

La Gaceta TAXI

La primera revista del sector

AÑO XXIV
NÚMERO 264
AGOSTO 2018



**CNMC y TSJC
paralizan e incendian
el sector**



Borrone en negro

Las manifestaciones siempre son un riesgo, con miles de personas muy enfadadas concentradas en un mismo lugar bajo el sofocante calor del mes de julio. En apenas unos minutos, se puede echar por tierra todo lo conseguido. Y esto sucedió en la última manifestación del sector el pasado 25 de julio.

Porque aunque la noticia era el enfado de un sector que se siente continuamente pisoteado por las administraciones públicas, de lo que se habló durante las 24 horas siguientes fue de la suspensión del servicio de su principal competidor. Y del por qué. El violento ataque a un vehículo de alquiler con conductor, supuestamente con una familia y una menor en su interior, abrió telediarios y protagonizó tertulias. Lo que le pasaba al taxi, sus quejas y reivindicaciones, quedaron en un segundo plano, a pesar de no saber si eran realmente taxistas los causantes de dicha agresión. Daba igual, la mala imagen ya estaba en todos lados.

Entendemos que controlar a la masa es imposible, pero tal vez habría que concienciar a todos los que acuden a estas protestas de lo importante que es mantener la calma y no perder nunca los nervios. Solo hace falta una cámara de televisión para inmortalizar un mal momento y no habrá ninguna excusa que valga.

Porque es triste que al final el problema del taxi quede totalmente diluido en el ruido de lo mediático. Y el taxi tenía muchos motivos para estar en la calle. Con el reglamento para la licencia urbana de VTCs suspendido, esta medida, celebrada apenas hace un mes por los profesionales, ahora no se podrá aplicar hasta la celebración del juicio.

Esperemos que a la vuelta de vacaciones, soplen mejores vientos para todos, y barra de algunos organismos a quienes tanto daño hacen a un sector que únicamente pide que se aplique la ley.

4. Taxómetro

- Con opinión propia

5. Última hora

- Fomento no convence y el taxi reclama garantías

6. Primera carrera

- Indignación por la suspensión de la licencia urbana en el AMB



10. Actualidad

- "El taxi demostrará que se han dado miles de VTC "ilegalmente"



14. En marcha

- Mari Carmen Navarro, presidenta de Radio Taxi Calviá



18. Rodar

- Un servicio de lujo para restar carreras a las VTCs



22. Noticias

- Ayudas 'taxi free' para vehículos ECO y CERO
- El 'No es no' se sube al taxi
- Valencia también quiere regular las VTCs
- Un taxista, imputado por la quema de VTCs



26. Reportaje

- Uniformidad en el taxi

34. A punto

- Ojo con la somnolencia



36. Homologados

- Los taxis autorizados en Madrid y Barcelona

38. gacetadeltaxi.com

- Tablón online

Fomento no convence y el taxi reclama garantías

Al cierre de esta edición, pese a la nota de prensa emitida por el ministerio de Fomento tras la reunión de urgencia del 30 de julio, el taxi se muestra profundamente frustrado porque en su opinión el gobierno no ha cumplido lo pactado al no ratificar en su comunicado las demandas del sector del taxi. Los profesionales consideran insuficiente el compromiso del Ejecutivo y se reafirman en su decisión de continuar con los paros y protestas en las principales capitales del país.

A pesar del principio de acuerdo con Fomento, que incluye entre otras cuestiones la transferencia de competencias a las comunidades autónomas y ayuntamientos, el sector quiere someter en asamblea la continuidad o no de los paros. "Esta huelga no la ha convocado ninguna asociación", han señalado.

Según han informado fuentes del taxi, Fomento ha asegurado que el 14 de septiembre habrá un decreto ley que permitirá a los ayuntamientos aplicar la licencia urbana de forma legal y, de esta forma, que se cumpla con el 1/30. Además, existe un compromiso para hacer una declaración política a favor del taxi.

No obstante, tal y como han insistido en varias ocasiones, hay que esperar a la última Conferencia Nacional, que tendrá lugar en breve, para saber si efectivamente se podrá



Cientos de taxis se concentraron ante el Ministerio de Fomento el 30 J

llevar a cabo o no esta alternativa. "Queremos que todas las comunidades autónomas apliquen las mismas medidas y esto tiene que quedar garantizado", manifestaban algunos representantes. "No se puede solucionar un problema puntual si no solucionamos el de todo el taxi a nivel nacional", insistían.

