

La **Gaceta** TAXI

La primera revista del sector del

AÑO XXIV
NÚMERO 259
MARZO 2018

www.gacetadeltaxi.com

Carrera sin descanso hacia un nuevo marco regulador

- El AMB reglamenta el 1/30
- Marcos, historia de una agresión
- Borja Musons, pte. Federación Vasca del Taxi

555



555 is a brand of products, including various containers and packaging. The image shows a collection of these products in different colors and sizes, arranged on a white surface. The products are likely made of plastic or metal and are used for storing and transporting various items.



¿A nuevas normas, nueva impugnación?

Barcelona y su Área Metropolitana han sido las primeras en regular mediante un reglamento los vehículos de alquiler con conductor y contingentar el 1/30. Este importante paso supone un antes y un después en el control de las VTCs por parte de los ayuntamientos, que hasta ahora no tenían competencias sobre unas autorizaciones que llevan varios años circulando por sus calles. Y aunque de momento la CNMC no se ha pronunciado, todos esperamos conocer cuál será su siguiente movimiento.

Cada nueva normativa, nacional, autonómica o local, es mirada al milímetro por la Comisión para llegar siempre a una única conclusión: que tantas regulaciones son contraproducentes para los usuarios. Y después, la impugnación.

Pero, ¿sabe la CNMC cómo funciona, de verdad, el taxi? Porque cada informe, cada petición y cada proceso judicial parecen afirmar que no, que no tienen muy claro qué es el taxi y su papel dentro de la sociedad. Para este organismo, recordamos que es público, cualquier intento del taxi por regularse a sí mismo o a sus principales competidores ya supone una afrenta nacional. Alegan que las regulaciones afectarán a los usuarios, poniendo especial énfasis en el precio, es decir, que se incrementarán las tarifas. Una falacia. Parecen olvidar desde la CNMC que el taxi es un sector con las tarifas intervenidas por las administraciones. Ya puede pedir el taxi que suban los precios, que ahí estarán las comisiones, en las que también participan otros entes, para decir "eso no".

De nada sirve que las asociaciones expliquen que esto no funciona así. La CNMC sigue empeñada en un objetivo, liberalizar el sector y por eso entendemos que el nuevo Reglamento (VTCs) de Barcelona, que ya se plantean adaptar otros ayuntamientos, también terminará en los tribunales. Allí, por cierto, el próximo 17 de abril se verán la cara Fomento, los taxistas, la CNMC y las VTCs por causa del ROTT. Visto lo visto, no será la última vez.

De lo que sí esperamos no tener que volver a hablar nunca es de la violencia en el taxi. Marcos ha podido contarlo, pero su caso reabre viejas heridas y nos lleva a pedir más seguridad en el sector. También recordamos desde aquí, con cariño y respeto, a todos aquellos profesionales, algunos con menos suerte que Marcos, que han vivido en primera persona una situación similar.

4. Taxómetro

• Con opinión propia



6. Primera carrera

• La vida puede cambiar en apenas unos segundos. Sobre ello hablamos con Marcos, un taxista de Madrid que sufrió una brutal agresión una noche de fin de semana.



10. En marcha

• El Área Metropolitana de Barcelona pone coto a las VTCs.



14. Actualidad

• Modificación del Reglamento de la CAM



20. Entrevista

• La Feria del Taxi cambia de ubicación y se celebrará en septiembre

22. Noticias

• Más taxis en el área única en Vallés
• Tarifas fijas para conectar Madrid con la periferia
• 17A, juicio contra el 1/30
• Renovación del Comité de Transportes



30. A fondo

• Entrevista al presidente de la Federación Vasca del Taxi, Borja Musons



38. gacetadeltaxi.com

• Tablón online

En La Gaceta del Taxi queremos saber qué pensáis de la actualidad del sector. Comparte tus opiniones con nosotros en nuestras redes sociales

También puedes escribirnos a redaccion@gacetadeltaxi.com



La Gaceta del Taxi



@gacetadeltaxi

Un sector olvidado (V)

Manu Sánchez
Responsable del GETT



L pesar de que el Estado pusiera a disposición de los Entes Locales mediante el Reglamento de 1964 las herramientas necesarias para poder elaborar sus propios Reglamentos u Ordenanzas de los servicios propios prestados dentro de los respectivos términos municipales en aras del interés general, el Organismo municipal tan solo se limitó en asumir todo aquello que era de su propia y exclusiva competencia. Por consiguiente en este artículo tan solo nos centraremos en la Clase A) Licencias de auto-taxi con aparato taxímetro Sección 4. Pues las otras modalidades B) y D) el Ente Local entendía que al intervenir con más profundidad el carácter privado mercantil cuyos servicios ofrecidos se realizaban por contrato, la competencia era exclusiva del Estado. Es decir las normas que disciplinan los contratos, con carácter general y abstracto, no forman parte de la materia competencial relativa al transporte, sino de la legislación mercantil. Y así ha seguido regulándose los vehículos de alquiler con y sin conductor hasta que llegó la irrupción tecnológica con la intención de producir un cambio sistemático del sistema de transporte en automóviles de turismo de menos de nueve plazas en las zonas urbanas e interurbanas.

Un dato importante que nos gustaría destacar es que por aquel entonces, las grandes ciudades en plena fiebre industrial procesaban un gran crecimiento. Esto recaía sobre la movilidad urbana, acrecentada por la disociación progresiva entre los ciudadanos y sus espacios de trabajo, siendo los beneficiarios principales del desarrollo los Ayuntamientos. Por ello, aunque la concesión del número de licencias de taxi no era limitado, establecían una regla principal al ser determinadas por la necesidad y conveniencia del servicio

público, acreditadas a través de los informes que al respecto emitiera la Organización Sindical y la Comisión Delegada de los Servicios Técnicos a que se refería el art 5 de la Ley 47/1959, de 30 de julio, a la vista de las especiales condiciones de la circulación en la ciudad, necesidad de nuevos situados en la vía pública y su posible repercusión en el tráfico, volumen de los transportes colectivos, incremento de la población y demás circunstancias que discrecionalmente se apreciaran para justificar o no la conveniencia o necesidad de la concesión de las nuevas licencias.

Por lo tanto, nos atrevemos a decir que fue un Reglamento muy completo para esa época, que construido por 66 artículos, por fin, el regulador ofrecía al profesional operador taxista el beneplácito como prestadores del servicio público de transportes en automóviles de turismo en aras del municipio.

Su fundamentación tenía sustento en varios preceptos donde la noción de Servicio Público era incorporada en el

art. 3 "La licencia municipal que faculta para la prestación del servicio público [...]", así como en el art 14 expresando que "Para el ejercicio del servicio público que se regula será condición precisa estar en posesión de la correspondiente licencia municipal, la cual será solicitada de conformidad con las norma que al efecto establezcan los distintos



Ayuntamientos o, en su defecto, el artículo 9 del Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales".

Pero esta regulación con el paso de los años se ve nuevamente alterada cuando colisionan los diferentes criterios en la Sala de la Ciencia Jurídica a la hora de ejecutar su aplicación. Tal es así, que el propio Tribunal Supremo unas veces defendía la competencia municipal sin ajustarse al Reglamento del 1964 y otras obligaban a los Entes Locales a adecuar sus normas a los preceptos de dicho Reglamento.

"El éxito es algo futuro que necesita de tu esfuerzo presente. Por eso nunca seas prisionero de tu pasado sino arquitecto de tu futuro". Robin Sharma

Carta abierta al sector

Por Iban Sesma,
presidente de Élite España

Para comenzar quiero felicitar a las dos asociaciones que han entrado de pleno derecho a representar y defender los intereses del sector ante el Ministerio de Fomento. Yo personalmente les tiendo la mano para ponerme a su disposición para colaborar en todo aquello que sea preciso, mientras se resuelva nuestra situación. Dicho esto me gustaría dirigirme de forma personal a los hombres y mujeres que componen nuestro sector.

Estimados/as compañeros/as:

Yo, Iban Sesma, presidente de Élite España, quiero hacer una reflexión dirigida no sólo a todos los Élites, sino al sector en general. Los intentos por parte del Ministerio de Fomento para dejar fuera a Élite Taxi de la Mesa Nacional de Transporte me parecen una argucia para mantener el estado de bienestar que en estos momentos vive la administración. La utilización de argucias legales o ilegales, según se mire, para dejar fuera a una asociación que ha demostrado seriedad hacia las administraciones, por el respeto a nuestra profesión y a todo el colectivo.

Entiendo que la situación que estamos viviendo viene de la docilidad de algunos representantes, que conviven en el compadreo con esas administraciones y que al final acaban siendo el enemigo que intenta enterrar a nuestro sector. Asumo que tengo un perfil inusual como representante de Élite a nivel nacional ya que mis únicas cartas de presentación son la humildad y el trabajo. Me gusta ser transparente y tratar a cada uno de mis compañeros/as como igual, digo las cosas como las pienso y en ocasiones puedo ser políticamente incorrecto. Puede que ese sea uno de mis errores, y no solo mío, sino de



cada uno de los componentes de Élite, ya que nunca he sabido mentir a un compañero ni guardarme nada que afecte al sector.

Aunque me gusta pensar que más que errores, estos elementos son nuestra fortaleza, por esta cuestión, como presidente lo único que os puedo prometer es que vamos a ir hasta el final para que se cumplan las leyes que ellos mismos crean, también iremos hasta el final para que las tarjetas de transporte que nos cedieron cerca de 5000 compañeros sean reconocidas para su defensa en la Mesa Nacional de Transporte.

¿Por qué han esperado hasta el 25 de diciembre para informarnos de esta cuestión?

Primero: porque Élite tenía legitimidad activa para presentarse a la Mesa de Transporte, ya que en caso contrario hubieran sido nulas directamente.

Segundo: porque nos hubieran avisado de los errores cometidos, y no hubieran esperado al 25 de diciembre para informarnos de los errores cometidos en la presentación de la documentación para entrar en la mesa del Comité Nacional de Transporte, y de esta forma anular a una de las asociaciones que no es sumisa a sus actos.

Grosso modo, esto es lo que ha ocurrido y esta es la situación que nos encontramos.

Ahora bien, como ya he dicho antes, vamos a ir hasta el final, ya que en estos momentos la ley nos ampara, No sólo con las alegaciones ya presentadas por nuestros abogados para demostrar el acto de mala fe que se está cometiendo de forma premeditada desde el Ministerio de Fomento, sino para defender los intereses de todo el colectivo.

También exigiremos una auditoría para la comprobación de todas las tarjetas de transporte presentadas por todas las asociaciones, y en caso de que haya una sola irregularidad demandaremos a los responsables.

Su taller de confianza en Vallecas
con un equipo de profesionales a su servicio
Damos prioridad al TAXI
precios muy económicos

DISTRIBUCIONES

SKODA OCTAVIA II: 427€
SKODA SUPER B: 459€
SUPERBY OCTAVIA COMMON RAIL 2011B: 492€
PASSAT Y TOLEDO III: 532€
SEAT ALTEA BUTANO: 313€

EMBRAGUES

SKODA OCTAVIA II: 99€
SKODA SUPER B: 93€
SUPERBY OCTAVIA COMMON RAIL 2011B: 93€
PASSAT Y TOLEDO III: 93€
SEAT ALTEA BUTANO: 430€

* TODOS LOS PRECIOS SEVEN IVA

KIT ÁRBOL DE LEVAS Y TAQUES - Octavia - 429€ - Super B - 304€
CARGA DE AIRE ACONDICIONADO (TODOS LOS PRECIOS SON INCLUIDOS) - 32.9€

ESTOS PRECIOS ESTARÁN SUJETOS A MODIFICACIONES DEL PVP DE LAS PIEZAS

Estamos en Madrid, c/Puerto de la Mano de Hierro nº 8 (final Monte Igueldo, cerca de gasolinera)

TALLERES
FAMILY CAR



Tel. 914773430

familycar@hotmail.es

“Si el chico me dice ‘esto es un no me lo pienso’”

Cuando Marcos subió a su taxi aquel 27 de enero y salió a trabajar no se podía imaginar que horas después estaría en la cama de un hospital tras sufrir una brutal agresión. Su rápida reacción le salvó la vida y a día de hoy se recupera de sus lesiones. Hablamos con él semanas después de que un joven de 20 años le asestara varias puñaladas sin mediar palabra. Un ataque que, a pesar de la violencia, no le ha quitado las ganas de volver a ejercer como taxista, profesión en la que lleva apenas 3 meses.



La noche suele ser uno de los turnos más inseguros para trabajar el taxi

Marcos tiene 38 años y es originario de Perú. Habla tranquilo al otro lado del teléfono y nada haría pensar que estamos hablando con una persona que ha estado al borde de la muerte. “Por milímetros”, según fuentes policiales, el cuchillo no seccionó la vena yugular y la arteria carótida. Marcos ha sobrevivido a un brutal ataque que le sobrevino cuando solo llevaba tres meses en el sector del taxi.

Él se lo toma con calma, incluso con algo de humor. Su principal objetivo ahora es recuperarse cuanto antes, “ya empiezo a estar algo aburrido” nos confiesa, pero los médicos le recomiendan paciencia. Que evite los esfuerzos, que procure andar poco.

Recordamos con él lo que sucedió aquella fatídica noche en la que dos jóvenes veinteañeros, uno español, otro de un país latinoamericano sin definir, se subieron a su coche de madrugada. Volvían de fiesta, algo bebidos. Uno de ellos se durmió durante el trayecto. Todo era normal, ninguna señal de alerta. Hasta que Marcos preguntó dónde dejarles. Se encontraban en Móstoles, un municipio al sur

de Madrid, y justo cuando comenzó a reducir la marcha, notó cómo el joven que llevaba detrás, le apuñalaba en el cuello. Después, otro golpe, y no lo dudó. Aceleró y estampó el vehículo contra un cubo de basura y otro coche que se encontraba estacionado. Esa reacción fue, seguramente, la que le salvó la vida.

Hablamos con Marcos por teléfono y, respetando su derecho a la intimidad y a la imagen, omitimos sus apellidos y su fotografía. Lo primero, trasladarle desde esta revista nuestro apoyo y cariño. Lo segundo, preguntarle como se encuentra en estos momentos.

Gaceta del Taxi.- Tenemos entendido que le han dado ya el alta hospitalaria, ¿cómo está?

Marcos.- Ahora mismo estoy evolucionando bien, han terminado de quitarme los pun-

“En cuanto me den el alta, voy a volver a trabajar”

asalto', yo se lo doy todo,

tos, pero me ha recomendado descanse. Que evite caminar mucho porque se me inflama esa parte del cuello y me ha dicho que descanse un poco más, cosa de la que, en verdad, estoy bastante aburrido. Todavía no sé cuánto tiempo estaré de baja. Los golpes que he tenido, si bien es cierto que no han comprometido ningún órgano o vena importante, sí me han dañado un nervio. Pero por lo demás no me queda otra que descansar.

