del municipio. En representación del sector del taxi estuvo presente, según informa Lancelot Digital, el vicepresidente de la Cooperativa Taxistas Norte y Sur de Lanzarote, Juan Manuel Palomar. Tanto el Ayuntamiento de Yaiza como el sector del taxi lanzaroteño están desarrollando propuestas en mejora de este transporte público que desde la administración esencial en el ámbito turístico.

Quejas en Coruña por los retrasos en los cobros

Los taxistas de A Coruña han mostrado su malestar por el retraso en el cobro del bonotaxi, que utilizan personas con movilidad reducida y que se incluye en los presupuestos del Ayuntamiento. Según explican desde las asociaciones, el aumento en el uso de este servicio ha provocado que los radiotaxis no no tengan liquidez para pagar al taxista y esperan a que el Ayuntamiento, una vez entregado el justificante, le devuelva el coste del viaje. El incremento en la demanda de estos servicios se debe a la tardanza en la aprobación del presupuesto municipal, lo que ha provocado que las ayudas se han entregado a mediados de septiembre y no en el mes de febrero como solía ocurrir otros años. Esto se traduce en que los clientes están haciendo, en tan solo cuatro meses, el mismo uso de esos bonos hacían durante todo un año.

[illegible]

- **[illegible]**
  [illegible]
- **[illegible]**
  [illegible]
- **[illegible]**
  [illegible]
- **[illegible]**
  [illegible]
- **[illegible]**
  [illegible]

50.000 euros para modernizar el taxi de Melilla

El Gobierno de Melilla ha anunciad que el sector del taxi se beneficiará de una ayuda de alrededor de 50.000 euros, dentro de una iniciativa para impulsar el transporte sostenible en la ciudad autónoma. Para recibirla, el colectivo deberá instalar alguna mejora que haga más accesible el servicio. Una de las propuestas para mejorar la accesibilidad al servicio del taxi es la implantación de una aplicación para dispositivos móviles. Con esta herramienta, y basándose en la experiencia de otras ciudades, los usuarios podrán solicitar un taxi desde cualquier punto de la ciudad autónoma, conocer las paradas más próximas y los vehículos disponibles en cada una. La otra idea pasa por poner en marcha una centralita. Este sistema aglutinaría la disponibilidad de los diferentes taxis de Melilla y serviría para que, a través de un único número, quedaran agrupados todos los taxis y se pudiera solicitar el vehículo que pueda prestar el servicio con mayor celeridad.

La flota melillense es de las más antiguas.
IMAGEN ELALMINARDEMELILLA.COM

Zaragoza más limpia gracias al taxi híbrido

Con motivo de la celebración de la Semana Europea de la Movilidad el pasado mes de septiembre el alcalde de Zaragoza, Pedro Santiesteve, ha elogiado la evolución del colectivo del taxi hacia vehículos menos contaminantes y ha entregado una placa de reconocimiento por esta labor medioambiental a Mariano Morón, presidente de la Asociación de Autotaxi de Zaragoza. El Ayuntamiento ha querido premiar la gran transformación de la flota de taxis los coches híbridos que, en tan solo unos años, ya tiene un tercio de vehículos híbridos y también se pueden encontrar algunos coches eléctricos.

INTERNACIONAL

Londres protegerá más al taxi

Frente al avance de servicios como Uber, el nuevo alcalde de Londres, Sadiq Khan, ha anunciado que protegerá a los tradicionales black cabs (taxis negros). Entre las medidas que se pondrán en práctica, el ayuntamiento permitirá usar el carril bus a los taxis, lo que les permitirá viajar más rápido por la capital inglesa. Además, los profesionales del taxi tradicional londinense podrán acceder a préstamos de hasta 5.000 libras para poder renovar sus vehículos por modelos más modernos y menos contaminantes. Como otra de las medidas que espera ser implantada para impulsar al servicio del taxi será la ampliación del número de paradas, que pasarán de 500 a 600 por toda la ciudad en los próximos cuatro años. Por otro lado, para aquellos conductores que quieran desarrollar su trabajo para la aplicación Uber, tendrán que pasar un test de inglés, poseer un seguro para todos los pasajeros, e incluso para el conductor aunque éste trabaje a tiempo parcial. Además, los conductores estarán obligados a dar sus datos y una foto a los clientes cuando accedan al vehículo. Por otro lado, Khan también pretende que todos los conductores de la ciudad que quieran llevar a cabo una actividad de transporte de viajeros, aprueben el test que pasan los taxistas tradicionales conocido como The Knowledge.

Los black cabies londinenses.