Desde las organizaciones pedían no solo la transferencia de competencias, sino una modificación de la ley y el reglamento, así como la paralización de las concesiones de nuevas autorizaciones de vehículos de alqui-

ler con conductor y que se cree de manera inmediata la web de control o registro único de Fomento.

Movilización espontánea

Mientras representantes del taxi se reunían con Fomento, en las calles se vivía un momento histórico, no visto desde las últimas grandes movilizaciones del taxi madrileño, en el año 2005.

De forma espontánea, cientos de taxis han colapsado totalmente los principales carriles del Paseo de la Castellana. Más de 2 kilómetros en los que una gran marea blanca dejaba una imagen para la historia. El ambiente era tranquilo y, a pesar de las altas temperaturas, los profesionales aguantaron estoicamente hasta conocer el resultado de la reunión. De forma paralela, la práctica totalidad del taxi a nivel nacional decidía sumarse a la huelga indefinida que comenzaba el 27 de julio en Barcelona y se iba extendiendo poco a poco por el resto de ciudades.

Comprometidos con la sociedad, en las estaciones de tren autobús y en el aeropuerto, las familias que viajan con niños o con personas con movilidad reducida están siendo trasladados de forma gratuita por taxistas voluntarios.



Los taxis ocuparon 2 kms del Paseo de la Castellana

Seamos claros

Daniel Díaz,

taxista y escritor



El Gobierno no hará nada en favor del taxi al igual que no hizo nada el Gobierno anterior. Y para comprender los motivos habría que analizar la situación del país. Por una parte, España cuenta con una deuda disparadísima (más del 100% del PIB) y una tasa de paro muy por encima de la media europea. Por otra, los fondos globales de inversión, en su búsqueda insaciable por rentabilizar su pasta, ahora han puesto el ojo en el negocio de la movilidad de las grandes ciudades. Un negocio que mueve miles de millones de euros y cuyo pastel se dividía entre el servicio público subvencionado (metro, bus), el taxi y el Rent a Car. La puerta del Rent a Car se abrió sin problemas: Bastó una Ley Ómnibus ad hoc para liberalizar de un plumazo el sector del alquiler sin conductor (la cual benefició muy mucho a las empresas de alquiler, permitiéndoles diversificar su negocio a través del carsharing). Lo del taxi, ya sabían que sería más difícil, pero no podían permitirse hundir a todo un gremio de un día para otro a golpe de decretazo, así que decidieron diseñar una hoja de ruta e implantarla poco a poco, en silencio, cambiando una coma aquí, quitando un párrafo allá, al tiempo que vendían promesas al taxista para calmar los ánimos (y dilatar el conflicto hasta el hartazgo).



Promesas que, a la postre, nunca se hicieron efectivas (ni lo harán). Para un político (cínico por naturaleza, y con un dominio de la dialéctica difícilmente rebatible), reunirse con taxistas (elegidos por taxistas) en lujosas salas del Congreso y acariciarles el lomo siempre ha sido, para ellos, pan comido. Los taxistas salían contentos y esperanzados, apaciguando además a todo un gremio al menos hasta la próxima puñalada (¿cuántos años llevamos debatiéndonos entre el desánimo y la esperanza mientras siguen, en goteo, creciendo el número de VTCs?). Y entre medias, llamadita a la calma al inversor. Hacer lo contrario a esto, es decir, aprobar la licencia urbana, sería un mal mensaje hacia esos megafondos norteamericanos y pondría nervioso al nuevo amo del mundo: los Mercados. Y fue por eso que el Gobierno

reculó a última hora, cuando la cautelarisima no salió adelante y la entrada en vigor del plan Colau se tornó inminente.

La realidad es esta, por mucho que nos joda. Ni PP ni PSOE harán nada que ponga en riesgo al inversor. De hecho, el Real Decreto Ley (que muchos taxistas aplaudieron), no se aprobó para blindar al taxi. Se aprobó para blindar, nuevamente, la pasta de ese inversor que ya había inyectado cientos de millones en la compra de autorizaciones VTC (y ya de paso "calmar", otra vez, al taxista palillero). Con esto quiero decir que han conseguido colarnos, exactamente, el número de autorizaciones que las agencias de rating, lobbies de fondos de inversión, etc. ya tenían previstas según sus estimaciones de

negocio. Ni una más, ni una menos. Y ni PP ni PSOE tendrán el valor de impedirlo.