G.T.- Llevaba poco tiempo en el sector y ahora esto. ¿Había vivido una situación de inseguridad antes?

Marcos.- Llevaba tres meses y hasta ese momento nunca me había sentido inseguro. De hecho, siempre le comentaba a los clientes que era nuevo y la gente siempre ha sido muy amable conmigo. Mi cuñado es taxista y siempre he tenido curiosidad por esta profesión. Veía que él estaba cómodo en su trabajo y me animé, me saqué la cartilla y en ese mismo sitio encontré trabajo. Solo trabajo de noche los fines de semana, pero el resto de los días que trabajo tengo un horario normal, de día principalmente. Entre otras cosas, para poder estar con la familia.

G.T.- Después de lo sucedido, ¿tiene miedo a volver a sentarse al volante de un taxi?

Marcos.- Me ha pasado a mí, pero le podría haber pasado a cualquier persona. No tengo problema en volver al taxi, porque



Marcos recibió varias puñaladas, una de ellas en el cuello

“Estar en casa, eso es lo que realmente importa”

el temor y la inseguridad siempre está. En cuanto el médico me de el alta, yo voy a volver a trabajar, lo tengo claro.

G.T.- Sin necesidad de entrar en detalles, ¿en qué pensaba cuándo decide empotrar su taxi?

Marcos.- Cuando empezó a atacarme el chaval que iba justo detrás de mí no soy consciente de lo que está pasando. Notaba que tenía algo en el cuello, pero no sentía ni dolor.

RADIO TAXI INDEPENDIENTE

VENTE A TRABAJAR CON NOSOTROS

PROMOCIÓN 2018

CATOS INMEJORABLES

PRIMER MES GRATIS

NEQUIA DE CARATA

RENTA DE COCHE Y NEG.

Nuestros mejores clientes son **GRANDES EMPRESAS del IBEX-35**

Esperamos tu llamada • **673 378 578** • Pilar: Horario 24h a 24h • www.radiotaxiindependiente.com



Cuando chocó el vehículo, Marcos trató de salir rápido.

Pero cuando veo que hace un movimiento de cerrar y le sujeto la mano, decido frenar, pero como veo que quiere seguir haciéndome daño tomo la decisión de acelerar y chocar, porque sabía que estaba sin cinturón y pensé que al chocar perdería el equilibrio. Y creo que esa fue la acción que me costó la vida.

El cinturón hace su trabajo, y cuando estrello el coche el cinturón se ajusta y cuando intento quitármelo, no responde. Así que me quedo atrapado, e intento deslizarme por debajo del cinturón y quedo sentado en el suelo. Y es ahí donde el chico me apuñala por el lado izquierdo. Y siento que también lo hace por la espalda, pero al final gracias a toda la ropa que llevo encima ahora en invierno se amortigua la puñalada.

Y es ahí, que yo ya empiezo a gritar, cuando el agresor ve que ya no le queda más tiempo y decide irse con el robo.

G.T.- Sale a duras penas del vehículo y comienza a gritar, ¿tarda mucho en recibir las primeras ayudas?

Marcos.- Lo primero que intentas es reaccionar lo más calmadamente posible, y te quedas solo, en plena calle, después de que este chico se hubiera llevado todo lo que pudo, el dinero de la recaudación, pero también el teléfono móvil. El silencio es total a esas horas, piensas en tu vida, en tu familia, y empecé a gritar, pero como la gente no salía llegué a pensar que no se me escuchaba, porque no sabía cuál era la gravedad de la situación, de mis heridas en el cuello. Entré al coche, empecé a tocar el claxon, a hacer todo el ruido posible y ya sí empezaron a asomarse los vecinos a auxiliarme.

Fueron ellos los que llamaron a la policía

y tengo que decir que fueron muy amables, estuvieron muy pendientes de mí. Yo estaba temblando, por el frío pero también por los nervios, y me prestaron una manta y estuvieron allí conmigo.

G.T.- Cuando recogió a los chicos o durante el trayecto, ¿vio algún gesto sospechoso o parecía ser una carrera como otra cualquiera?

Marcos.- Como le dije a la policía, no pensé nada raro. Porque todo el mundo está bebido a esas horas un sábado por la noche. Tú no te imaginas que va a ocurrir algo parecido. Si el chico me dice "esto es un asalto", yo se lo doy todo, no me lo pienso. Pero es que no me dijo nada, directamente me agredió y yo creo que se sorprendió hasta el compañero, que nunca hizo nada, ni para ayudarme ni para evitarme esto. Yo creo que se le cruzó algo porque no le encuentro ninguna lógica, desde luego.

G.T.- ¿Cómo ha vivido esta situación su fa-

milia?

Marcos.- Tengo tres hijos, uno vive con su madre, y los otros dos pequeños conmigo, pero les he mantenido al margen de todo lo que ha sucedido. Intento que no se enteren de esto. Ellos saben que papá ha tenido un accidente con el coche. Lo que he querido es protegerles todo lo que he podido de esta situación.

El resto de la familia está tranquila porque me ven bien, yo también trato de poner el mejor humor que puedo. Y ahora que estoy en casa, con ellos, eso es lo que realmente importa.

G.T.- ¿Cree que el taxi es un trabajo seguro tras esta experiencia?

Marcos.- El temor a la inseguridad siempre está ahí. No somos conscientes de lo vulnerables que somos. De hecho, hace poco cogí un taxi del médico a casa y te das cuenta de que el compañero es vulnerable en cualquier momento del trayecto. Pero son cosas puntuales, no es habitual que suceda.

G.T.- ¿Se ha sentido arropado por los compañeros?

Marcos.- Estoy muy agradecido en nombre propio y en nombre de mi familia que han sido muchísimos los mensajes de apoyo en las redes sociales, porque esto es algo que no suele ocurrir habitualmente y las muestras de apoyo han sido increíbles.

Además, el pasado 14 de febrero me acerqué con Félix Moreno (responsable de la empresa Finantaxi para la que trabaja Marcos) y me hicieron entrega de los donativos recaudados por Gremial Madrid.

Estoy muy agradecido con todo el sector y con toda la gente que se ha implicado en esto.

Olga Lobo

Los agresores, detenidos y en prisión

Primero fue el agresor, un joven español de 20 años y sin antecedentes, el que se entregaba apenas 48 horas después de la agresión en la comisaría de Villa de Vallecas, en Madrid. No quiso desvelar la identidad del otro sospechoso. Los agentes procedieron a detenerle y a trasladarle a la comisaría local de Móstoles, donde se está llevando a cabo la investigación. Está acusado de un delito de homicidio en grado de tentativa. Días más tarde, la policía conseguía identificar al segundo ocupante del taxi y detenerle el 1 de febrero. En este caso, el detenido es "la misma persona que estaba siendo investigada como autora de otros robos con violencia en Móstoles", establecieron un dispositivo en los alrededores de su domicilio y consiguieron detenerle. En su caso se le imputa "un homicidio doloso en grado de tentativa y varios robos con violencia cometidos en Móstoles". En el registro domiciliario, los Policías incautaron varios objetos procedentes de robos sobre los que continúan las investigaciones. Los detenidos pasaron a disposición del Juzgado de Guardia que ordenó su ingreso en prisión.

AMBA

ASSOCIATION OF MBAS



AMBA ASSOCIATION OF MBAS

AMBA ASSOCIATION OF MBAS

El AMB contingenta las VTCs con un nuevo reglamento



Ada Colau presidiendo el Pleno el pasado 27 de febrero

A la espera del reglamento definitivo, el taxi del Área Metropolitana de Barcelona celebra una nueva victoria sobre las VTCs. En este caso legislativa, tras la aprobación por parte del pleno de la nueva normativa que regulará los vehículos de alquiler con conductor que, en ningún caso, podrán superar la ratio 1/30. Además, se establece que los servicios sean precontratados, para lo que se creará un registro electrónico de viajes.

Desde el sector confían en que esta normativa, que obligará a los vehículos de alquiler con conductor a tener una licencia municipal para poder operar en suelo urbano, sea tenida en cuenta en otras ciudades donde existe un problema similar. Y parece que así está siendo. Palma de Mallorca ha anunciado una medida similar, Valencia la ha propuesto y también se estaría estudiando en Madrid, según diversas fuentes.

Convencidos del éxito de esta herramienta, fueron los profesionales de la Agrupació Taxi Companys (ATC), que a nivel nacional

está integrada en Antaxi, los que en el mes de julio del pasado año decidieron presentarle al Área Metropolitana la propuesta. Luis López, presidente de ATC, nos explica en qué consiste el reglamento a grandes rasgos, ya que a día de hoy su contenido “es bastante generalista”.

Entre los aspectos esenciales que destacan, el reglamento limita el número de licencias que pueden realizar transportes urbanos dentro del área metropolitana. Esto se conseguirá mediante la concesión de una licencia municipal a las VTCs, que a día de hoy cuentan únicamente con un visado nacional de transporte. “Entiendo, porque todavía no se ha especificado exactamente cómo se hará, que los que podrán acceder a esta licencia municipal serán todos lo que

cumplan los requisitos que establece el AMB para su obtención y que además eso se hará por sorteo. Quizás tengan prioridad aquellas VTCs que ya eran de los ayuntamientos, unas 213 VTCs del tipo C”. Y, como el objetivo de esta normativa es mantener la proporción 1/30, estaríamos hablando de que solo podrían optar a esas licencias municipales unos 350 o 400 vehículos de alquiler con conductor más. De ser así, de las miles de autorizaciones VTC que se espera que el Tribunal Supremo conceda en Catalunya, pocas van a poder optar a estos permisos municipales para trabajar en Barcelona y el resto de municipios, 36, del área metropolitana.

Pero, además de contingentar su número, el reglamento también establece una serie de requisitos que lo que harán será obligar a las VTCs a operar como lo que son, vehículos de alquiler con conductor y no taxis. “En el reglamento consta que tienen que dar un servicio precontratado, que tienen que volver a la base, que no pueden estar

Los servicios de VTC tendrán que precontratarse

en la calle", enumera López que explica que el AMB ha hecho también informes sobre la ocupación que estos vehículos hacen de la vía pública. En este sentido, el presidente de Taxis Companys deja claro que hay asociaciones de VTCs que sí se han mostrado a favor de crear esta licencia municipal. "Lo que quieren es trabajar como lo que son, y por ello han participado con aportaciones a favor del reglamento", asegura.

Precontratación

Para acceder a una de las licencias municipales, se deberán acreditar una serie de cuestiones, como tener las autorizaciones pertinentes a nivel autonómico y nacional, acreditar la titularidad de la VTC en el momento de solicitar el permiso para operar en Barcelona y que se cumplen con las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social. Además, ninguna empresa podrá solicitar licencias para coches futuros, ya que tendrá que demostrar que cuenta con él para pedirla.

En cuanto a la precontratación, aspecto clave que diferencia este servicio del de taxi, el reglamento deja claro que las VTCs no podrán coger clientes a pie de calle y que todos los viajes deberán ser registrados a través de una web. Entre las cuestiones pendientes de definir, por ejemplo, se encuentra el tiempo mínimo previo de contratación, que desde el sector piden que sea de dos o más horas. Junto con estas cuestiones, la normativa también recoge las infracciones a las que se enfrentarán los propietarios de estas VTCs en caso de infringir la normativa. Desde leves a muy graves, los importes oscilan entre los 250 euros a los 4.001 euros.



Luis López, presidente de ATC

Seguridad jurídica

Desde el Ayuntamiento de Barcelona, su alcaldesa y presidenta a su vez del AMB, Ada Colau, asegura estar tranquila ya que esta normativa ha sido estudiada al detalle por sus servicios jurídicos y no temen las ame-

nazas de las asociaciones de VTC, que ya han anunciado que solicitarán la suspensión cautelar de la norma.

Para estas organizaciones, el Ayuntamiento de Barcelona y el AMB están asumiendo competencias que no le corresponden impidiendo el desarrollo de ciertas plataformas de transporte. Tampoco se descarta un movimiento del Gobierno central o de la propia Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) y que recurran esta normativa ante el Tribunal Supremo. En cualquier caso, lo que parece claro que solicitarán la suspensión temporal de la norma.

Ante esta posibilidad, desde ATC su presidente lo tiene claro. Si piden una cautelar, como ha sucedido con otras normativas que han afectado a los vehículos de alquiler con conductor, López no cree que se pare, aunque no descarta que finalmente pueda suceder.

Él insiste en defender el respaldo legal del reglamento. "Desde el sector hemos aportado tres informes jurídicos que coinciden básicamente en lo mismo: que no hay ningún problema en que el AMB y otros ayuntamientos establezcan esta licencia municipal. Todos reconocen las competencias que los ayuntamientos tienen sobre la gestión del transporte urbano dentro de su municipio. Y por delegación de competencias, dentro del área de prestación conjunta que es, toda ella, un área urbana", nos explica. Además de esto, López insiste en que cuando presentaron el proyecto, el AMB, que se ha apoyado en otros informes propios y de bufetes externos, les aseguró que se llevaría a cabo "si en caso de ir a un contencioso no lo perdían". Para el presidente de ATC, el hecho de que finalmente el AMB lo haya sacado adelante significa que tiene la plena

Las licencias municipales se repartirán por sorteo

taxímetros Barcino

ESPECIALISTAS EN INSTALACIÓN
Y MANTENIMIENTO DE EQUIPOS PARA EL TAXI

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



VISÍTANOS

c/ Bac de Roda, 143
08018 BARCELONA

Tel: 93 225 95 89

www.taximetrosbarcino.com



El sector del taxi en el Pleno del Consell del AMB

seguridad de que puede hacerse con total legalidad.

Además, cree que si finalmente otros ayuntamientos se animan a implementar licencias municipales para las VTCs, el con-

tencioso ya no sería únicamente en contra del AMB. “Espero que sea así, porque el sector ya lo está pidiendo en otras ciudades, y hay ayuntamientos que nos han dado la razón desde el principio y que ahora han

visto que sí se puede llevar a cabo”, advierte.

Y es que a nivel sectorial, la recepción de esta medida ha sido, en general, muy positiva. Aunque desde ATC lamentan no haber contado con el apoyo del sector de Barcelona desde el principio, agradecen el respaldo que ahora está teniendo la normativa. Tanto Élite Barcelona como el STAC se han mostrado satisfechos con el reglamento a la espera de su aprobación definitiva. Desde las nacionales sin embargo, no todos lo ven tan claro. Mientras que Antaxi y Fete están convencidos de su legalidad, Fedetaxi ha mostrado abiertamente ciertas reticencias.

El presidente de la Agrupació también ha querido manifestar su agradecimiento a Ada Colau que “desde el primer encuentro ha mostrado su apoyo al sector y su postura contraria a lo que ella denomina “uberización de la sociedad”.