Se endurece la lucha contra los piratas en México

Tras el secuestro en un taxi pirata y el posterior asesinato de María Villar, mujer de nacionalidad española y sobrina del presidente de la Real Federación Española de Fútbol, Ángel María Villar, los policías e inspectores de Ciudad de México han inmovilizado 80 taxis irregulares. María Villar Galaz se subió a lo que creía que era un taxi en el barrio de Santa Fe el pasado 13 de septiembre. Según las últimas investigaciones de la policía mexicana, en el momento de acceder al vehículo, un hombre también se metió dentro y la inmovilizó con una pistola de descargas eléctricas. Dos días después de subirse a ese fatídico taxi ilegal, apareció su cuerpo sin vida tras haber pedido un rescate cuya cantidad total se llegó a pagar, según apuntó la hermana de la fallecida. Aunque desde las autoridades mexicanas apuntan a que se han registrado progresos en su intento por hacer más seguros los viajes en taxi, aún proliferan este tipo de vehículos sin licencia que constituyen un peligro y una oportunidad para quienes delinquen de estos modos.

Taxis oficiales de México DF.

Por su parte, el Gobierno español advirtió a los ciudadanos españoles residentes en México DF, así como a los turistas, que solo utilizaran taxis que estuvieran estacionados en las paradas oficiales.

PENALIZA IN CARNET DE CONDUCERE PE 100 DE ZILE

Pentru o perioadă de 100 de zile, conducătorul auto care este prins de poliție conducând fără permis va primi o penalizare de 1 punct în carnetul de conducere.

Pentru a evita penalizarea, conducătorul auto trebuie:

- să se prezinte la sediul poliției din localitatea de domiciliu
- să prezinte o cerere
- să prezinte o copie a actului de identitate
- să prezinte o copie a certificatului de înmatriculare
- să prezinte o copie a asigurării de răspundere civilă pentru autovehicule

Rádio Taxi 033 atraviesa su cris

El corte del servicio durante una semana de Radio Taxi 033 visibilizó una situación que, de puertas para adentro, se conocía desde hacía tiempo. Ha pasado casi un año, según las diferentes fuentes consultadas,desde que la radioemisora entró en una grave crisis financiera por la que no solo debe dinero a su proveedor de telecomunicaciones Vodafone, responsable directo de que la emisora no prestara servicio la primera semana de septiembre, sino también a sus trabajadores y a muchos de los taxistas que conforman su flota.

Muchos taxistas han optado por darse de baja.

Cuando preguntas cómo es posible que una de las mayores radioemisoras de Barcelona, Rádio Taxi 033, esté sufriendo una importante crisis económica, la respuesta es siempre la misma. "Una mala gestión y un ego empresarial desmedido" son los dos principales motivos que esgrimen diferentes fuentes consultadas para explicar la actual situación de un radiotaxi que, con más de 25 años de historia, sufrió un corte de servicio que duró una semana.

Era el último día de agosto cuando, a las 00.00 de la noche Vodafone decidió cortar el servicio, "sin previo aviso", lo que provocó el apagón completo de la emisora. Una semana entera en la que los taxistas no pudieron trabajar y que provocó el caos entre sus usuarios habituales.

La empresa confirmó que existía una deuda adquirida con el proveedor telefónico si bien aseguraba, en un comunicado hecho público en su perfil de Facebook, que estaba siendo negociada. En respuesta, desde el radiotaxi decidieron trasladar la titularidad de las tarjetas SIM a los asociados, lo que les permite trabajar "con normalidad" a pesar de no contar ya con el soporte de Vodafone.

Durante una semana estuvo suspendido el servicio

En el comunicado, la empresa explicaba que "el 033 tiene un reconocido prestigio en el sector que si bien y debido a las inversiones en la actualización tecnológica necesaria está pasando por unos momentos de tensión financiera y de tesorería, puede y desea continuar dando servicios al sector". Además, pedía "esfuerzo continuo y comprensión".

Una petición difícil de cumplir cuando llevas cuatro meses de nóminas sin cobrar. Nos lo cuenta al otro lado del teléfono una de las 9 trabajadoras que todavía quedan en la central de Rádio Taxi 033. De las 27 operadoras que trabajaban en la que es una de las radioemisoras referentes de Barcelona, la plantilla ha mermado hasta menos de la mitad tras el ERE realizado en el mes de julio, en la que echaron a 15 personas, y de la salida de otras 5 que, en palabras de esta trabajadora, "no aguantaban más y han negociado su salida con la empresa".

Ella, como decíamos, aguanta el tirón. Eso sí, con mucha "tensión y sufrimiento". Por ello prefiere mantener el anonimato, porque, explica, son muchas las presiones que sufre en su día a día. "Nos han llegado a amenazar con no pagarnos lo que nos

ás difícil

deben si no dejábamos de convocar las jornadas de huelga". Unas protestas que, señala, llevan convocando desde el mes de marzo. "Esto está siendo muy duro".