Lo único que nos queda, por tanto, es hacérselo incómodo. Lo más incómodo posible. LA GUERRA (literal o figurada: que cada cual lo entienda como quiera).

Gran indignación por la suspensión

La suspensión cautelar del reglamento para regular las VTCs, aprobado en el Área Metropolitana de Barcelona, ha provocado una reacción en cadena imprevisible en el sector a nivel nacional y que al cierre de esta edición continuaba.

La resolución tomada por el Tribunal Superior de Justicia de Catalunya, que analizamos en profundidad en este reportaje, supone un punto de inflexión para el futuro del taxi de todo el país, que veía en la licencia urbana una herramienta perfecta para hacer cumplir de forma efectiva el 1/30.



El Tribunal ha ratificado la suspensión cautelar en favor de la CNMC

Con prácticamente la totalidad del taxi español en huelga al cierre de esta edición, las consecuencias de la resolución judicial se siguen sintiendo en todas las ciudades. De nada sirvieron los argumentos del Área Metropolitana de Barcelona y de las asociaciones codemandadas, el Tribunal Superior de Justicia de Catalunya ha decidido mantener la suspensión cautelar del llamado 'decreto Colau' que pretendía limitar el número de VTCs en el Área Metropolitana de Barcelona, AMB. La suspensión se conocía el pasado 19 de julio, y respondía a la impugnación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, CNMC, que "in extremis", interponía su recurso en contra de la nueva licencia urbana para VTCs.

Según puede leerse en la resolución sobre medidas cautelares, ratificada el 27 de julio, la entrada en vigor de esta normativa municipal puede derivar en "daños y perjuicios difíciles de restañar aun en la hipótesis de una [lejana] sentencia estimatoria firme" para los vehículos de alquiler con conductor. Además, considera que la norma traería consigo la pérdida automática de vigencia de buena parte de las autorizaciones VTC que operan actualmente en el ámbito metropolitano de Barcelona. Por el contrario, señala el Tribunal, "no se aprecia

que la paralización de la entrada en vigor del reglamento pueda traducirse en un empeoramiento significativo de las condiciones del servicio de taxi".

De "escándalo" calificaban en Élite Barcelona esta resolución, que no esperaban este desenlace en un proceso que, aseguran, ha estado rodeado de "anormalidades".

A la vista por la cautelar, que tuvo lugar el pasado 26 de julio, acudieron en calidad de codemandados Antaxi, Élite Taxi Barcelona y la Plataforma Integral del Taxi. Esta última representada por el ex juez Elpidio Silva, para quien, tal y como aseguró a nuestro medio, "no había ninguna razón para suspender el reglamento". En su opinión, y así lo defendió ante el juez, "el AMB ha cumplido con todos los requisitos que se le exigen". Además, sostenía que la justificación del perjuicio económico a las VTCs por su entrada en vigor "no debía ser superior al interés general que es el taxi". Un interés

El TSJC ve posibles "daños y perjuicios" para las VTCs

de la licencia urbana en el AMB

El reglamento no podrá aplicarse hasta la celebración del juicio

general que, recordó, ha quedado demostrado en sendas sentencias de tribunales tanto europeos como españoles. Sin embargo, el Tribunal no daba por válidos los argumentos presentados por los servicios jurídicos del AMB ni por el sector y decidía mantener en suspenso la normativa.

El reglamento fue aprobado en junio y tenía previsto entrar en vigor este mes de agosto, limitando a 399 las autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor. Con esta cifra, explicaban desde el propio Área, se cumpliría con la proporcionalidad ratificada por el propio Tribunal Supremo, tras la sentencia del mes de mayo que avalaba el 1/30 y la habitualidad. Ahora, con el mantenimiento de la cautelar, el AMB no podrá aplicar su nuevo Reglamento para limitar las VTCs a la espera de la celebración del juicio en los próximos meses.

De momento había sido la única administración pública que había apostado por una medida de estas características hasta el final, si bien otras ciudades y comunidades, como la valenciana, están trabajando en reglamentos similares.