Ella y su equipo han sido los primeros en atreverse a regular un negocio, el de las VTCs, que afecta directamente a los ayuntamientos y sobre el que, sin embargo, estos no tenían ningún poder. Hasta ahora.

Olga Lobo

Tres informes y una misma conclusión

“Nosotros hemos aportado, desde ANTAXI y por delegación ATC, tres informes jurídicos que reconocen las competencias que los ayuntamientos tienen sobre la gestión del transporte urbano dentro de su municipio”. Esa es la respuesta que da Luis López, presidente de ATC, cuando le preguntamos si tiene miedo de que este Reglamento sea impugnado.

Dos de estos informes han sido elaborados por Avelino Blanco, Catedrático de Derecho Administrativo de la Universitat de les Illes Balears, uno de ellos a petición de Gabriel Moragues, presidente de la Federación Independiente del Taxi Balear y miembro también de Antaxi, y un segundo informe basado exclusivamente en el área metropolitana de Barcelona. “En los dos reafirma que los ayuntamientos tienen competencias. Y lo avala también la Ley catalana del taxi, el Estatut de Catalunya e incluso la Ley GUM”, añade López. “En su exposición de motivos esta ley alega que se pueden imponer autorizaciones más restrictivas de las que ponga el estado cuando se pueda dar una situación en la que no puede garantizarse la regulación de ciertos servicios”, nos explica López, que añade, “el libre mercado está garantizado para las empresas, pero aquellos sectores que están regulados por la administración y con tarifas intervenidas tienen que ser protegidos, y si la manera de protegerlas no es suficiente con una autorización nacional, pues tendrá que hacerse con una autorización local”, asegura López.

Además de los dos informes de Blasco, existe un tercer informe, elaborado por el bufete Baños-León y encargado por la Federación Profesional del Taxi de Madrid, que “no solo dice que el AMB puede poner una autorización, sino que está obligado a ponerla porque las autorizaciones de transporte tienen que ir ligadas a una licencia municipal. En el caso del taxi, la tenemos, pero no las VTCs”. Según este tercer informe, esas autorizaciones que a día de hoy operan sin esa licencia municipal “están incumpliendo la ley”.

Valencia, a favor de una autorización urbana

El ayuntamiento de Valencia ha aprobado, de forma unánime, una declaración institucional de apoyo al sector del taxi. Además, ha pedido a Fomento y a la Consellería competente mecanismos de control para mantener los criterios de proporción 1/30 y establecer procedimientos para exigir un tiempo mínimo de dos horas entre la contratación y la prestación del servicio VTC. Otra de las reclamaciones incluidas en la declaración es la posibilidad de exigir a vehículos de alquiler con conductor contar con una autorización de funcionamiento urbana añadida a la exigida por el Ministerio de Fomento. Para ello sería necesario un informe previo del Ayuntamiento para valorar la incidencia de la concesión sobre el servicio público del taxi, la movilidad y el medio ambiente. También pide reforzar la inspección y las sanciones para detectar y eliminar prácticas de intrusismo por captación ilegal de clientes y operar en áreas de influencia del taxi.



ASSOCIATI

MEMBRI



ASSOCIATI
MEMBRI

En la Comunidad de Madrid

Sin consenso, la reforma del Re

Con retraso sobre el plazo esperado por el sector, la modificación del Reglamento del Taxi que prepara la Comunidad de Madrid continúa su periplo administrativo. Con pocas novedades, hemos accedido a lo que pueden ser algunas líneas maestras de la nueva normativa: la persecución del arriendo o el taxi compartido. Ahora, expuestas las alegaciones de todas las asociaciones, comienza una fase de estudio que desembocará en la renovación de la normativa autonómica que, por falta de consenso, no contemplará cambios importantes.



Cristina Cifuentes, presidenta de la CAM presidiendo la reunión con responsables del taxi madrileño

El último Reglamento del Taxi de la Comunidad de Madrid se aprobó en 2005. Mucho ha cambiado el taxi desde entonces y también la sociedad en la que vivimos. Si en aquel momento uno de los artículos que más confrontación creó entre asociaciones era el número máximo de licencias por persona física, ahora los problemas se concentran en cómo legislar para que el taxi tenga las herramientas necesarias que le ayuden a competir en igualdad de condiciones frente a los vehículos de alquiler de conductor.

Sin embargo, a pesar de la importancia de actualizar una normativa que lleva 13 años igual, los cambios que se han conocido hasta ahora, momento en el que se ha trasladado a las asociaciones un nuevo borrador, resultan bastante escasas. Desde la Comunidad de Madrid siempre han mantenido que no se llevarían a cabo cambios importantes o estructurales sin contar con un amplio consenso por parte del sector.

Así lo ha trasladado en varias ocasiones el Director General de Transportes de la Comunidad de Madrid, Pablo Rodríguez Sardiñero, al sector. En público y en privado.

Lo cierto es que, a pesar de esta petición de unidad, las cuatro asociaciones que forman parte del nuevo Comité de Transpor-

tes regional, Federación Profesional, Asociación Gremial, Élite Madrid y la Asociación Madrileña, solo se han puesto de acuerdo a la hora de presentar apenas 7 puntos en común.

Entre los aspectos que el taxi sí está de acuerdo en modificar destaca, sin duda, pedir un incremento en el control al arriendo y, de esta manera, intensificar la lucha para erradicarlo. Para ello piden ampliar las razones para la extinción de las licencias en lo que se refiere a la gestión de las mismas. De esta manera, las cuatro asociaciones creen que la redacción actual, en la que se consideran motivo para la extinción de la licencia "el arriendo, cesión o traspaso de la explotación de la licencia o del vehículo afecto a la misma" no es suficiente, y piden incluir la figura del "apoderamiento a terceros", es decir, "la explotación por mandato u otro contrato similar".

Las asociaciones se han mostrado unánimes también al pedir que quede reglamentado que una misma persona no pueda ser titular de un taxi (VT) y una VTC. Una petición controvertida que, a pesar de contar con el respaldo del sector, es probable que finalmente se quede fuera por cuestiones jurídicas. Como ha explicado a nuestro medio Sergio Vega, presidente de Élite Madrid, es

glamento se queda a medias

muy difícil restringir a un titular de licencia que no ejerza otra actividad, aunque esta suponga una competencia directa con el servicio que presta dentro del taxi. "Es como si le pedimos que no puedan tener una farmacia, o un bar", aclara.

Por esta razón, las asociaciones están empezando a moverse para, por lo menos, poner más difícil a quienes tengan VT y VTC su afiliación en organizaciones representativas.

Según hemos podido saber, la Asociación Madrileña del Taxi, en una próxima asamblea extraordinaria prevista para mayo, pretende impedir que titulares de VTCs puedan ser socios de AMT, algo que también contempla someter a votación de sus socios la Federación Profesional del Taxi en su asamblea ordinaria del 17 de marzo.

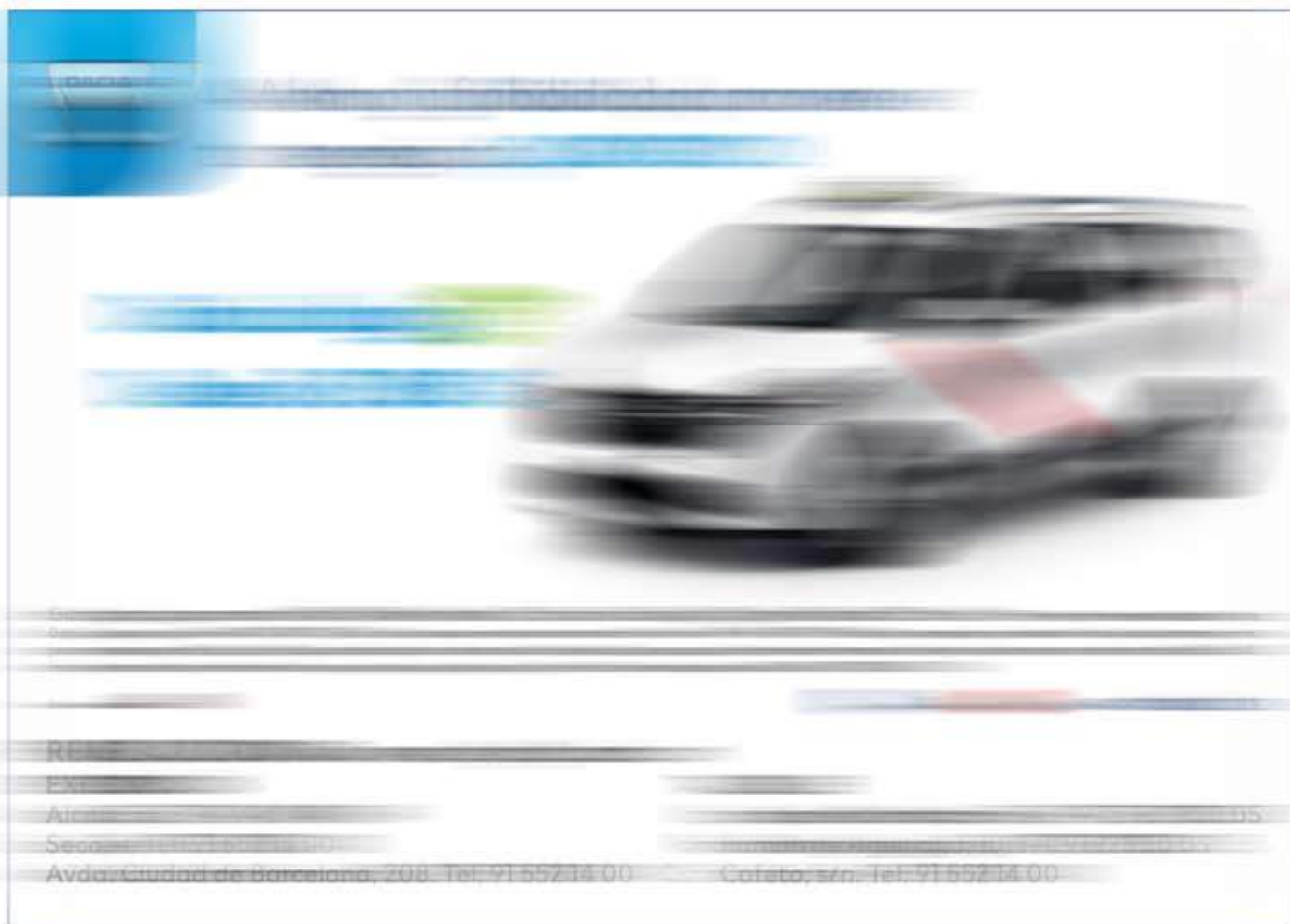
El sector quiere impedir que los titulares de taxi tengan VTCs

También hay consenso a la hora de solicitar que se pueda recoger a clientes de otra localidad para los servicios precontratados vía telemática, siempre que el servicio sea iniciado en la localidad o área de prestación conjunta a la que corresponda cada licencia y siempre que finalice en la zona, área de inicio. Otro aspecto que ha contado con el beneplácito de las cuatro asociaciones son la liberalización de los modelos a elegir, algo que ya está contemplado, por ejemplo, en

la Ordenanza Municipal del Taxi de Madrid, pero que de esta manera se reforzaría legalmente.

En cuanto al régimen sancionador, las asociaciones no entran a discutir el borrador, aunque sí sugieren subir a falta grave cuestiones relativas a la falta de aseo, vestimenta inadecuada o al descuido del vehículo. Además, se muestran de acuerdo en la regulación de la actividad de comercializadores digitales o intermediarios, adecuándola a la normativa de transportes.

Crear una cartilla por puntos para corregir conductas inadecuadas por parte de algunos profesionales y contemplarse la posibilidad de crear un servicio de taxi compartido, son otras de las alegaciones conjuntas que ha presentado el sector.





Tras la reunión, Cifuentes compareció en rueda de prensa

El apoyo de Cifuentes

Con respecto a esta última petición del taxi, y a pesar de que en el borrador del Reglamento al que hemos tenido acceso no se contempla, lo cierto es que la presidenta de la Comunidad de Madrid, Cristina Cifuentes, sí que ha anunciado su intención de ampliar un servicio que a día de hoy solo se permite en municipios de hasta 5.000 habitantes. La intención del Gobierno regional, tal y como explicó, es hacerlo extensible a todas las localidades de la región independientemente de su población para que los profesionales puedan ofrecer a los usuarios un servicio compartido “avalado por la imagen de seguridad que dan los taxistas madrileños”.

Este fue uno de los aspectos que trasladó la propia presidenta al sector en un encuentro con las asociaciones del sector el pasado 19 de febrero. No fue el único tema a tratar en una reunión en la que Cifuentes aprovechó para trasladar su apoyo al sector. “Estamos en un momento de cambio donde el mercado está sufriendo una transformación y esto obliga a un nuevo marco normativo”, aseguró la presidenta, que pidió al resto de administraciones que se sumaran a ese esfuerzo.

En este sentido también se anunció que la Comunidad de Madrid pediría al Ministerio de Fomento endurecer el régimen sancionador por infracciones cometidas por vehículos VTC e informó de que solicitarán a la Abogacía General de la Comunidad de Madrid un informe que aclare las competencias de la propia Comunidad para regular el sector.

La presidenta de la CAM, que calificó de “muy interesante” la reunión mantenida con los taxistas, resaltó el compromiso de su administración para garantizar el desarrollo de la actividad del sector del taxi. Un sector que ha calificado como fundamental dado que “da empleo a 22.000 familias en Madrid y que genera un volumen de negocio anual cifrado en más de 1.000 millones de euros”. “Si todos ponemos de nuestra parte, el taxi tendrá un largo futuro por delante, que es lo que todos queremos”, ha declarado.

Cifuentes: “El taxi tendrá un largo futuro por delante”

En relación con la convivencia del taxi y las VTCs, la presidenta cree que es necesario “conseguir un régimen de competencia leal” entre el taxi y las plataformas surgidas de la mano de las nuevas tecnologías, “evitando tensiones que no resultan beneficiosas para nadie”. Tras este encuentro, el sector volverá a mantener un encuentro en marzo con la Comunidad de Madrid para desarrollar en profundidad estas medidas. Será, en principio, con la Consejera de Transporte, Rosalía Gonzalo, el próximo 13 de marzo.

Satisfacción y expectación

Esta ha sido la primera reunión que ha mantenido la nueva sección taxi del Comité Madrileño de Transportes con el gobierno autonómico. Representantes de las cuatro organizaciones acudieron a un encuentro muy solicitado por el propio sector y que, en términos generales, ha sido valorado de forma positiva por las asociaciones.