Remontémonos a finales de 2015, cuando la empresa les comunica a las trabajadoras que se les iba a aplicar una reducción salarial del 7%. Aclara nuestra que ellas conocían los apuros económicos que estaba atravesando la radioemisora, pero confiaban en que con esta reducción la empresa aguantaría. Pero nada más lejos de la realidad.

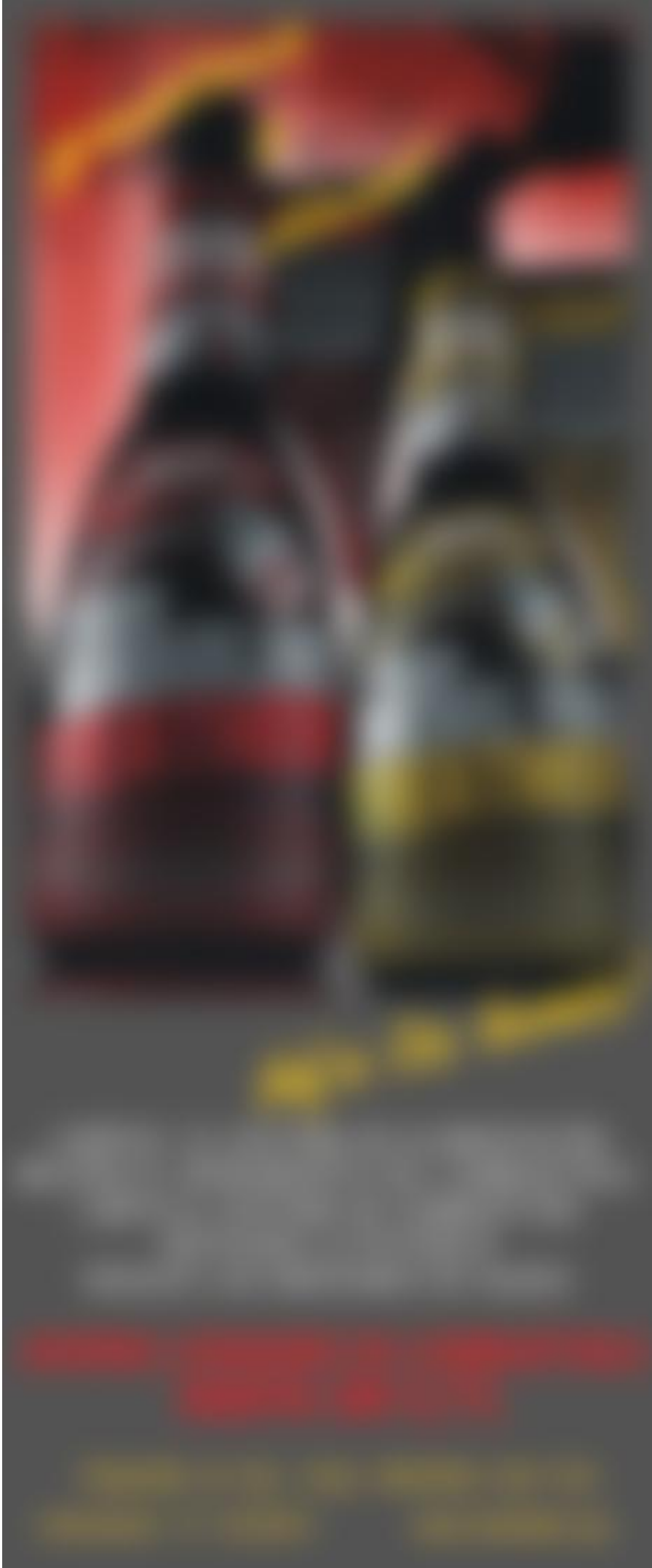
A partir de ese momento, nos relata, comenzaron los impagos y las demoras en las nóminas. "Todo empezó a enturbiarse en ese momento, hasta ahora, que acumulamos nóminas sin pagar desde junio, incluida la extra de verano". La última fue en el mes de mayo, con un ingreso por anticipado de la nómina de abril, y desde entonces, las trabajadoras no saben cuándo podrán cobrar todo lo que les deben.

Las trabajadoras llevan sin cobrar desde junio

Dos meses de impago después, en el mes de julio, la empresa lleva a cabo un ERE en el cual fueron afectadas 10 personas, más dos a las que redujeron la jornada. "En ese momento pensamos que con esta solución íbamos a cobrar y ser normalizarían los pagos. Y sí, han intentado hacer lo que han podido, pero claro, tienen un problema importante con los bancos".

Y es que desde la administración se trabaja a contrarreloj para conseguir liquidez por parte los bancos, algo que, ante la situación que nos plantea esta trabajadora, no parece que se haya conseguido.