Porque desde el principio el AMB ha tenido clara su intención de llegar hasta el final con este reglamento, incluso tras su impugnación por varios organismos, empresas y asociacio-



El 25 de julio miles de taxistas salían a protestar por las calles de Barcelona

nes, algo que ya se preveía que podría suceder una vez fuera publicado. Y es que la CNMC no ha sido el único organismo en recurrir esta normativa, aunque sí ha sido el único que ha conseguido paralizarlas.

Fomento mantiene la impugnación

Pero si hubo una impugnación que indignó y que provocó la salida del taxi a la calle fue, sin duda, la del Ministerio de Fomento, que también pidió la suspensión con carácter urgente de la medida. El sector se sintió defraudado

por el nuevo Gobierno, especialmente tras haber celebrado varios encuentros con miembros del equipo del ministro José Luis Ábalos, donde se daba a entender al sector que no había ninguna intención en interferir en este tema.

Finalmente, Fomento ha dado un paso atrás y, "como muestra de su voluntad para alcanzar soluciones y de respeto por las competencias que tienen otras administraciones", ha retirado la petición de medidas cautelares contra el reglamento. Con esta decisión, que fue celebrada por el sector, el Ministerio reconoce formalmente las competencias en materia de transporte al AMB, aunque no ha retirado el recurso contra este reglamento con el fin de aclarar completamente la distribución de las competencias entre ambas administraciones. Por otro lado, el ministerio ha anunciado que estudiará con detalle las propuestas del AMB hacia una solución conjunta y para ello jugará un papel fundamental la próxima Conferencia Nacional del Transporte prevista para el mes de septiembre.

Más previsible fue conocer que Unauto-VTC, la organización mayoritaria del sector de arrendamiento con conductor en nuestro país, impugnaba el reglamento. En su caso, sostienen que las VTC están autorizadas a realizar transporte discrecional de viajeros



Profesionales de todo el país acudían a la jornada de paro



Aplicar la licencia urbana impondría el 1/30 en el AMB

hasta nueve plazas "tanto en servicios urbanos como interurbanos en todo el territorio nacional". Un punto que niegan desde el AMB, puesto que de esa forma entrarían en una "clara y evidente coincidencia con los servicios tradicionalmente ofrecidos por el taxi". Por otro lado, la organización presidida por Eduardo Martín advertía que "colaborarán siempre con la administración y la normativa vigente" al tiempo que defenderán "sin titubeos y ante la justicia" los derechos de los asociados si entienden que son vulnerados.

La CNMC echa a la calle al taxi

Apenas un mes de aprobarse el Reglamento, el taxi se echaba a las calles en una combinación de fiesta y hartazgo. Así es como se puede resumir lo sucedido en Barcelona el pasado 25 de julio, cuando miles de taxistas, muchos de ellos venidos de distintas partes de España, acudieron a la Ciudad Condal para manifestarse contra la suspensión de la norma.

Los taxistas quisieron mostrar el apoyo a la administración barcelonesa, la única que, según apuntaron muchos de ellos, "está trabajando sin condiciones para que se cumpla el 1/30 refrendado por el Supremo". Además de apoyar al AMB, los manifestantes aprovecharon para hacer público de nuevo su rechazo a la actitud anti-taxi que mantiene la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), entidad que, como hemos dicho, ha sido la única que consiguió la suspensión cautelar del reglamento VTCs.

Ese enfado ante el nuevo movimiento contra el taxi de esta organización y a favor de plataformas privadas, se fue compensando

"Todos queremos una licencia urbana"

poco a poco con un sentimiento de hermanamiento entre todo un sector, esta vez sí, unido por una causa común: su supervivencia.

La manifestación no era más que la traca final a unas protestas que llevaban consigo un paro de 48 horas convocado por todo el sector barcelonés y que tuvo un seguimiento masivo. Antes de que comenzase la protesta en la calle, los taxistas que habían llegado de distintos puntos de la geografía española a apoyar a sus compañeros de Barcelona fijaron como punto de encuentro la estación de Sants.

Allí aparcaron un total de 90 coches procedentes de Madrid, 35 de Valencia, decenas de Málaga y Bizkaia, etc. Fueron muchas las localidades que estaban representadas en Barcelona para apoyar al taxi y es que la situación era de especial transcendencia puesto

que muchos taxistas estaban convencidos de que de lo que sucediera en Barcelona con la licencia urbana de VTC dependía su margen de actuación en sus respectivas ciudades.