Eso sí, existe cierta expectación por conocer la redacción final del Reglamento ahora que vuelve a entrar en una nueva fase de estudio de alegaciones para, posteriormente, presentar un nuevo documento. Aunque no todas las asociaciones han querido facilitar sus alegaciones particulares al margen de las consensuadas, sí sabemos que, en el caso de Federación Profesional del Taxi se han mostrado satisfechos con el compromiso adquirido para luchar contra el arriendo y la cesión de la gestión. Julio Sanz, presidente de FPT, pidió que esta práctica se erradicara de forma radical porque, aseguró “en ocasiones va de la mano de los titulares de VTCs”.

Con respecto al régimen sancionador, Sanz solicitó que se endurezcan las sanciones para aquellos que las infrinjan constantemente. “No pedimos para los demás lo que no pidamos para nosotros mismos”, aseguró. Por otro lado, Federación también ha informado que ha trasladado a la presidenta la posibilidad de modificar el Reglamento para habilitar determinados recorridos del taxi para que pueda ser compartido por los usuarios reduciendo el precio del servicio. Al respecto, Sanz ha destacado que es una buena alternativa para que los usuarios “puedan utilizar de forma económica el taxi a determinadas horas a las que otros transportes públicos no funcionan”.

Desde Gremial Madrid, su presidente Miguel Ángel Leal, cree que el nuevo Reglamento debe introducir herramientas competitivas que permitan al taxi adaptarse a la nueva situación del mercado. En este punto, Leal ha explicado que los ciudadanos actualmente “demandan servicios y compartir taxi”. “Nos queda un duro trabajo por hacer y los madrileños y turistas saldrán recompensados”, ha manifestado.

Entre esas medidas, además del taxi compartido, desde Gremial apuestan por la implantación de tarifas máximas o la posibilidad de ofrecer a los usuarios descuentos en el precio de los trayectos. “Tenemos que pensar en el usuario y en lo que éste necesita y

THE FUTURE IS NOW

THE FUTURE IS NOW

THE FUTURE IS NOW



THE FUTURE IS NOW



THE FUTURE IS NOW

THE FUTURE IS NOW

THE FUTURE IS NOW

THE FUTURE IS NOW

THE FUTURE IS NOW



El sector espera más de la modificación del reglamento

desde la Asociación Gremial seguiremos trabajando en ello pues es lo que los ciudadanos están demandando”, asegura Leal.

Una de las asociaciones que más alegaciones ha presentado, y ha publicado a través de sus diferentes redes sociales, ha sido Élite Taxi Madrid. Su presidente Sergio Vega ha explicado que se trata de una ocasión propicia para tratar de ajustar y cambiar algunas cuestiones del Reglamento que no satisfacen del todo a su asociación. No obstante, a pesar de haber alegado a casi la totalidad del borrador, lamenta que muchas de sus peticiones sean tenidas en cuenta, el no contar con el respaldo de otras organizaciones. Por ejemplo, Élite ha planteado que, para luchar contra el arriendo, se obligue a los taxistas que se vayan a jubilar a vender en el plazo de un año la licencia, de forma similar a como se recoge en el Reglamento del Taxi de Andalucía.

Por otro lado, Vega cree que es importante actualizar la ley de transportes de la comunidad de Madrid para que realmente se pueda combatir la vulneración constante que están poniendo en práctica las empresas de Uber y Cabify. Recuerda que la Comunidad tiene competencias para regular la actividad de las VTC y no refugiarse en la excusa de que solamente desde el Ministerio de Fomento es posible realizarlo. A diferencia de FPT y Gremial, Élite es partidaria de adaptarse a los tiempos manteniendo el taxímetro como verdadero valor de protección y tranquilidad para los usuarios. También discrepa en el planteamiento del taxi compartido, ya que considera “injusto” que solo puedan beneficiarse de este posible nicho de mercado los taxistas que tengan radioemisora o app para trabajar. En su opinión, habría que estudiar otras fórmulas para que este servicio compartido fuera efectivo para

el conjunto del sector.

Por último, Felipe Rodríguez, de la Asociación Madrileña del Taxi, que consideró “fructífera” la reunión entre taxistas y gobierno regional, insistió en el daño que están haciendo las VTCs al sector y ha abogado también en que sea Fomento quien endurezca las sanciones a este transporte. A este respecto, Rodríguez ha señalado que es fundamental la labor inspectora para acabar con la competencia desleal de los vehículos de alquiler con conductor. “De cada 10.125 inspecciones realizadas, el 40% de los vehículos fueron sancionados”, en referencia a los últimos datos de la Comunidad de Madrid.

Entre sus propuestas al Reglamento, a las

que hemos tenido también acceso, la Asociación Madrileña apuesta por introducir la persona jurídica, aumentar hasta 50 el número de licencias por titular o establecer una serie de elementos distintivos para los taxis de ayuntamientos que no dispongan de normativa sobre colores o distintivos. Para ellos, expone en sus alegaciones, piden que sean blanco con franja azul, además de llevar el escudo del ayuntamiento y el módulo luminoso en el techo.

De momento se abre un nuevo proceso administrativo que desembocará en un nuevo Reglamento que obligará, otra vez, a modificar las ordenanzas municipales.

Olga Lobo / Javier Izquierdo

La Ley de transportes no se toca, de momento

Si la modificación, y actualización, del Reglamento es importante para el sector, también lo es la de la Ley de Transportes de la Comunidad de Madrid. Sin embargo, tal y como hemos podido saber, de momento no hay intención de tocarla porque el Gobierno de Cristina Cifuentes no cuenta con el respaldo de su principal apoyo, Ciudadanos, para llevar a cabo una modificación que implicaría su aprobación en la Asamblea madrileña.

Y precisamente es esta imposibilidad de cambiar la Ley la que deja sin reglamentar a los vehículos de alquiler con conductor, algo que desde el sector creen que debería acometerse.

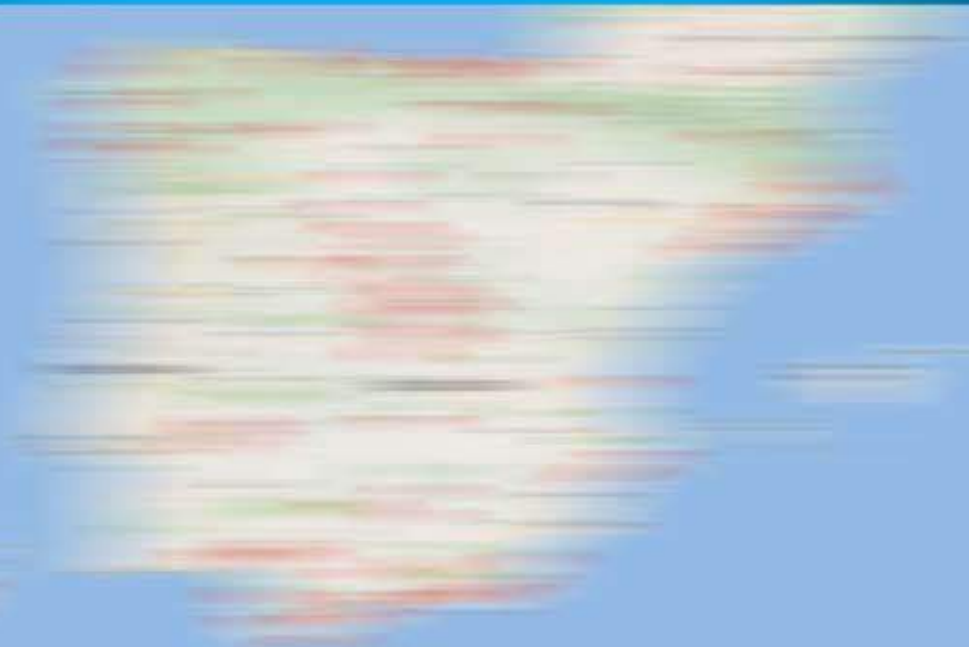
“La Ley está vacía de contenido a este respecto”, ha señalado el presidente de Élite Madrid, Sergio Vega, razón por la que las asociaciones también decidieron consensuar, y presentar, una serie de modificaciones a dicha Ley autonómica.

Las asociaciones piden, por ejemplo, que se establezca un plazo de 60 días para la “forzosa prestación del servicio” por parte de las VTCs desde que estas son concedidas. También contemplan como sanción muy grave “la gestión y apoderamiento a terceros, por cualquier forma jurídica de las licencias”

Además, piden que en los contratos consten los datos de cliente/pasajero efectivo, dejando sin validez aquellos que se establezcan con carácter global o en los que figure la empresa operadora o intermediaria como tal. Sobre las hojas de ruta, las asociaciones piden que se únicamente sean validadas a través de una plataforma pública digital.



THE UNIVERSITY OF THE SOUTH PACIFIC



THE UNIVERSITY OF THE SOUTH PACIFIC
SCHOOL OF BUSINESS

THE UNIVERSITY OF THE SOUTH PACIFIC

“Feria del Taxi debe ser un reflejo nuevos retos”



José Antonio Rojas, director de la Feria del Taxi

Ya consolidada con más de doce ediciones, en su ruta itinerante, el escenario de la Feria del Taxi se instala este año en Madrid e incorpora varias novedades. Cambia la localización a la Casa de Campo y adelanta dos meses la celebración, pasa a septiembre, coincidiendo con la Semana Europea de la Movilidad (SEM). Todo un símbolo para la ciudad y el sector teniendo en cuenta que en esta ocasión solo habrá coches ECO y CERO en la Feria. Además, contará por primera vez con el Ayuntamiento de Madrid como expositor en el recinto ferial, una participación que para el director de la Feria, José Antonio Rojas puede ser “muy fructífera” tal y como explica en esta entrevista.

Gaceta del Taxi.- La Feria del Taxi 2018 se celebra en Madrid con una importante novedad. Será en el mes de septiembre, en vez de en noviembre como habitualmente. ¿A qué se debe este cambio de fecha?

José Antonio Rojas.- Todos sabemos que el papel del taxi en la movilidad de una ciudad como Madrid o Barcelona es un elemento indispensable, así que hemos considerado

oportuno integrarnos en las celebraciones de la Semana Europea de la Movilidad (SEM).

G.T.- Además de celebrarse dos meses antes, la Feria se traslada de ubicación al Pabellón de Cristal. ¿Por qué se han decidido por esta nueva localización?

J.A.R.- Hemos trasladado la ubicación de la Feria al Pabellón de Cristal de la Casa de Campo por diversos motivos: es más céntrico, está mejor comunicado, rodeado por un entorno verde que lo hace muy agradable y, además, dispone de parking gratuito para los asistentes. Más allá, es un lugar emblemático de la ciudad de Madrid.

G.T.- La Feria lleva años apostando por la movilidad sostenible, a través de la presencia de vehículos y energías alternativas. ¿Puede

adelantarnos algún dato sobre este punto?

J.A.R.- Las energías alternativas son cada vez más una realidad y una necesidad. Por eso tiene tanta presencia e importancia de Feria del Taxi. Hemos destinado una amplia Zona para Ecotest Drive porque, como decía, somos conscientes de lo relevante del asunto y pensamos que la consciencia ecológica es un factor clave para la buena implementación de las medidas europeas en las ciudades. Los taxistas tendrán la oportunidad de conocer y probar vehículos eléctricos, GNC y GLP. Estamos trabajando en ello, y esperamos tener presencia de vehículos como Taxi London o Tesla.

G.T.- Pero el taxi es también tecnología. En este campo, ¿qué se encontrarán los taxistas en la Feria?

J.A.R.- Aún es pronto para confirmar marcas, pero habrá representación de aplicaciones tecnológicas, tanto dirigidas al colectivo del taxi como al usuario final. Aparte de esto, somos conscientes de que la tecnología ha llegado a todos los aspectos de la profesión del taxi y es por ello que también estarán presentes empresas de software. Las grandes marcas del sector también presentarán en Feria del Taxi sus propias implementaciones de desarrollo tecnológico.

G.T.- También como novedad, están trabajando para que el Ayuntamiento de Madrid participe oficialmente, y por primera vez, en la Feria del Taxi. ¿Cómo van las negociaciones?

J.A.R.- Estamos seguros de que el acuerdo con el Ayuntamiento de Madrid va a reflejar su preocupación por conciliar el sector del taxi con las necesidades de la ciudadanía. Estamos formulando una participación activa con mayor presencia e implicación en las Jornadas del Taxi. El Ayto tiene mucho contenido para divulgar y compartir y pensamos que Feria del Taxi es el lugar ideal para entrar en contacto directo con el sector. Creemos firmemente que la participación del Ayto puede ser muy fructífera, y servirá para construir puentes entre el taxi y las instituciones, ya que con su presencia impulsan la integración del sector en el global de la ciudad.

Esta edición 2018 será en septiembre, coincidiendo con la SEM

de la realidad y adaptarse a los

G.T.- Al igual que ediciones anteriores, la Feria quiere volver a celebrar conferencias con temas de interés para los profesionales. ¿Se conocen ya los temas previstos?

J.A.R.- Estamos diseñando el programa de contenidos, así como ponentes y entidades colaboradoras, siempre sin perder de vista que debe estar compuesto por los temas candentes de la actualidad: movilidad, normativa, sostenibilidad... así como incluir en nuestra agenda el formato de debate sobre preocupaciones y el futuro de nuestro sector. Este año habrá la presentación del libro de Javier Leralta. Estamos contentos de que esto sea así.

Compromiso solidario

G.T.- A fecha actual, ¿cómo están respondiendo las asociaciones del taxi para esta edición?

J.A.R.- Feria del Taxi debe ser un fiel reflejo de la realidad del sector, que es cambiante y debe adaptarse a los nuevos retos de la sociedad. Por ello, las Asociaciones tienen y deben tener un peso específico en Feria del Taxi. Como en cada edición, las Asociaciones son colaboradores indispensables de la Feria: siempre estamos dispuestos a destinar un espacio para sus actividades, reuniones, congresos, etc.

G.T.- Tenemos entendido que en esta ocasión se habilitará un espacio "market" para la venta de productos. ¿Puede confirmarnos que esto será así?

J.A.R.- Cada decisión que tomamos responde a escuchar tanto a nuestros expositores como a nuestros visitantes, los taxistas. De este modo, cada año intentamos incorporar nuevas propuestas que responden a inquietudes del colectivo. Uno de los objetivos de este año es la creación de un nuevo espacio: la zona market, donde las pequeñas empresas puedan encontrar un punto de venta directa al taxista. Queremos que haya intercambios y venta de cualquier producto y/o servicio que el taxista pueda necesitar. Queremos que haya ofertas para que las empresas se den a conocer entre los taxistas y para que éstos se vean beneficiados y tengan un aliciente para asistir a la Feria.

“La tecnología ha llegado a todos los aspectos de la profesión”

La idea está teniendo muy buena acogida, y estamos seguros de que esta nueva experiencia será todo un éxito.

G.T.- En 2016 fue el caldo solidario y el pasado año colaboraron con el Hospital Sant Joan de Déu. ¿También habrá un proyecto solidario en esta edición?