Hay que volver atrás en el tiempo para entender cómo se ha llegado hasta aquí. Taxi Verd SL, la empresa matriz de Rádio Taxi 033, despide en septiembre de 2015 al que había sido el encargado de administrar la empresa y contrata a una nueva empresa, Economis Low Cost, para este cargo. "Esta empresa es la que ha intentado negociar con los bancos, con la principal intención de alargar los préstamos". Una operación que, según toda la información recabada, y ante la imposibilidad de contactar con la propia radioemisora, nadie coge el teléfono, no parece que se haya conseguido.



Me gusta · Guardar · Compartir · Más

Ràdio Taxi 033
@radiotaxi033

Inicio
Información
Fotos
Opiniones
Me gusta
Vídeos
Notas
Publicaciones
Crear una página

Ràdio Taxi 033
8 de septiembre a las 21:01

COMUNICADO DE RADIO TAXI VERD - 033

La empresa Radio Taxi Verd SL (033), como es ya conocido en el sector, ha sufrido en estos últimos días un grave problema de desconexión de su sistema, lo que ha ocasionado que sus asociados y su call center quedaran inactivos durante varios días, situación que a fecha de hoy ya se ha normalizado.
La citada desconexión trae causa en una reclamación económica de la compañía Vodafone a nuestra empresa que venía siendo discutida en sus términos por nuestra parte. Así, a pesar de que nos encontrábamos en negociaciones permanentes, sin previo aviso, la compañía Vodafone procedió a desconectar todas nuestras líneas telefónicas y en consecuencia a dejarnos sin la posibilidad de continuar con la actividad en funcionamiento.
En respuesta a tal circunstancia hemos tomado una serie de decisiones con objeto de evitar en el futuro que algo así vuelva a suceder, procediendo a trasladar la titularidad de las tarjetas SIM a nuestros asociados.
A través de este comunicado queremos poner en conocimiento de clientes y asociados el hecho de que la empresa Radio Taxi Verd (033) no ha cesado en su actividad empresarial ni tiene intención de hacerlo, por lo que en la actualidad se está contactando con todos nuestros asociados para darles una solución y que puedan operar con normalidad de inmediato.
Si eres un asociado y tienes interés en conectarte de inmediato puedes pasar por nuestra sede social y te informaremos o bien esperar a que contactemos contigo.
El 33 es una empresa de reconocido prestigio en el sector que si bien y debido a las inversiones en la actualización tecnológica necesaria está pasando por unos momentos de tensión financiera y de tesorería, puede y desea continuar dando servicios al sector. Con el esfuerzo continuo y la ayuda y comprensión que nos está ofreciendo el sector estamos convencidos de que en un plazo razonable de tiempo podremos retomar la normalidad de nuestras operaciones.
Confía en el 33, la emisora histórica, del taxi y para el taxi.

La empresa emitió un comunicado explicando el corte del servicio.

Protestas mensuales

Con la sensación de que no cobrarán en un plazo corto de tiempo, desde el mes de marzo, las trabajadoras acordaron manifestarse todos los meses frente a la sede y realizar varias jornadas de huelga en señal de protesta. "Nos pagan con cuentagotas y siempre con amenazas de que si no quitamos la huelga no nos pagan. Todo está siendo muy turbio".

Además, denuncian la existencia de una central paralela con personal externo y que ya han puesto en manos de inspección de trabajo. "Lo sabemos porque nosotras mismas hemos podido hablar con ellas, porque vemos que las llamadas se contestan cuando solo hay dos operadoras trabajando. Y hemos denunciado con nombres y apellidos". Por ello creen las operadoras que el final de esta situación pasará por contratar a otras personas "con nóminas más bajas y un convenio diferente".

A pesar de no cobrar desde mayo las trabajadoras continúan trabajando en la central intentando poner la mejor de sus voces cuando, nos explican, llaman usuarios enfadados por la anulación de algún servicio o la falta de coches. "Trabajo hay mucho, pero la flota ha bajado de los 700 taxis que había hasta los 400". ¿Y qué hacen cuando les llaman los clientes enfadados? Lo primero, nos cuenta, es darles la razón "porque la tienen" para después, "con toda nuestra experiencia, aclararles la situación. Además, siempre intentamos explicarles cómo funciona nuestro sistema, que decidan ellos si les compensa o no esperar por un taxi".

Los taxistas acumulan más de 4.000 euros de deuda

Ese sistema al que se refiere es, según algunas fuentes, el origen de este gran agujero financiero. Un cambio en la gestión de flotas en las que el actual gerente, Manel Malléu invirtió una gran cantidad de dinero y que, por los comentarios de muchos usuarios descontentos en redes sociales, no ha funcionado como se esperaba. "El servicio recoge la llamada y asigna, de manera automática, el servicio. Si no puede realizarse, avisa al usuario con una llamada automática".