Julio Sanz, presidente de la Asociación Nacional del Taxi, explicó a este medio que el sector tenía la obligación de respaldar al AMB, institución que para él ha sido "la única que se ha atrevido a cumplir la ley y que no puede ser atacada por otras". "Es un ataque a los taxistas de Barcelona pero por extensión a todos los taxistas de España", manifestó Sanz, convencido de que "lo que suceda en la capital catalana tendrá enorme transcendencia en el taxi nacional".

Fernando Del Molino, presidente de la Federación Sindical del Taxi de Valencia, también trasladó un mensaje similar. "Todo el taxi de España está pendiente de lo que pasa en Barcelona, porque todos queremos una licencia urbana que acabe con esta situación". Lo que suceda en aquí tendrá proyección en toda España".

Una vez que llegaron todos los taxistas de las diferentes ciudades, se inició una marcha hasta la zona del Arco del Triunfo de Barcelona, lugar donde estaba previsto que comenzase la protesta. En ese instante se vivió un momento de gran emoción cuando los taxistas locales fueron recibiendo entre aplausos a los compañeros de fuera de Barcelona. Tras este emotivo recibimiento se desplegaron las pancartas y se inició la marcha hasta la sede de la Delegación de Gobierno.

Jornada histórica

La manifestación en sí se desarrolló sin incidentes. En la cabecera de la misma se colocaron 30 taxis a los que seguían miles de taxistas. Las cifras oficiales calculan entre 5.000 o 6.000 asistentes. Durante el trayecto fueron muchos los cánticos y las situaciones de hermanamiento apoyadas por petardos y

Repulsa a los actos vandálicos

Aunque durante la manifestación apenas se registraron incidentes, esto sí que se sucedieron una vez dio por finalizada la misma. Varios coches de VTC sufrieron ataques por parte de algunos grupos de taxistas, ocasionándoles importantes daños. Las imágenes de los ataques fueron captadas por los medios de comunicación que no dudaron en abrir los informativos con los videos de las agresiones. Además, en las redes sociales rápidamente se hicieron eco de estos desagradables hechos que no hicieron sino manchar una histórica jornada reivindicativa. Según los Mossos d'Esquadra, una persona fue detenida y hasta 16 fueron denunciadas por estos hechos. Desde las organizaciones convocantes llamaron a los taxistas a la calma, desmarcándose y condenando los actos vandálicos que se sucedieron.

“El taxi de Barcelona, ejemplo de lucha en el sector”

bengalas que se mezclaban con los gritos de enfado y desesperación contra quienes impugnaron el reglamento. Algunos taxistas pudieron trasladar a La Gaceta del Taxi que se trataba de un día histórico y no fueron pocos los profesionales que aseguraron haber dejado a un lado sus vacaciones por acudir a arropar a los taxistas barceloneses.

Un visiblemente emocionado Alberto Álvarez, portavoz de Élite Taxi Barcelona, una de las organizaciones convocantes, se mostraba muy orgulloso y afirmaba que la protesta había sido un rotundo éxito. “Estoy orgulloso de que haya venido el taxi de toda España a defender la licencia urbana del AMB. El sentimiento de agradecimiento es enorme”, manifestó a La Gaceta del Taxi.

Álvarez, conocido en el sector como Tito, dejó claro que el taxi “va a presionar en la calle que es donde tiene que luchar”, e incidió en que la pasividad de los políticos, haciendo caso omiso a lo que dictaminan los jueces, está provocando esta situación de enfrentamientos titulada en los medios generalistas como “la guerra del taxi”.

Siguiendo la misma línea se posicionó Sergio Vega, presidente de Élite Taxi Madrid, quien manifestó que “la administración y las clases políticas deben dar un paso más porque tanto la justicia española como la europea han refrendado que el taxi es un servicio de interés general”. Con respecto a las palabras de agradecimiento de los taxistas locales, Vega manifestó sin tapujos que “Barcelona representa mejor que nadie la lucha en el sector y había que estar apoyándoles”.