J.A.R.- Desde la organización de Feria del Taxi sentimos un compromiso con causas locales. En Barcelona, como bien dices, los taxistas tienen un compromiso activo con el Hospital Sant Joan de Déu, dedicando parte de su tiempo a acciones desinteresadas para ayudar a familias con niños en tratamiento contra el cáncer. En la Feria Taxi 2017 estas acciones cristalizaron con la venta de un calendario solidario. El caldo solidario de la Feria Taxi 2016, en Madrid, fue un enorme éxito de participación, coincidiendo con la gran recogida del banco de alimentos de Madrid. Estamos muy ilusionados con la colaboración de este año, con Cris contra el Cáncer, una organización independiente cuyo objetivo es fomentar y financiar proyectos de investigación para el tratamiento y cura del cáncer,

tanto para adultos como para niños. Pronto podremos confirmar cuál será la acción concreta que realizaremos con ellos.

G.T.- ¿Qué les diría a los taxistas para que acudan a esta nueva edición en Madrid?

J.A.R.- Feria del Taxi es, cada vez más, el punto de encuentro anual para todos los protagonistas del sector del taxi. Es pronto todavía para confirmar más datos, pero todo apunta a que la presencia de empresas internacionales siga aumentando. El carácter internacional de la Feria no se cierra únicamente a empresas, sino también a la presencia de taxistas de toda Europa. Feria del Taxi no es solo un punto de encuentro con otros profesionales donde poner en común inquietudes, sino que también es un espacio en el que se generan conexiones fructíferas con empresas, instituciones, etc. Este año, en Madrid, celebraremos las II Jornadas del Taxista y la Movilidad Urbana, y desde aquí convocamos e invitamos abiertamente a todos los profesionales del sector a que asistan y participen en ellas.

No quisiera acabar la entrevista sin subrayar el hecho de que en Feria del Taxi resulta vital la presencia tanto de taxistas, asociaciones, empresas e instituciones. Sin estos agentes, sería imposible tener una visión global del sector y se perderían oportunidades de sinergia entre ellos. Os esperamos a todos los días 15 y 16 de septiembre en el Pabellón de Cristal de la Casa de Campo.

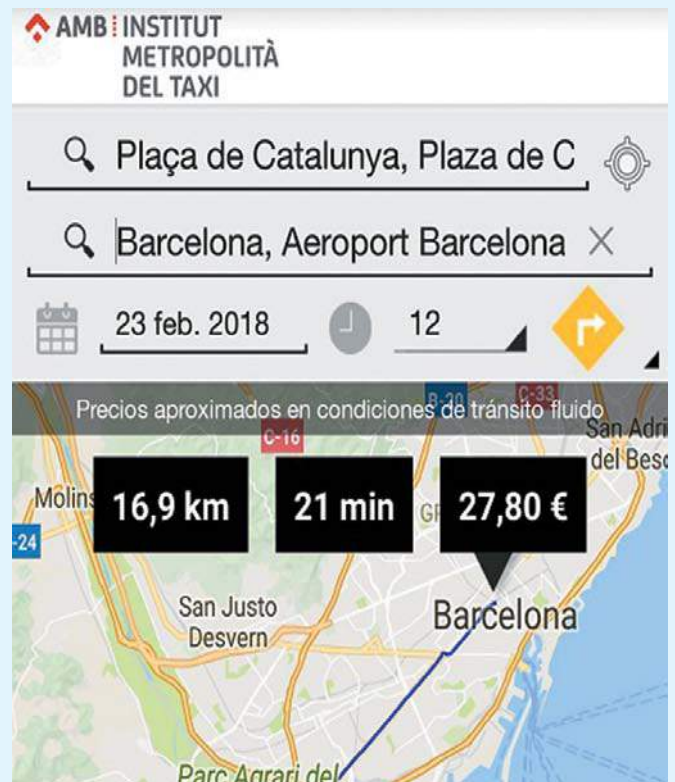


Cambiar el sistema tarifario para ser más competitivos

Es lo que ha solicitado el Sindicat del Taxi de Catalunya a través de su Unió Intercomarcal de Barcelona (UIB) al IMET. Para ello cree que sería positivo que el taxi pudiera ofrecer precios anticipados a los usuarios de radioemisoras y apps en función de lo que establece la aplicación del propio Institut. Además, tendrá en cuenta las diferentes circunstancias como el tráfico, y otro tipo de incidencias que pudieran surgir a lo largo del recorrido. "El sector ha de competir no sólo con los precios cerrados sino también con otras posibilidades", señalan desde el Sindicat, y enumeran los precios fijos y los pagos por plaza para determinados recorridos como otras opciones. Eso sí, "siempre con la supervisión de la Administración".

Reclaman las 9 plazas

El Sindicat también ha vuelto a solicitar que el taxi de Barcelona y su Área Metropolitana disponga de vehículos de hasta 9 plazas. Desde el Sindicat señalan que ayuntamientos de fuera del Área de Metropolitana de Barcelona han solicitado este tipo de vehículos, siendo autorizados de forma inmediata por la Generalitat de Catalunya. Todo ello, explican, para dar un mejor y amplio servicio al realizado hasta ahora. Además, estos taxis de mayor capacidad podrían estar habilitados para personas de movilidad reducida y ser ecológicos. "Nos encontramos con un sector que está creciendo de forma paralela al taxi (VTCs) y que dispone de este tipo de vehículos sin que nuestro sector pueda ofrecer", insisten desde el Sindicat. Aseguran "que hay demanda suficiente de servicio de taxis de estas características".



El precio estaría marcado por la app del IMET

El área única del Vallés dará servicio a más de 240.000 habitantes



18 municipios formarán parte de esta área única

El área única del Vallés amplía a 18 los municipios en los que dará servicio, lo que proporcionará taxis a más de 240.000 habitantes. Con esta ampliación, el área, que hasta ahora agrupaba a 13 localidades, se convierte en el primer ámbito de Catalunya en servicio de taxi, solo por detrás del Área Metropolitana de Barcelona. Durante la reunión, celebrada en el municipio barcelonés de Mollet de Vallés, también se ha decidido congelar las tarifas. El pasado año, según los criterios de unificación del área, se tomó como referencia tarifaria los municipios que tenían la tarifa

más baja. De esta manera, los habitantes de las localidades que se han incorporado al área también podrán desplazarse con esta tarifa unificada. Por su parte, los taxistas podrán utilizar las paradas de los 18 municipios que conforman el área única, conformado por L'Ametlla del Vallés, La Garriga, La Llagosta, Lliçà de Vall, Martorelles, Mollet del Vallès, Palau-solità i Plegamans, Paret del Vallès, Polinyà, Sant Fost de Campsentelles, Sant Maria de Martorelles, Santa Perpètua de Mogoda, i Sentmenat, Caldes de Montbui, Castellar del Vallés, Sant Feliu de Codines, Santa Eulàlia de Ronçana y Tagamanent.

1. **Introduction**
2. **Methodology**

3. **Results**
4. **Discussion**
5. **Conclusion**

6. **References**

7. **Appendix**

8. **Index**

9. **Abstract**

10. **Keywords**



11. **Summary**

12. **Notes**



13. **References**

14. **Index**



15. **Conclusion**

16. **Appendix**

17. **Index**

18. **References**

19. **Index**

Voluntarios del taxi presentes durante la Feria ARCO

50 voluntarios de la asociación Élite Taxi Madrid han estado durante tres días en la feria ARCO para mejorar el servicio de taxi y evitar la captación ilegal por parte de vehículos de alquiler con conductor. 6 voluntarios entre las puertas norte y sur del recinto ferial, en un turno rotatorio de dos horas, han estado trabajando para facilitar el acceso al taxi de los visitantes y promocionar este transporte. Por otro lado, otro grupo de voluntarios se encontraba en las inmediaciones para velar por el cumplimiento de la normativa por parte de los vehículos de alquiler con conductor. Desde Élite Taxi además, habían solicitado por registro que las administraciones competentes velaran por el buen servicio durante ARCO para evitar que sucedieran casos similares a los ocurridos en FITUR.



Miembros de Élite durante ARCO

Tarifas fijas para conectar Madrid y la periferia

La Federación Profesional del Taxi de Madrid ha presentado algunas alternativas para mejorar la prestación del servicio de taxi. Entre las posibles medidas, Julio Sanz, presidente de la asociación, ha asegurado que están trabajando en sintonía con el Ayuntamiento en adaptar la tarifa, dentro de las posibilidades que ofrece la normativa, para definir un proyecto de tarifas fijas en determinados recorridos y a determinadas zonas, como ejemplo los intercambiadores que se encuentran en la capital. Estos servirían de punto de partida para conectarlos con municipios periféricos a Madrid. "Es una buena idea para que el usuario pueda desplazarse donde no puedan llegar a determinadas horas ciertos transportes". Con respecto a la imagen, desde Federación han recordado que están trabajando también con el Ayuntamiento en la implantación de unas pautas mínimas de uniformidad que sirvan para mejorar aún más la impresión de los usuarios que, según el informe, supera en estos momentos el notable.



Julio Sanz, presidente de FPT

Borrador para el uso del carril rápido de Santander



Encuentro entre el ayuntamiento y representantes del taxi

El Ayuntamiento y asociaciones de taxistas han acordado un borrador con normas de uso del carril rápido por parte de los taxis locales. Para ello, han establecido los puntos en los que estará permitido detenerse para dejar pasajeros y las condiciones en las que deberán realizarse estas maniobras.

El presidente de Radio-Taxi, Manu Andoni Ruiz ha señalado que la implantación del carril rápido ha agilizado la circulación en el centro, lo que permite prestar un servicio más rápido y, también, más barato para los usuarios de los taxis santanderinos. Con el objetivo de seguir garantizando esa fluidez y una adecuada utilización del carril rápido, el borrador establece que los taxis locales podrán circular por este carril y podrán detenerse en cualquier punto del mismo cuando el usuario tenga movilidad reducida o en circunstancias excepcionales. En el caso del resto de usuarios, los taxis podrán detenerse para dejar pasajeros en seis puntos del trazado y, además, se han iniciado conversaciones para habilitar otro más en el Acceso al Palacete del Embarcadero.

El juicio contra el ROTT será el 17A

El taxi tiene una importante cita judicial el próximo 17 de abril, día en el que se celebrará la vista sobre el contencioso administrativo contra el Reglamento de Ordenación del Transporte Terrestre, ROTT, que legisla el 1/30. El litigio fue impulsado por la CNMC, en abril de 2016, al considerar que dicha normativa vulnera la Ley de Garantía de Unidad de Mercado y la de Competencia. Dos años después, la Sala III del Tribunal Supremo tendrá que decidir si el 1/30 es compatible con la Ley de Garantía de Unidad de Mercado. Para ello contará con las alegaciones y pruebas presentadas por ambas partes, incluyendo los datos de servicios efectuados a través de Uber y Cabify.

Tal y como explica Fedetaxi en nota de prensa, el fallo de esta sentencia puede suponer "permitir o prohibir la liberalización de los servicios de estos vehículos y de las plataformas digitales que comercializan sus servicios". También están en juego, recuerdan, otras regulaciones como la exigencia a las empresas de VTC de una "flota mínima" de 7 vehículos para acceder y mantenerse en el mercado. Al respecto, han informado de que una reciente sentencia del Tribunal de Justicia Europeo, TJUE, sobre condiciones de acceso a la profesión de transportista tumba la normativa española a este respecto. Una cuestión que podría afectar a la sentencia



El Supremo será epicentro de la lucha por la no liberalización del sector

del Supremo. Como también puede afectar el fallo del TJUE del 20 de diciembre en el que considera a Uber como empresa de transporte y no plataforma digital. Defendiendo la normativa, además del propio Ministerio de Fomento, también están personadas varias asociaciones del taxi, la Comunidad y Ayuntamiento de Madrid, la Generalitat de Cataluña, la patronal de VTC Zonturrent y Adigital. Por su parte, en contra de la actual redacción del ROTT, junto a la CNMC también se encuentran Uber, Cabify y su patronal Unauto.



Exposición y ventas: 91 498 71 70

Taller provisiones y averías: 91 498 77 77

Operativa: 91 589 58 60

Asesoramiento: trasmovil@comauto.es

GRUPO

ESPECIALIZADO

(FINANCIA)

Ventas

ENTREGA

- Bajo consumo
- Gran espacio
- Cambio automático
- Bajo coste
- Financiación
- Garantía Toyota



+INFO

El Comité Nacional de Transportes se renueva

La Federación Española del Taxi, Fedetaxi, se convierte en la asociación mayoritaria del taxi a nivel nacional con el 60,83% de la representatividad. Le acompañará Antaxi en la sección de transporte público de viajeros en vehículos de turismo del Comité Nacional de Transporte, mientras que la Federación Élite Taxi España, FETE, se queda fuera de la mesa. Una decisión que ya ha sido recurrida. Desde Fedetaxi, su presidente, Miguel Ángel Leal, ha valorado este resultado como un “respaldo enorme” a su trabajo y una “inmensa responsabilidad” a la que responderán con más trabajo. Leal ha apelado a la necesidad de unidad en el sector para seguir trabajando por el futuro del sector. Por su parte Antaxi, heredera de algunas organizaciones que configuraban la extinta CTE, ha obtenido el 39,17% de representación. En nota de prensa se han mostrado satisfechos con el resultado obtenido y han asegurado que “Antaxi ha demostrado ser la organización en la que más confían los taxistas afiliados tras un año convulso”.

La sorpresa ha llegado con la ausencia de Fete, la Federación Élite Taxi España, que aspiraba a estar dentro del Comité. Sin embargo, según se informa en la propia resolución, se ha desestimado su entrada “al no haber acreditado que la do-

cumentación aportada ha sido objeto de los trámites precisos para su legalización conforme a las normas aplicables”.

La asociación ha explicado en nota de prensa según el Ministerio de Fomento, es de obligado cumplimiento constituirse como asociación por la ley 19/1977 del 1 de abril para poder formar parte del Comité Nacional. Sin embargo, Élite Taxi considera imposible constituirse por esa ley en base a una normativa de 2015 que obligaba a las asociaciones a tener al menos un trabajador a su cargo. Fete considera que Fomento debe modificar las bases por las que rige la constitución del comité, pues según éstas, quedaban excluidas las asociaciones profesionales de trabajadores autónomos. La organización recuerda que ha tenido exactamente el mismo problema de constitución en Madrid, donde las bases son exactamente iguales que a nivel nacional. En la capital, el Comité Regional, después de analizar el problema con su gabinete jurídico, resolvió favorablemente este problema en favor de Élite Taxi Madrid.

Desaparece del Comité un histórico, como es Uniatramc. En este caso, se desestima su entrada “al no haber acreditado la totalidad de los requisitos preceptuados en la forma establecida en la precitada Resolución”.