Los taxistas tampoco cobran

Ahora, con menos taxis en la flota, los servicios se rechazan más, y aquellos que son de abonados, explica, han dejado de hacerse. "Como falta liquidez, los taxistas han decidido no hacer los servicios a empresas, ante la imposibilidad de cobrarlos. Solo trabajan con particulares, que les pagan a ellos directamente".

Porque son los taxistas los otros grandes afectados de esta situación. Muchos de ellos han usado las redes sociales para quejarse de la mala situación económica y de los meses de retrasos que acumulan.

Página web de Rádio Taxi 033.

Aunque las cifras varían mucho dependiendo del profesional, en lo que sí han coincidido todos es en denunciar la falta de pago de los servicios de abonados, que en algunos casos superan los 4.000 euros de deuda tras casi un año sin cobrar.

Una situación angustiosa e insostenible para trabajadores y taxistas que desconocen qué les deparará el futuro y si Rádio Taxi 033 sobrevivirá a esta incierta situación financiera.

Olga Lobo


TAXI

El taxi, un transporte seguro p

Una de las principales causas de mortalidad infantil en la actualidad siguen siendo los siniestros viales. A pesar de que los datos así lo reflejan, el Reglamento General de Circulación establece que, en casco urbano, los taxis no están obligados a llevar Sistemas de Retención Infantil (SRI) y solamente con que los menores de 135 centímetros viajen en los asientos traseros, es suficiente. "Una auténtica barbaridad" para Ricardo Alemán, un policía municipal de Roquetas de Mar, Almería, que desde hace ya cinco años está desarrollando de manera altruista y durante su tiempo libre, un proyecto de concienciación ciudadana para la seguridad vial.

Aunque es crítico con el sistema, Alemán, a su vez, también entiende al colectivo del taxi y sabe que para ellos trabajar constantemente con una silla de esas dimensiones como son las de retención de niños constituyen un problema de espacio que afecta a la comodidad de los clientes. Pero también es consciente que muchos servicios de los taxistas son interurbanos, como por ejemplo los desplazamientos a los aeropuertos. "Es ahí donde sí que se ven obligados a utilizar los sistemas de retención infantil, y es en ese punto donde se genera un problema, no ya solo por la posibilidad de que te denuncien, sino por la propia seguridad de los menores".

Cinco SRI fueron entregados al taxi de Roquetas

Ante esto, y como parte de una iniciativa más dentro de su proyecto de seguridad vial en Roquetas de Mar, que inició hace más de cinco años, Ricardo Alemán consiguió la colaboración de la empresa Kiddy con el sector del taxi del municipio. Gracias a ella, la compañía entregó cinco sistemas de retención para menores para que pudieran ser utilizados por los taxistas. "Esta empresa había colaborado anteriormente conmigo donando material para mis cursos, me puse en contacto con ellos y les pregunté si estaban interesados en donar a los taxistas de Roquetas sillas de retención". Según reconoce Alemán, desde Kiddy se mostraron muy interesados y los taxistas se comprometieron, en agradecimiento, a llevar una pequeña publicidad de la empresa en sus vehículos.

La compañía donó un tipo de silla con el que se buscaba que niños de una muy amplia franja de edad pudieran utilizarlas. De ahí que puedan ser usadas por niños que pesen hasta 36 kilogramos y midan hasta 150 centímetros. Son sillas regulables y, como afirma el policía de Roquetas, "bastante completas". El límite por debajo lo marcan los bebés, pues aquellos niños que no lleguen a los 9 kilos no pueden utilizarlas. Pero eso es algo que a Alemán no le genera una gran inquietud puesto que, tal y como él mismo reconoce, "toda la gente que va con un carrito lleva el portabebés encima".

Una vez realizada la donación, tocaba solucionar el problema con el que se encuentran los taxistas: no pueden llevar las sillas en el coche porque es un bulto muy

Acto de entrega de las sillas por parte de Kiddy al sector del taxi.

los niños de Roquetas

grande y es incompatible con clientes que carguen maletas. A esto se une que, si las sillas están en el taxi todo el día, se pueden deteriorar por recibir golpes o por el propio calor. "Al final decidimos dejarlas donde tienen los taxistas su central. Dos en la zona norte de Aguadulce y las otras tres en la zona sur, en Roquetas Pueblo".

Pero para que los clientes puedan disfrutar de este servicio especial y gratuito, se requiere de parte de ellos una pequeña colaboración. "Lo único que se pide es que se solicite el servicio con la suficiente antelación –una media hora más o menos- para que le de tiempo al taxista a acercarse a la central y poder recoger los sistemas de retención infantil".