Las medidas anti especulación, en el punto de mira de la CNMC

La CNMC (Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia) pide al Consejo de Ministros que derogue el Real Decreto sobre VTCs que incluye medidas anti especulación. De no ser así, la Comisión ya ha advertido de que interpondrá un recurso contencioso-administrativo.

La CNMC considera que prohibir comerciar con las autorizaciones de vehículos VTC “desincentiva que nuevas empresas entren en el mercado, ya que limita su capacidad de abandonarlo en ese tiempo”. Además, esta medida limita la liquidez del mercado secundario de licencias, cuya función es facilitar que haya más empresas en el mercado. Esto terminará repercutiendo negativamente sobre los pasajeros, usuarios de los servicios VTC. Por otro lado, obligar a los titulares de las VTC a comunicar en un registro administrativo los datos de cada viaje antes de su realización supone una barrera a la movilidad geográfica de las compañías VTC. En su opinión, la CNMC no aprecia motivos que justifiquen la creación de un registro a escala nacional donde deban figurar singularmente cada uno de los servicios prestados por cada operador antes de que se realicen. Se trata de un control administrativo de la actividad que podría perfectamente realizarse a posteriori.

PREMIADOS METAL LUBE



Fernando Sanz

Licencia 03652

18 años en el taxi



José Antonio Vela

Licencia 00150

27 años al volante



Gala González

Licencia 05440

4 meses en el sector

THE NEW
LITERARY
REVOLUTION
REASSURES
US

THE NEW
LITERARY
REVOLUTION
REASSURES
US

THE NEW
LITERARY
REVOLUTION
REASSURES
US

THE NEW
LITERARY
REVOLUTION
REASSURES
US

Fedetaxi denunciará a Uber y Cabify ante Trabajo

Fedetaxi ha anunciado que denunciará ante Trabajo a Uber y Cabify para que se investigue la vinculación de los conductores con estas empresas y ha pedido a la ministra Fátima Bañez que tome medidas ante el modelo “precarizador” de las plataformas digitales de movilidad. La asociación se basa en la sentencia del pasado 20 de diciembre del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, que definía a la plataforma como un servicio de transporte. A su juicio, el modelo de negocio de ambas aplicaciones “controla los factores económicos y socialmente relevantes del servicio de transporte urbano ofrecido”, independientemente, señalan, de que operen mediante contratos con empresas de VTC. Por ello, Fedetaxi cree que esas características de dependencia “implican una relación laboral directa de los conductores con las citadas multinacionales”. “Las relaciones entre conductores y plataformas están sujetas a la legislación laboral española”, ha señalado el propio Leal en nota de prensa, razón por la que piden al Ministerio de Empleo y a su titular, Fátima Bañez, que considere modificar la regulación actual “llevar a cabo una profunda inspección de estos sectores de actividad”.

Cinco meses de licencias estacionales

El Consell Insular de Ibiza ha ampliado el funcionamiento de licencias temporales en Ibiza. Será desde el 15 de mayo al 15 de octubre. Sobre el número total de licencias, todavía no se ha conocido ninguna cifra definitiva, si bien el año pasado se repartieron 370.

Además de esta novedad, el Consell también ha aprobado el reglamento del GPS único que obliga a los taxistas a llevar instalado este sistema. Además, incluye un régimen sancionador con multas que van desde los 750 hasta los 3.000 euros e incluso la posible inmovilización del vehículo. Entre las faltas leves, no atender el servicio diario aceptado o el uso incorrecto del sistema, mientras que los insultos a usuarios, operadores o desatender tres carreras aceptadas se catalogan como faltas graves. En caso de reincidencia, la falta pasa a ser muy grave. Aunque desde la Federación Insular del Taxi proponían que el incumplimiento se sancionara de forma automática a través del propio sistema, otras asociaciones, como Élite Corsaris se han mostrado a favor de la decisión tomada por el Consell. En su opinión “no es bueno que las sanciones estén en manos gente que puede hacer un mal uso del Reglamento”, exponen en un comunicado oficial.

Denuncian la inconstitucionalidad de la nueva Ley valenciana



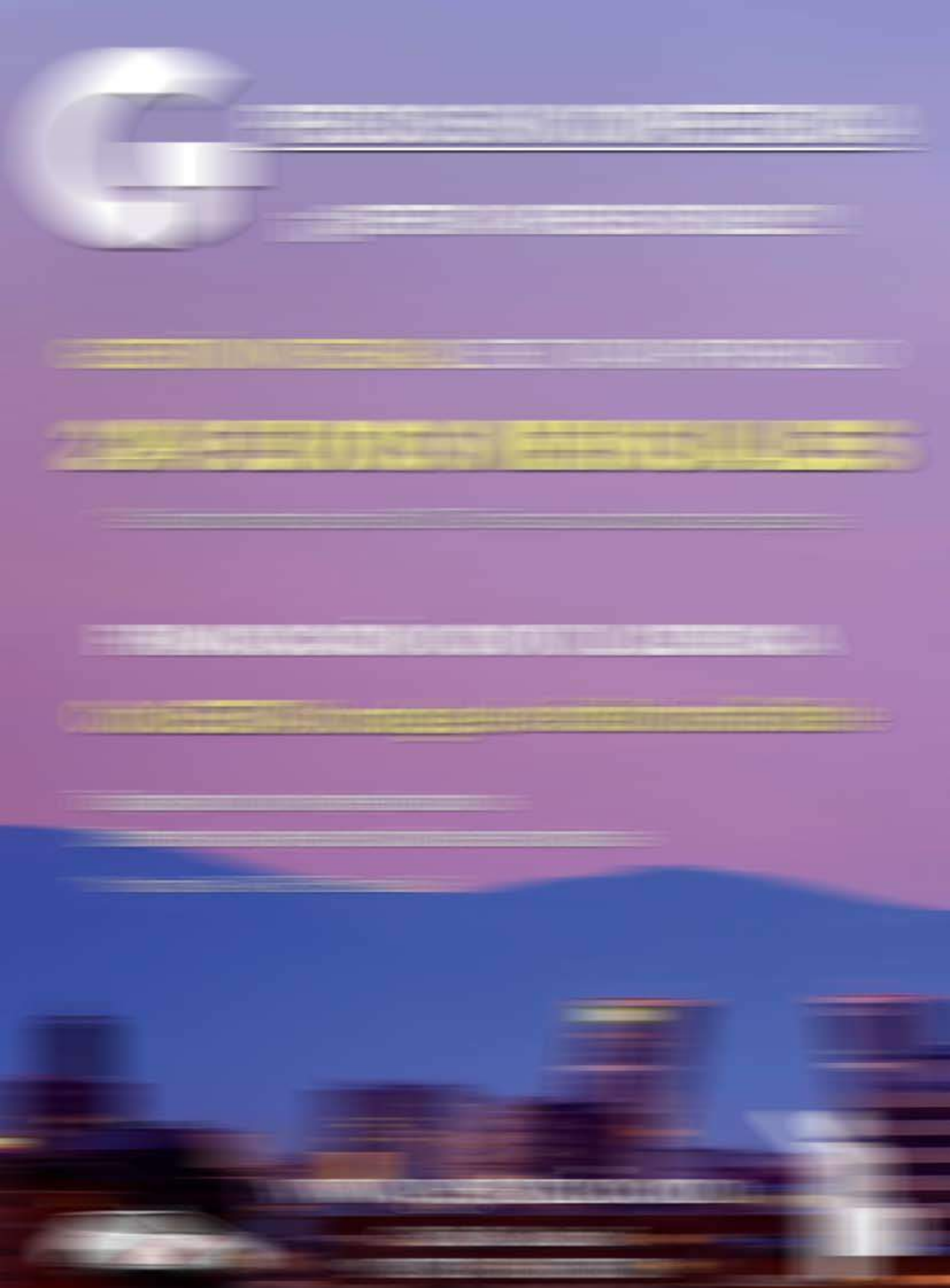
Isabel Segura, con el defensor del pueblo

La Plataforma de Afectados por la Nueva Ley del Taxi ha recurrido al Defensor del Pueblo para que interponga un recurso de inconstitucionalidad de la Ley del Taxi de Valencia. En concreto determinados puntos de la misma que, a su juicio, “van en contra de la libertad de empresa”. Desde la Plataforma, su presidenta, Isabel Segura, insiste en que la ley es “injusta” y atenta contra los derechos adquiridos por los

taxistas. En su opinión, la nueva legislación valenciana sobre el taxi “pretende una expropiación encubierta a coste cero”. Entre las cuestiones que la Plataforma considera inconstitucionales señala el artículo 6.2 de la ley, que prohíbe que las autorizaciones se otorguen a personas jurídicas o que se otorguen a las personas físicas con más de una licencia. Un artículo que, a su juicio, “genera una desigualdad y discriminación de rango inconstitucional por regular un agravio comparativo injustificado”. La Plataforma destaca también que esta ley prevé acabar con las autorizaciones acumuladas cuando se han concedido de acuerdo a derecho “no imponiendo ninguna limitación ni prohibición en cuanto a poder disponer de más de una licencia de manera simultánea ni en la Ley Estatal 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), ni en la Ley 10/2006, de 26 de noviembre, de medidas fiscales, de gestión administrativa y financiera y de organización y tampoco en la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la movilidad, estos dos últimas de la Generalitat”.

El aeropuerto de Fuerteventura, área sensible dos días a la semana

El Cabildo Insular de Fuerteventura ha aprobado la declaración del aeropuerto como área sensible los lunes y sábados de todos los meses del año. El documento, aprobado en el pleno el pasado 19 de febrero, se someterá a información pública durante 30 días. En esos dos días, los taxis de cualquier municipio de la isla, no sólo los de Puerto del Rosario, podrán recoger pasajeros. El objetivo, mejorar el servicio de taxi. Desde el sector, sin embargo, taxistas de Puerto del Rosario, reunidos en la Plataforma ‘El taxi es para todos’ no se han mostrado a favor de la medida. Reclaman un aumento de licencias en el municipio en vez de permitir que otros profesionales puedan acudir a recoger pasaje.



“La entrada de estas VTCs es

Malas noticias para el taxi del País Vasco tras conocerse una nueva sentencia del Supremo que obliga al gobierno autonómico a conceder 10 nuevas autorizaciones de VTC. No serán las últimas, ya que en próximos meses se esperan entre 300 y 400 más vía judicial. Un “atropello” al sector, tal y como señala en esta entrevista el presidente de la Federación Vasca del Taxi, Borja Musons, que pide a las administraciones mayor implicación para frenar lo que muchos políticos, en privado, consideran “una barbaridad”.



Borja Musons, presidente de la Federación Vasca del Taxi y de Radio Taxi Bilbao

Tras conocerse la última sentencia del Tribunal Supremo, que obliga a la Diputación de Vizcaya a conceder 10 autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor, hablamos con Borja Musons, presidente de la Federación Vasca del Taxi y de Radio Taxi Bilbao sobre esta “muy mala” noticia que provocará un “desequilibrio mayor” en el sector. Musons, se muestra contundente al afirmar que “no hay trabajo para todos”, y que estas VTCs lo único que traerán es precariedad al sector y que unos pocos se enriquezcan.

El dirigente vasco tiene claro que el taxi es un servicio necesario para la ciudadanía que, de no existir, volvería a ser inventado. Insiste en su carácter público frente a entes que, como la CNMC, lo catalogan de servicio privado aplicándole todas las normas de este tipo de negocios. Sobre Competencia, precisamente, Musons no duda en afirmar que “no tiene ni idea de lo que es el taxi” y lamenta que, a pesar de ello, el sector tenga que verse las caras con este ente en el Tribunal Supremo el próximo 17 de abril.

Al margen de lo que suceda en los juzgados, el presidente de la Federación tiene muy claro que el futuro del taxi “pasa por dar un servicio excepcional al usuario” y con este objetivo en mente, asegura, seguirá trabajando desde su asociación.

Gaceta del Taxi.- Recientemente se han conocido las primeras sentencias de VTCs que afectan directamente al País Vasco. ¿Cómo ha recibido el sector esta sentencia?

Borja Musons.- Aunque se veía venir, no deja de ser una noticia muy mala para el sector, porque va a producir un desequilibrio mayor en la falta de equilibrio que ya tenemos en el taxi. Hay demasiadas licencias de taxi, no hay faena para todos, aquí y en el resto del país. De ahí todas las re-

“La CNMC no tiene ni idea de lo que es el taxi”

un atropello al sector”

gulaciones a las que está sometido el taxi que, en parte, son para contrarrestar este desequilibrio. Por todo ello, la entrada de estas VTCs es un atropello en toda regla. Y, al menos de puertas para dentro, todos los políticos con los que hemos hablado opinan que es una barbaridad, porque no es bueno ni para el usuario ni para el sector ni para nadie, pero el Supremo ha dictado sentencia y esas autorizaciones van a salir a la calle.

G.T.- Sin embargo, se ha conocido que el Tribunal Superior del País Vasco ha desestimado 60 autorizaciones VTC. ¿Cree que podría repetirse esta situación?

B.M.- Esperamos que lleguen entre 300-400 VTCs vía sentencia judicial, pero entendemos que muchas de ellas no van a salir porque no cumplirán con los requisitos, como hemos visto, porque hacen trampas. Por ejemplo, piden una tarjeta de transporte con el mismo coche en dos localidades o presentan coches con matriculas que han sido dadas de baja. Se trata de un fraude, algo típico en un país en el que se beneficia a unos pocos y se fastidia a muchos.

Todo este tema de las VTCs no deja de ser un pelotazo para que un señor, que todos sabemos quién es, se haga multimillonario, nada más. Y hasta que la LOTT en 2013 y se vio que se iba a limitar el número de autorizaciones, no hubo avalancha de peticiones.

“Para que haya calidad debe haber un mínimo de rentabilidad”

A partir de entonces hubo gente que pensó que se podía especular con ellas y decidieron quedarse con todas. Pero que no engañen a la gente, porque ni va a haber faena para esas VTC, ni tampoco va a mejorar la experiencia del usuario como se ha visto en otros lugares, ni nada.

G.T.- Detrás de estas últimas sentencias está un abogado, José Andrés Díez, antes



Actualmente, Bilbao cuenta con 774 licencias de taxi

LA LUBRICACIÓN MÁS AVANZADA DEL MUNDO A SU ALCANCE

REDUCE DRÁSTICAMENTE LA FRICCIÓN EN UN 95%

PARALIZA EL DESGASTE

REDUCE TEMPERATURA EN ACEITE Y AGUA

REDUCE RUIDOS DE FRICCIÓN

REDUCE CONSUMO DE ACEITE Y COMBUSTIBLE

Evita el roce!

100.000 KM DE SEGURIDAD PARA SU MOTOR

certificado por I.N.T.A. según pruebas A.S.T.M. D-2783 y D-2281

información: 91 6636834 • www.metaltube.org

Disponible en Soc. Coop. Madrileña Auto-Taxi



El taxi eléctrico será clave en el desarrollo del sector

vinculado con asociaciones del taxi y que ahora defiende a su principal competidor. ¿Cómo valoran esta circunstancia desde Federación?

B.M.- Detrás de muchas de estas peticiones de VTCs hay gente del taxi y de antiguas juntas directivas. Ha habido una traición clara y este abogado en cuestión utiliza ahora un argumento contrario al que utilizó en el pasado. El argumento depende de quién tenga la cartera. No hay una integridad ni ningún tipo de responsabilidad moral de parte de nadie de los que están ahí metidos. Toda esta gente que ha pertenecido al taxi, digamos que se cambia de bando y está apostando por un modo de trabajo y lo que le ha dado el taxi lo tira por tierra. Decir que amo mi trabajo es mucho decir, porque amo a las personas y no a las cosas. Pero vamos, respeto muchísimo lo que me ha dado y respeto a mis compañeros porque es un trabajo que creo que debería seguir adelante. Me sentaría muy mal traicionar a mi gremio y a mis compañeros. Pero esta gente no tiene escrúpulos.

Más control e inspección

G.T.- ¿Cómo afecta en el día a día la presencia de VTCs al taxi y qué repercusión real tendrán la entrada de esas nuevas autorizaciones?

B.M.- Aquí en el País Vasco, tradicionalmente siempre han operado muchísimas VTCs de forma ilegal, porque tenemos un problema grave de falta de control. La inspección es mínima, es un desastre, y tanto las VTC como los piratas han estado campando a sus anchas durante mucho tiempo. La solicitud de estas VTCs para el País Vasco va a suponer que algunos regulen su situación y que desde el taxi pidamos mucha más

“El taxi es mucho más que precio”

inspección para aquellos que tenga la autorización correspondiente. De todos modos, estas autorizaciones solicitadas crearán un empleo precario y, además, no darán servicio a las personas que de verdad lo necesitan sino que se dedicarán buscar el trabajo que es rentable. Es decir, vienen a quitarnos la buena faena al taxista y que nuestra rentabilidad raye lo imposible.

G.T.- Al hilo de estas sentencias del Tribunal Supremo, ciudades como Barcelona o Madrid está trabajando en nuevas normativas que regulen estos vehículos de alquiler con conductor. ¿Se plantean algo similar en este sentido?

B.M.- Todos los políticos con los que he hablado dicen que esto es una barbaridad y que esto hay que controlarlo, ya sea a través de ayuntamientos o comunidades autónomas. Somos un servicio público porque estamos bajo el paraguas de la administración. Y preferir un servicio público a uno privado no sé si es bueno para la ciudadanía. Pero el taxi también tiene que hacer mucha autocrítica, muchísima, pero eso no es un motivo para que tengamos que desaparecer. Al final el servicio de taxi, si desaparece hoy, mañana lo tendrán que volver a inventar porque es necesario para la ciudadanía. Y el día que algunos lo vean como algo necesario igual cambiarán un poco las tornas.

G.T.- Habla de servicio público y de protección por parte de las administraciones y sin embargo, un organismo público como la CNMC, tiene en jaque a todo un sector. ¿Qué se juega el taxi el próximo 17 de abril en el juicio contra Competencia?

B.M.- Se juega muchísimo. Yo los contactos que he tenido con la CNMC porque por desgracia en Bilbao hemos tenido varios, me han demostrado que no tienen ni idea de lo que es un taxi. Para ellos, el sector es un servicio privado regulado por los ayuntamientos y por las diputaciones o las Comunidades Autónomas. Y a raíz de eso aplican todas las normas de los servicios privados y de los negocios privados. Dicen que la competencia es buena; por supuesto que la competencia es buena, pero es que los taxis ya competimos entre nosotros. Según ellos nosotros somos un monopolio, ¿por qué? En el taxi puede entrar el que quiera y las licencias están limitadas porque el ayuntamiento no quiere tener un exceso de coches en la calle y quiere tener licencias de calidad. Para que haya licencias de calidad debe haber un mínimo de rentabilidad. Parten de la base de que la utilización del taxi es un bien de consumo, que si hay más taxis, la gente va a coger más este servicio y que si hay menos coches y nos regulamos vamos a subir las tarifas. En resumen, que no tiene ni idea de cómo funciona el sector.

G.T.- Ha mencionado las regulaciones, ¿en Bilbao existe alguna limitación al trabajo del taxi?

B.M.- Estamos regulados con 12 horas máximas al día de trabajo, desde hace varios años, además tenemos un día de libranza entre semana y los fines de semana de libranza alternos. Y estamos regulados porque se han hecho varios estudios que siempre arrojan la misma imagen, que sobra el 20-25%

de la flota. Y en vez de retirar licencias de la calle, que sería lo más lógico, hemos decidido autorregularnos. De esta forma queremos mejorar el rendimiento de nuestros taxis. Pero según la CNMC no, porque, si bajamos la jornada laboral, como reducimos la oferta, lo que vamos a hacer es subir los precios. Aunque ya les hemos explicado que el precio lo controlan los ayuntamientos, les da igual.

G.T.- Siguiendo con la política de ofrecer un mejor servicio, sabemos que las zonas rurales están creando áreas de prestación conjunta. ¿También se lo plantean en las provincias vascas?

B.M.- En Guipúzcoa existen APCs y el resultado es muy bueno. En Álava, tienes Vitoria como ciudad grande, pero el resto son poblaciones muy pequeñas. Y en Vizcaya estamos trabajando en crear estas áreas, se lo hemos pedido a la diputación, pero no estamos

Paralizadas 60 VTCs

Por incumplir varios requisitos legales, el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco ha denegado 60 autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor. Se ratifica así la decisión de la Diputación de Guipuzkoa que hace un año denegó dichos permisos. Tal y como denunciaron desde el sector del taxi, dichas autorizaciones no se tramitaron cumpliendo con el plazo legalmente establecido para que la empresa aportara documentación. Además, se confirmó, tal y como explica el Diario Vasco, que nueve de esas autorizaciones ya contaban con dicho permiso en Málaga.

Flota ecológica y accesible

Para el presidente de la Federación Vasca del Taxi, Borja Musons, además de facilitar el uso del taxi al usuario, una cuestión "de vital importancia" para el directivo, también es fundamental que las condiciones del servicio sean siempre las mejores. Por ello apuesta por la revolución ecológica en el sector, especialmente en lo referente a los vehículos eléctricos. "De las 774 licencias que hay en la ciudad, habrá ya unos 8 o 9 taxis eléctricos, y estamos pendientes de dos más. La idea es que este año haya otros 10", ha explicado Musons a nuestro medio. Como nos señala, el taxi eléctrico es un vehículo que se ajusta a las condiciones de trabajo en el País Vasco, donde solo trabajan autónomos con jornadas de 12 horas. "Aunque ahora llegan justitos al final de la jornada, cuando salgan los nuevos modelos, con un autonomía un 25% mayor, serán perfectos para trayectos urbanos". Para fomentar su adquisición, el Ayuntamiento de Bilbao, ofrece subvenciones para la adquisición de estos modelos.

Y también con ayudas al sector se está impulsando la adaptación de vehículos para personas con movilidad reducida. No obstante, en este caso, el presidente vasco cree que sería más eficaz que las administraciones orientaran las subvenciones hacia los usuarios, con la creación de bono-taxis. "Si damos muchas subvenciones para que los taxistas adaptemos nuestros vehículos por un lado pero por otro no facilitamos el acceso y no hay clientes, pues estamos en las mismas", insiste Musons.

"Nuestro futuro pasa por dar un servicio excepcional al usuario"

encontrando el apoyo que esperábamos. Pero luego, por motivos que no entendemos, han permitido que una serie de taxistas, no más de los que puedo contar con los dedos de mis dos manos, vayan a la diputación y les hagan una área de prestación conjunta a su medida, sin tener en cuenta las posibles necesidades de los usuarios. No sé si hay temas personales detrás, pero no están atendiendo las demandas del sector y sí las de grupos muy reducidos del sector.

Nosotros tenemos muy claro que nuestro futuro pasa por dar un servicio excepcional al usuario, que el taxista tenga las mejores condiciones de trabajo es positivo, pero no es lo principal. Y por ello también tenemos que fomentar la accesibilidad al servicio. Como he dicho antes, tenemos una oferta completamente desequilibrada y nos encontramos que un municipio no tiene taxis y el de al lado tiene de sobra. ¿Por qué no hacer un APC y con los mismos taxis damos servicio a dos municipios? Todo el mundo contento: los usuarios tienen un transporte a su alcance y los taxistas tienen más servicios todo mejora. El taxi es mucho más que precio, porque si tenemos un precio muy bajo, pero el taxi va a tardar en llegar una hora, pues seguramente se busque la vida.

Javier Izquierdo



No olvides llevar contigo nuestro magacín para el usuario del taxi

“Amigos del sector del taxi” en la cena de la Peña Zamorana



Pablo Rguez. Sardinero, Director Gral. de Transportes de la CAM junto al presidente de la Peña Zamorana, Francisco Fernández

Un año más la peña Zamorana del Taxi en Madrid no quiso faltar a su compromiso con el sector ni con sus paisanos y amigos y celebró el pasado 17 de febrero su cena en el Restaurante El Pinar, en El Pardo. La edición 12 + 1 como hubiera dicho algún reconocido y supersticioso piloto. Casualidad numérica aparte los aproximadamente 115 invitados disfrutaron sin sobresaltos de la compañía de amigos y taxistas, representantes del sector y también de la política regional.

El presidente de la Peña, Francisco Fernández, un años más agradeció a todos los asistentes su presencia y resaltó la importancia de contar esa noche entre los invitados con “los amigos del sector del taxi” evitando mencionar expresamente algunas ausencias hasta hace poco bien recibidas y muy vinculadas a la familia del taxi.

Familia del taxi presente casi al completo, salvo en lo que respecta a Federación Profesional que excusó su asistencia. De la Asociación Gremial del Taxi, no faltó su presidente y gran parte de la directiva. También estuvieron los presidentes de SCAT y AMT acompañados



La mesa de honor de la cena de la Peña

por alguno de sus directivos. En representación de Radioteléfono Taxi y Radiotaxi Independiente asistieron sus respectivos vicepresidentes y varios vocales. La Peña Alcarreña en Madrid estuvo representada por su presidente, al igual que la UECA, bien representada por el presidente y parte de su consejo rector.

En la mesa de honor, flanqueando el presidente de la Peña, se encontraba la presidenta de la Casa de Zamora en Madrid, Mari Luz Uña, el político zamorano de larga trayectoria Miguel Ángel Mateos y el Director General de Transportes de la CAM, Pablo Rodríguez Sardinero.

En su intervención Pablo Rodríguez Sardinero además de dar las gracias por la invitación aprovechó la ocasión para hacer un nuevo llamamiento a la unión porque “en momentos difíciles la unidad del sector debe estar siempre con la palabra taxi”, independientemente de la peña a la que se pertenezca.

No evitó referirse el Director General a la difícil situación del sector, pero también dijo que para competir lo fundamental es “consensuar temas y prepararse para el futuro. “Sois gente capaz de trasladar vuestro espíritu de esfuerzo y dedicación a Madrid y a los madrileños. Eso es lo que os hace grande. El gobierno de la Comunidad, igual que la propia presidencia, tiene claro que el taxi es un servicio público, a proteger y al que hay que dedicar todos los esfuerzos posibles”, fue el último comentario del Dtor General.

La velada se completó con la tradicional rifa de regalos aportados por los colaboradores, seguida de un buen rato de música y baile.

Diferentes momentos de la cena





Germán Ubillos.
Premio Nacional de Teatro

Ayer nevó

Ayer nevó sobre Madrid y las jóvenes dependientas de "Carrefour" donde compro las cosas, están como locas de alegría, algunas son extranjeras ni no habían visto nevar, pero las otras españolas estaban igual de contentas

El año 1950 cayó sobre Madrid una nevada monumental, la altura de la misma fue de medio metro y con el frío reinante se acabó congelando, duró cerca de un mes y los porteros de las casas abrían el camino con palas y las viejas patinaban sobre el hielo y caían y rodaban como peonzas y se daban unos trastazos tremendos. Pepe Wangüemert, mi traumatólogo de tantos años hubiese hecho su agosto.

Ese mismo año también estalló la guerra de Corea, el Papa Pío XII lo declaró Año Santo, y en la capital se hizo sentir un terremoto de campeonato. Nuestro ático de la calle de Hilarión Eslava 14, frente a la Plaza de la Moncloa vibró y se inclinó como una barca en alta mar, pero a mí me daba siempre la risa pues era un niño muy feliz. Había valores, no sé si sabéis lo que es eso, la gente sabía lo que tenía que hacer en cada momento y distinguían

claramente entre el bien y el mal, cosa que en el cine se veía con claridad meridiana.

En la calles, en invierno, había castañeras y unas señoras gruesas todas vestidas de negro y venidas de los pueblos vendían en las esquinas pavos y pavas, que cloqueaban y se movían majestuosas ante los viandantes que poseían muy pocas cosas, pero eso sí, una gran ilusión.

Recuerdos blancos

Yo había salido de una grave enfermedad y mi padre lo celebró dando una fiesta mayúscula en el Restaurante "La Pérgola", en la Cuesta de las Perdices. Tuvo que fletar dos o tres autobuses para llevar a los invitados, pues nadie tenía coche, y fueron todos mis amigos y sus padres y sus primos y después de la gran merendola tuve que apagar las siete velas de una tarta monumental de un solo soplido (eso dicen), y tuve que salir a saludar la primera vez en mi vida ante los doscientos invitados sentados alrededor en una mesa enorme en forma de U. Los amigos de entonces, que aún me quedan, dicen que allí

ensayé mis futuros saludos en los teatros y para ser la vez primera dicen que lo hice muy bien. Se repartieron juguetes entre todos los niños y acto seguido unos payasos y un prestidigitador, acompañado de una dama hermosísima, hizo juegos malabares y cosas aún más difíciles.

La casa se llenó de juguetes, "la leonera", como así llamaban a la habitación de jugar estaba a rebosar. El cielo era entonces muy estrellado por la noche y no teníamos ni idea de lo que era la contaminación. Rodeado de cariño, de un cariño excepcional, fui creciendo y me fui enterando pero muy lentamente de lo que era la vida, en realidad no tuve conciencia de que habría de morir hasta los 32 años, un 23 de marzo de 1975... pero esa es otra historia y muy triste.

Esta última nevada, la nevada de ayer, que puso tan felices y jubilosas a las jóvenes dependientas de "Carrefour", cuyos ojos brillan de felicidad, me ha recordado aquella gran nevada del año 1950, nevada del pasado que nunca olvidaré.

Para mi amigo
Santiago Cantera, el abad primado.