Desde que se donaron las primeras sillas hace unos meses, el sistema, según le ha trasladado el sector del taxi a Alemán, "está funcionando muy bien". Y en ello ha tenido un papel muy importante él mismo, puesto que, según confirma, "he realizado una pequeña formación a los taxistas". "Para no quitarles demasiado tiempo de su trabajo, decidí ir por las diferentes paradas con una de las sillas para explicarles como se instala correctamente", afirma el policía municipal, quién mantiene una relación muy estrecha con los 48 taxistas que actualmente trabajan en Roquetas de Mar, ante los que guarda un enorme respeto y con los que ha colaborado en anteriores cursillos.

El taxi, un aliado seguro

Precisamente, cuando se le cuestiona por el comportamiento de los taxistas del municipio con respecto a la seguridad vial, Alemán reconoce que nunca ha tenido accidentes con los taxis en los 13 años que lleva ejerciendo su labor, ni tan siquiera con daños. "Los taxistas en Roquetas de Mar son muy profesionales y se están labrando cada vez más una mejor imagen, creo que querían introducir la uniformidad e incluso en alguna ocasión han hecho cursos de formación en idiomas".

Pero a pesar de que el taxi mejore su imagen y aumente su competitividad, en Roquetas también el sector sufre el problema endémico del intrusismo "pirata". "Este problema lo sufren especialmente todos los municipios costeros, es un problema generalizado lo de los taxis piratas".

Este policía también tiene clara la labor que puede tener el taxi como servicio du-

Ricardo Alemán (dcha) junto con taxistas con las sillas.

rante determinados momentos. Considera Alemán que es muy importante potenciar la labor que puede tener el sector del taxi en materia de seguridad vial, sobre todo con respecto a los jóvenes y el uso del coche privado tras haber ingerido alcohol o drogas. "Los taxistas los fines de semana son un seguro de vida. Siempre he mantenido que un servicio como el taxi no es un servicio caro y puede evitar quedarte en silla de ruedas toda tu vida, o incluso puede evitar que mates a alguien por conducir bajo los efectos del alcohol o las drogas".

Precisamente una desgracia a evitar, una de esas que te arruinan la vida fue lo que ha llevado a este policía almeriense a involucrarse tanto en las ventajas de concienciar a la gente sobre la seguridad vial. "Un familiar mío con 25 años perdió la vida en lo que llaman accidente de tráfico, aunque los que sufrimos esas desgracias de cerca no nos gusta que se llamen accidentes porque la mayoría son evitables". Se puede decir que ese momento, junto con otro accidente en moto que sufrió su hermano y que por suerte sólo se quedó en lesiones, hizo dar el paso a Alemán a involucrarse definitivamente por la seguridad vial. Aunque, sin embargo, ya desde pequeño fue algo que le llamó la atención. "Me gusta la docencia, me he formado en muchos cursos de la DGT y mi padre trabaja en la Dirección Provincial de Tráfico de Almeria", explica el policía municipal dando a entender que todos esos antecedentes son los que han provocado que hoy en día dedique una gran parte de su tiempo a esta labor.

"Por mi formación profesional prefiero que todo lo que se pueda hacer en temas de prevención se lleve a cabo y, de esta manera, no tener que arrepentirse a posteriori mientras realizas un atestado con fallecidos",justifica con dureza el propio Ricardo Alemán su proyecto de seguridad vial en Roquetas de Mar.


Imagen de las sillas Kiddy que recibieron los taxistas.

Concurso infantil de seguridad vial

Un proyecto que inició hace ahora cinco años y que también abarca diferentes actividades orientadas a los niños. Son muchas las iniciativas y una de las que ha tenido un mayor recorrido, sobre todo por su difusión a través de las redes sociales, ha sido el concurso infantil de dibujo sobre la temática de la seguridad vial. "Lo que empezó siendo como un pequeño juego ha ido adquiriendo cada vez más una mayor dimensión y, aunque no ha perdido su finalidad lúdica, si que ha crecido considerablemente".

Este año se celebra la tercera edición, para la que, según explica Ricardo Alemán, "han colaborado más de treinta empresas en los premios". Los participantes tienen de plazo hasta el 1 de noviembre para entregar sus dibujos y la particularidad del concurso de este año es que se ha aumentado una categoría de edad más, y podrán participar niños de entre 13 y 15 años. "Hemos querido involucrar más a los niños que empiezan la etapa de la adolescencia y en esa época siempre hay más rebeldía, por lo que queríamos que se implicasen". Precisamente para premiar esa implicación, el ganador recibirá un curso totalmente gratuito de ciclomotor, en el que no tendrán que pagar ni clase, ni tasa de examen e se incluye prácticas, y que ha sido donado por una autoescuela de Roquetas de Mar.