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

MADRID

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



CITROËN

C-Elysee Exclusive GLP	1.587	115	11.500
C-Elysee Seduction GLP	1.587	115	

*PRECIOS DESDE

MOSANCAR. TEL. 91 428 10 60
C/ General Ricardos, 152. Madrid



DACIA

Lodgy Laureate GLP	1.600	100	10.650
--------------------	-------	-----	--------

*No incluido gastos de preparación taxi.

RENAULT JURADO. Tel. 91 401 05 49
C/ Alcalá, 187 Madrid



FIAT

Tipo station Wagon GLP	1.400	120	14.540*
Tipo Sedán GLP	1.400	120	13.080
Talento diesel / Eurotaxi	1.600	125	25.630
Dobló diesel/ Eurotaxi	1.600	120	23.520
Dobló GNC	1.400	120	15.700

*Precios desde.

MOTOR VILLAGE. Tel. 917 482 232- 675968406
Av. Aragón 330 - C/ Ciruela, 10. El Carralero
Madrid y Majadahonda



FORD

Mondeo Híbrido/ automatic	2.000	187	27.600*
Tourneo Customs titanium/Eurotaxi	2.000	170	30.600*
Tourneo Connect trend /Eurotaxi	1.500	120	18.500*
Transit Connect /Eurotaxi	1.500	100	17.100*

*Precios desde. IVA y preinstalación para taxi incluidos.

AUTOFERBAR. Tel. 638 132 669
C/ del Juncal, 3. SS. de los Reyes. Madrid



MERCEDES

V220 / Eurotaxi	2.000	120	-
Vito Tourer / Eurotaxi	2.000	120	-

*El precio no incluye equipamiento para taxi.



NISSAN

Leaf (eléctrico)	109/80kw	-	30.025*
e-NV200 (eléctrico)	109/80kw	-	30.060*
e-NV200 (eléctric) Eurotaxi	109/80kw		

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

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



RENAULT

Kangoo TPMPR dCI 5P / Eurotaxi	1.461	110	16.090*
Trafic Passenger combi dCi / Eurotaxi	1.600	120	25.000

*No incluidos gastos de preparación taxi, ni IVA.



SEAT

León TGI Reference DSG	1.4	110	19.100
León TGI Style DSG	1.4	110	19.990

SEALCO SEAT. Tel. 91 621 19 68 - 615 937 053
Av. S. Martín de Valdeiglesias 13. Alcorcón



SSANGYONG

XLV GLP/gasolina	2.200	178	17.990
------------------	-------	-----	--------



TESLA

	0-100k/h	Batería	Auton/km	Euros
Model S 75D	4,4 sg	75 kWh	Hasta 490	58.000 *
Model S 100D	4,3 sg	100 kWh	Hasta 632	76.400 *
Model S P100D	2,7 sg	75 kWh	Hasta 613	108.000 *

Precios desde, restado el IVA y las ayudas institucionales.



TOYOTA

Prius + Eco	1.800	136	24.130
-------------	-------	-----	--------

COMAUTO SUR. Telf. 91 498 71 70
Avda. Carlos Sainz, 11 - Leganés



VOLKSWAGEN

Caddy Maxi 2.0 TDi / Eurotaxi	1.968	102	19.430
Caddy Maxi 2.0 TDi DSG/ Eurotaxi	1.968	102	20.990
Caddy Maxi 1.4 TGI GNC/DSG	1.400	110	25.970
Caddy Maxi 1.4 TGI GNC /6 veloc	1.400	110	24.130

Precios con IVA. No incluida preparación ni transformación Eurotaxi.

F.TOMÉ. Tel. 91 747 82 00 - 628 118 569
C/ Tauro 27. Madrid. ftome.com

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.

BARCELONA

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



CITROËN

C-Elysee Seduction GLP	1.587	115	12.200
C-Elysee Exclusive GLP	1.587	115	12.100
C-Elysee Seduction HDI Blue	1.560	100	11.500
C-Elysee Exclusive HDI Blue	1.560	100	11.990
C-4 Picasso HDI Blue	1.560	100	17.570
C-4 Picasso HDI Blue	1.560	120	18.150
C4 Picasso HDI Blue /autom	1.560	120	19.250
GC4 Picasso HDI Blue/man	1.560	100	18.250

IVA incluido.



DACIA

Lodgy DCi laureate	1.461	110	11.890
Lodgy DCi GLP	1.461	110	11.024
Logan GLP MVC	1.461	90	12.300



FIAT

Dobló Gas Natural	1.400	120	15.000*
Tipo Sedán 1.4 GLP	1.400	120	13.000*
Tipo Hatback GLP	1.400	120	13.500*
Tipo Station Wagon /GLP	1.400	120	14.500*

*Incluido: IVA, descuentos por vehículo Eco y pintura para BCN y AMB.

AUTO 88. Telf. 933 60 32 21. www.auto88.com

La Maquinista. C/ Ciutat d' Asunción 34. Barcelona



FORD

Tourneo Custom/ man	1.300	100	25.200
Tourneo Custom/ man	1.600	125	25.900



NISSAN

Leaf 24 (eléctrico)	109/80kw	-	32.120*
e-NV200 (eléctrico)	109/80kw	-	32.600*

*No incluido plan Movea ni otras ayudas oficiales.



PEUGEOT

508 SW Active Blue HDI	1.600	120	17.785
5008 Active Blue Hdi	1.600	120	19.925

Iva y matriculación incluidos.

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



RENAULT

Megane Scenic	1.461	105	—
Megane Scenic	1.461	110	—
Megane Scenic	1.461	130	—



SEAT

Alhambra TDI Ref	2.0	150	28.300
Alhambra TDI Style	2.0	150	29.700
Alhambra TDI Style DSG	2.0	150	31.200
León ST TDI Ref	2.0	110	18.000
León ST TDI Style	2.0	110	19.000
León ST GNC DGS Ref	1.4	110	18.900
León ST GNC DGS Style	1.4	110	20.400
Toledo TDI Ref	1.6	115	16.000
Toledo TDI Ref Plus	1.6	115	17.000
Toledo TDI Style	1.6	115	18.000



SKODA

Rapid 1.6 Tdi Active /man	1.598	115	16.368
Rapid 1.6 Tdi Ambition /man	1.598	115	17.160
Rapid 1.6 Tdi Style /man	1.598	115	17.870

*Incluido IVA y preparación taxi



SSANGYONG

Rodius D22T Premium/man	2.200	178	20.900
Rodius D22T Premium/automat	2.200	178	21.900

Precio sin IVA. Incluye pintura puertas, manguera, precinto, navegador.



TOYOTA

Prius + Eco	1.800	136	24.300
-------------	-------	-----	--------



VOLKSWAGEN

Caddy Maxi Tdi /manual	1.968	102	20.750
Caddy Maxi Tdi DSG	1.968	102	22.100
Caddy Maxi Tdi /manual	1.968	150	22.486
Caddy Maxi Tdi DSG	1.968	150	24.400
Kombi Caravelle	1.968	150	-

*Precios con iva 4%..

TABLÓN DE ANUNCIOS

SI TE JUBILAS y no quieres vender. LLÁMAME. Tel. 609 02 86 67. OFREZCO LA MEJOR RENTABILIDAD.

Se ofrece conductor español, 48 años experiencia demostrable, preferible a fijo, con garaje. Julián Rodríguez Garrido. T 666260155. Email: rodriguezgarridojulian@gmail.com

Conductor tiempo completo, a fijo, lunes o martes, par y con mytaxi. Miguel Díaz Fernández. T 609361310. Email: rifernandezalonso@hotmail.com

Necesito conductor taxi zona Barajas o alrededores emisora amarilla, libranza lunes. Félix Casado Ballesteros T 677603232. Email: flxcd@gmail.com

BARCELONA. Necesito conductor. Turno indiferente. Dos años de experiencia. Benjamín Delgado Prada. T 618961786. Email: bdelgadoprada@gmail.com

Se necesita conductor, turno completo, emisora amarilla, miércoles impar, zona Aluche-Carabanchel. Máxima seriedad. Ricardo Herrero. T 619650022. Email: rrr7359@gmail.com

Compro licencia de lunes, martes o miércoles. Hasta 122.000€. Dinero disponible. Urge. Pilar Sánchez Palazuelo. T 695458290. Email: pisanpai02@hotmail.com

Se necesita conductor de taxi para vehículo nuevo con emisora. Zona ciudad lineal. César Cuenca. T 649961316. Email: sarce2070@gmail.com

BARCELONA. Compro licencia con o sin coche. Precio 135.000 €. Wilson Vargas Fandiño. T 637626418

Busco taxi para trabajar solo, dispongo de plaza de garaje, seriedad, buena presencia. Jose Luis Ojeda. T 696322018. Email: Taxisaerpuertomadrid1979@gmail.com

Se necesita conductor para turno completo a fijo / día, con emisora amarilla. Libra jueves y par. Dacia Lodgy GLP de 4 años. Imprescindible experiencia. Juan Campillos. T 644316422. Email: mouso2004@hotmail.com

BARCELONA. Se necesita conductor, turno de mañana y meses de experiencia. Javier Raya Carrere. T 691 498 523 Email: rayataxi@hotmail.com

Se necesita conductor de taxi. Zona Villaverde-Getafe. A porcentaje. Buenas condiciones. Jose Manuel. T 617764260. Email: jm_beni@hotmail.com

Se vende por jubilación licencia taxi, viernes par. Octavia 5 años y 210.000 km, coche bien cuidado, siempre en garaje 135.000 €. Francisco Gómez. T 639558557. Email: Pachigomez_21@hotmail.com

BARCELONA. Se vende licencia con coche. Modelo Citroën Elysee, 2016. Descanso, jueves. Precio 145.000 €. Eduardo Jiménez. T 610984070 - 933531560

Busco taxi a tiempo completo. Residencia por la zona norte. Responsable, trabajador y con experiencia en el taxi. A fijo o comisión. Rubén Corredera Muñoz. T 693670507. Email: corredera6999@gmail.com

Compro coche retirado de taxi, autoescuela o Servicio Público. VALORACIÓN SIN COMPETENCIA. Señor González. T 670 91 43 91

BARCELONA. Compro licencia de taxi con o sin coche, descanso lunes ó martes. Precio 136.000 €. Choudhry khurram Masoid Kousar. T 631819997 Email: ehbartomeu2@hotmail.com

Me ofrezco como conductor para trabajar solo, fijo diario. Experiencia, cuidadoso con el coche, buena presencia y don de gente. Carlos Martín. T 669853930. Email: carlitosmv@hotmail.es

Se necesita conductor taxi, zona Valdebernardo, libra miércoles, emisora amarilla, turno día hasta 18:00h. S y D posibilidad de más horas. Jose A. Martínez. T 622685001. Email: mtzmotoge@gmail.com

Si quieres que

tus anuncios

FUNCIÓN

EN

LA

...

...

www.gacetadeltaxi.com

Más de 1,7 millones de visitas en 2017

Líderes absolutos desde siempre

Si quieres que

tus anuncios

FUNCIÓN

EN

LA

DE

LA

DE

WWW.GACETADeltaTAXI.COM

Más de 1,7 millones de visitas en 2017

Líderes absolutos desde siempre

TABLÓN DE ANUNCIOS

SI TE JUBILAS y no quieres vender. LLÁMAME. Tel. 609 02 86 67. OFREZCO LA MEJOR RENTABILIDAD.

Se ofrece conductor español, 48 años experiencia demostrable, preferible a fijo, con garaje. Julián Rodríguez Garrido. T 666260155. Email: rodriguezgarridojulian@gmail.com

Conductor tiempo completo, a fijo, lunes o martes, par y con mytaxi. Miguel Díaz Fernández. T 609361310. Email: rifernandezalonso@hotmail.com

Necesito conductor taxi zona Barajas o alrededores emisora amarilla, libranza lunes. Félix Casado Ballesteros T 677603232. Email: flxcd@gmail.com

BARCELONA. Necesito conductor. Turno indiferente. Dos años de experiencia. Benjamín Delgado Prada. T 618961786. Email: bdelgadoprada@gmail.com

Se necesita conductor, turno completo, emisora amarilla, miércoles impar, zona Aluche-Carabanchel. Máxima seriedad. Ricardo Herrero. T 619650022. Email: rrr7359@gmail.com

Compro licencia de lunes, martes o miércoles. Hasta 122.000€. Dinero disponible. Urge. Pilar Sánchez Palazuelo. T 695458290. Email: pisanpai02@hotmail.com

Se necesita conductor de taxi para vehículo nuevo con emisora. Zona ciudad lineal. César Cuenca. T 649961316. Email: sarce2070@gmail.com

BARCELONA. Compro licencia con o sin coche. Precio 135.000 €. Wilson Vargas Fandiño. T 637626418

Busco taxi para trabajar solo, dispongo de plaza de garaje, seriedad, buena presencia. Jose Luis Ojeda. T 696322018. Email: Taxisaerpuertomadrid1979@gmail.com

Se necesita conductor para turno completo a fijo / día, con emisora amarilla. Libra jueves y par. Dacia Lodgy GLP de 4 años. Imprescindible experiencia. Juan Campillos. T 644316422. Email: mouso2004@hotmail.com

BARCELONA. Se necesita conductor, turno de mañana y meses de experiencia. Javier Raya Carrere. T 691 498 523 Email: rayataxi@hotmail.com

Se necesita conductor de taxi. Zona Villaverde-Getafe. A porcentaje. Buenas condiciones. Jose Manuel. T 617764260. Email: jm_beni@hotmail.com

Se vende por jubilación licencia taxi, viernes par. Octavia 5 años y 210.000 km, coche bien cuidado, siempre en garaje 135.000 €. Francisco Gómez. T 639558557. Email: Pachigomez_21@hotmail.com

BARCELONA. Se vende licencia con coche. Modelo Citroën Elysee, 2016. Descanso, jueves. Precio 145.000 €. Eduardo Jiménez. T 610984070 - 933531560

Busco taxi a tiempo completo. Residencia por la zona norte. Responsable, trabajador y con experiencia en el taxi. A fijo o comisión. Rubén Corredera Muñoz. T 693670507. Email: corredera6999@gmail.com

Compro coche retirado de taxi, autoescuela o Servicio Público. VALORACIÓN SIN COMPETENCIA. Señor González. T 670 91 43 91

BARCELONA. Compro licencia de taxi con o sin coche, descanso lunes ó martes. Precio 136.000 €. Choudhry khurram Masoid Kousar. T 631819997 Email: ehbartomeu2@hotmail.com

Me ofrezco como conductor para trabajar solo, fijo diario. Experiencia, cuidadoso con el coche, buena presencia y don de gente. Carlos Martín. T 669853930. Email: carlitosmv@hotmail.es

Se necesita conductor taxi, zona Valdebernardo, libra miércoles, emisora amarilla, turno día hasta 18:00h. S y D posibilidad de más horas. Jose A. Martínez. T 622685001. Email: mtzmtogte@gmail.com