La entrega de premios coincidirá con la conmemoración del día de víctimas por siniestros viales, el 26 de noviembre y, aunque es un concurso de ámbito nacional, en los últimos años ha adquirido tal dimensión que recibió colaboraciones de países como Colombia, Argentina, Reino Unido y Francia. "Este año el acto va a estar muy bien, el Ayuntamiento lo ha integrado en su programa cultural y habrá una parte dedicada a los niños y otra a los adultos", afirma Alemán, orgulloso de su humilde labor que poco a poco va creciendo en transcendencia y a la que se van sumando más y más personas preocupadas por un mal que nos afecta a todos en mayor o menor medida: las fatídicas muertes en carretera.

Javier Izquierdo

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

MADRID

CITROËN

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
C - Elysee Seductio GLP	115	1.587	11.800*
C - Elysee Exclusive GLP	115	1.587	11.800*
C - Elysee Seduction HDI Blue	100	1560	11.500*
C - Elysee Exclusive HDI Blue	100	1.560	11.975*
C4 Picasso HDI Blue	100	1.560	17.180*
C4 Picasso HDI Blue	120	1.560	17.900*
C4 Picasso HDI Blue Aut/Eat6	120	1560	18.880*
GC4 Picasso HDI Blue	100	1.560	desde17.990*

*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

DACIA

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
Lodgy laureate Dci 5P	110	1.461	11.534*

*No incluidos gastos preparación taxi ni plan pive.

MERCEDES

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
Viano 2.0 CDI BE	136	2.143	-
Viano 2.2 CDI BE	163	2.143	-
Viano 3.0 CDI BE	224	2.987	-

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

NISSAN

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
Leaf (eléctrico)	109/80kw	-	12.990*
e -NV200 (eléctrico)	109/80kw	-	19.190*

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

OPEL

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
Zafira Energy	120	1.900	18.700*
Zafira Energy	150	1.900	19.240*
Zafira Cosmo	120	1.900	20.270*

*No incluído IVA ni preparación taxi.

PEUGEOT

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
5008 Access HDI	110	1.598	17.225*
5008 Active HDI	110	1.598	18.350*
5008 Active HDI	150	2.000	19.675*

*Preparación de taxi e IVA incluídos.

RENAULT

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

SEAT

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

SKODA

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

TOYOTA

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

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

VOLKSWAGEN

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

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

TABLÓN TAXI

Necesitaría conductor turno mañana 8hs, zona parla. Cristiano Suarez. Tel 650615899
Email:hugimar1@hotmail.com

Turno tarde-noche de 8 horas, relevo en Boadilla del Monte, emisora de teletaxi, libranza martes par.
Santiago Moreno. Tel 649899800.
Emal:tiagosan8@hotmail.es

Busco taxi para trabajarlo solo a fijo 100/d , siete años de experiencia, no fumo ni bebo.
Arsalan Chekh Ibrahim. Tel. 674683349.
Email: arsaamira1@gmail.com

HUELVA. Vendo taxímetro y módulo electrónico, 6 meses uso (módulo), 300 euros todo. Envío foto por Whatsapp.
Ramón Garcia Guerra. Tel 636111188.
Email: rgg207@hotmail.com

Se necesita conductor para Eurotaxi (más facturación que taxi convencional). 50% emisora. Roberto Ordejon. Tel 628643045.
Email: roberto_ordejon@hotmail.com

Necesito conductor taxi jornada completa para zona Vicálvaro, encierra a diario.
Cristina Diaz. Tel 699822236-676667666.
Email: cristina666@hotmail.es

Me ofrezco como conductor de taxi Madrid y APC. Preferible por las mañanas. Fines de semana, por la tarde.
Angel Suarez. Tel 654175717.
Email: angelsuareza@gmail.com

BARCELONA. Me ofrezco como asalariado. Indiferente turno. 2 años de experiencia.
Jefferson Agudelo. Tel 625266054.
Email: jefferson.agudelo@hotmail.com

Ofrezco taxi para trabajar solo. Es lunes par con emisora amarilla. Zona Pau Carabanchel.
Antonio Escorial Camuñas. Tel 626341941.
Email: escorial.868@hotmail.com

Busco taxi para trabajar turno completo, preferible con mytaxi, responsable y con experiencia, Pº Extremadura.
Jose Enrique Mercader. Tel 666032606.
Email: glfdieciseis@gmail.com

Busco taxi para trabajarlo solo, español 52 años y experiencia de 11. Me ocupo del mantenimiento y limpieza del coche.
Julián. Tel 693648722.
Email: juliantqs@hotmail.com

MORILES (Córdoba). Ofrezco servicio de taxi de calidad con puntualidad y responsabilidad, buena condiciones precio. Francisco Fernandez Chacón. Tel 655576678 - 957537324
Email: fjfchacontaxi@gmail.com

Conductor español, serio y responsable busca taxi para trabajar solo experiencia. Teletaxi, zona A6. Alfredo Heras. Tel 690079066.
Email: heras.alfredo@yahoo.es

Busco taxi para llevarlo solo, a fijo 90 sin emisora, 100 con emisora amarilla, serio y responsable, me ocuparía de todo. Juan Manuel Rosa. Tel 685252019- 662219958.
Email: elesevillanoruiz@gmail.com

BARCELONA. Necesito asalariado. Turno indiferente. Experiencia mínima 1 año.
Ignacio. Tel 664614483. Email: radiotaxis-barcelona@hotmail.com

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

Por jubilación se vende licencia y vehículo, libra jueves impar. Coche Octavia tour 7 años 155.000€. Juan Antonio Pascual Lamparero.
Tel 669505811.
Email: japascual98@gmail.com

Se vende licencia de taxi por jubilación, jueves impar, skoda octavia, con emisora radioteléfono (amarilla).
Braulio Fernández. Tel 690628726
Email: brauliofernandezes@gmail.com

Chico español 39 años y 7 de experiencia en el taxi busca coche para trabajarlo solo a fijo o porcentaje, zona Vallecas.
Juan Manuel Amor Felipe. Tel 664157307.
Email: jmanelaxo1977@gmail.com

BARCELONA. Me ofrezco como conductor. Turno mañana, noche. Experiencia 1 año.
Muhammad Irfan. Tel 631513879.
Email: irfanpakistan123@gmail.com

Busco taxi tarde-noche libranza viernes. Español, 53 años experiencia y seriedad zona sur.
Jesus Baños. Tel 633620172- 622670172.
Email: jesusbanostrejo@gmail.com

Se necesita conductor de taxi con experiencia, a tiempo completo. Zona Mostoles, libranza miércoles.
Camilo Plaza. Tel 639762814
Email: camiloplaza@hotmail.com

Busco taxi a tiempo completo que libre viernes y tenga emisora amarilla, fijo de 100 ó 40%. Zona batan.
Angel montero Ordoñez. Tel 617115581.
Email: angellmontero69@yahoo.es

Busco conductor para turno tarde-noche. Con experiencia. Sin emisora. Zona ventas
Maria Jesus segundo. Tel. 619141658.
Email: Jenn_1107@hotmail.com

Busco coche para trabajar solo a fijo diario. Combustible, garaje, limpieza y cambios de aceite, filtro por mi cuenta.
Miguel Angel Fuentes. Tel 695969375.
Email: miguelafuentesperez@gmail.com

BARCELONA. Se vende licencia y coche, skoda rapid de 1 año y 40.000 kms.
Libra lunes. 150.000 euros.
López. Tel 620155623 / 933476874.
porfiade@hotmail.com

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

Chico de 41 años busco taxi a fijo 100 /105 euros. 6 años en el sector sin parar, no fumador no bebedor. Youssef. Tel 602308948.
Email: Jihankadu74@gmail.com

Busco taxi para llevar solo a fijo, con combustible por mi cuenta. Más de 8 años de experiencia en radioteléfono.
Carlos Chacón. Tel 655710591.
Email: chivaschacon@hotmail.com

Vendo licencia taxi Madrid por jubilación. Miércoles par y emisora amarilla.
150.000 euros. Pascual Villalón.
Tel 649669865- 660163323.
Email: mezquita83@hotmail.com

Se vende licencia y taxi, libranza viernes con instalación emisora, gremial o radioteléfono. Coche Altea XL GLP 2010, con embrague nuevo. Precio 155.000 euros.
David Pedraza. Tel 605677577
Email: davidpedrazapin@gmail.com

Persona seria, trabajadora, no fumo, no bebo, 4 meses de experiencia se ofrece para trabajar turno completo.
Santiago López Gonzalez. Tel 673549806.
Email: dianayesa@gmail.com

Busco coche para trabajarlo sólo, español 45 años. zona Aranjuez.
Guillermo. Tel 606896418
Email: guillo@hoy maulecom

Vendo G C4Picasso 110 Cv, de 7 plazas y 5 puertas con todos los extras. Año 2011 y 190.000 kms. Precio 7.500 euros.
Carlos Flores Garcia. Tel 639420267.
Email: belindaycarlos@gmail.com

BARCELONA. Me ofrezco como asalariado. Turno de mañana. 5 años de experiencia.
Carlos. Tel 666424030.
Email: cmujoz@gmail.com

Se necesita conductor para Eurotaxi, trabaja de miércoles a domingo, a fijo.
Alberto. Tel 639715239.
Email: albertoeurotaxi@hotmail.com

Vendo licencia de taxi y coche, libranza martes impar. Modelo Superb con 3 años 140 CV, manual, 156.000 kms. En perfecto estado y con emisora amarilla. Interesados contacten por teléfono.
Enrique Recio. Tel 677388887.
Email: ara_recio_87@hotmail.com