Finalmente, y tras casi dos horas de trayecto, los manifestantes llegaron a la sede de la Delegación del Gobierno. Allí, una representante de la institución recibió a algunos taxistas que le trasladaron un mensaje dirigido al Ministerio de Fomento. En ese mensaje se informaba de la necesidad de respetar la licencia urbana de VTC que introducía el nuevo reglamento de Barcelona para hacer cumplir el ratio 1/30. Tras el encuentro, los representantes comunicaron que se daba por concluida la protesta de manera oficial. Sin embargo, no fue hasta bien entrada la tarde cuando los taxistas decidieron en asamblea continuar con los actos reivindicativos al día siguiente con la realización de una marcha lenta para bloquear el tráfico de la ciudad.

Dicha marcha se inició desde la terminal 2 del aeropuerto del Prat hasta el puerto de Barcelona, afectando notablemente al tráfico de la ciudad. Los taxistas querían con este acto hacer aún más visible su enfado ante una suspensión del reglamento del AMB que consideraban “escandalosa”.



Solicitud masiva, último “dique”



Fernando del Molino, presidente de la Federación Sindical del Taxi de Valencia

Tras hacerlo por primera vez con una solicitud de 200 autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor (VTC), el pasado 11 de junio el Tribunal Supremo decidió analizar otra solicitud realizada por la empresa Ares Capital de 50 autorizaciones VTC en Valencia.

Esas autorizaciones estaban en el último paso antes de ser concedidas, sin embargo, la Federación Sindical recurrió al Supremo. La defensa de la organización valenciana en el recurso de casación alegó que la ley no contempla que un solo interesado pueda ser titular de más autorizaciones de las que materialmente puede trabajar.

Esa defensa de los abogados de la asociación ha sido tenida en cuenta por el Tribunal Supremo, que en un auto explica que ahora deberá determinar si esas solicitudes masivas se ajustan a la legalidad.

Fernando del Molino, presidente de la Federación Sindical de Valencia, tiene claro

que de esta forma hay alguna posibilidad de evitar un desembarco de VTC que “reventaría el taxi”, un sector en el que la organización está trabajando incesantemente para profesionalizarlo y que pueda ofrecer un mejor servicio a los ciudadanos.

Gaceta del Taxi. El auto del Tribunal Supremo del pasado 11 de junio toma en consideración la defensa de los abogados de la Federación Sindical del Taxi de Valencia con respecto a la ilegalidad de las solicitudes masivas, ¿cómo plantearon esto y cuál fue vuestro sentir ante este auto?

“Podremos demostrar que se han dado miles de VTC ilegalmente”

Fernando del Molino. La primera situación similar a estas 50 VTC fue una solicitud realizada también por parte de Ares Capital de 200 VTC. Son casos similares. Cuando nos enteramos de esta solicitud y nos llega la información de que está en el Tribunal Superior de Justicia de Valencia, hablamos con el bufete de abogados Jose María Baños León, un bufete que nos recomiendan desde Madrid, y el abogado nos da esta idea de atacar por la vía de las solicitudes masivas. A partir de ahí tenemos un debate donde ponemos encima de la mesa la situación que se crea con estas empresas que se dedican a solicitar miles de VTC por toda España y que luego las venden. Creemos que esa idea puede crear un conflicto con la especulación de las VTC y en el recurso de casación planteamos que es ilegal la solicitud de tantas autorizaciones. El Supremo admite nuestro recurso de casación a la vez que nos damos cuenta de que va tumbando todos los argumentos que utilizan tanto la Conselleria de la Comunidad Valenciana como el resto de las abogacías de las direcciones generales.

G.T. Estos argumentos rechazados ¿estaban basados en que la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres (LOTT) de julio de 2013 ya restablecía la ratio 1/30?

F.M. Si, se basaban principalmente en que con las modificaciones de la ley de 2013 se suponía que ya estaba solucionado el problema. Pero cuando el Supremo empieza a dar VTC argumentando que el reglamento de esa ley no estaba en vigor, puesto que había que modificarlo, es cuando saltan todas las alarmas porque se empiezan a conceder todas las VTC hasta que finalmente se actualiza el reglamento en noviembre de 2015. Por eso pensamos que el único dique de contención para evitar que salgan todas las VTC de 2013 a 2015 es el recurso de casación aceptado por el Supremo con respecto a la solicitud masiva. Creemos que con esto tenemos una oportunidad que hasta entonces no teníamos.

G.T. ¿Cuáles son los siguientes pasos a la espera de conocer la sentencia?

F.M. El pasado 10 de julio tuvo lugar la votación a puerta cerrada entre los magistrados sobre el recurso de casación. Creo que a mediados de agosto aproximadamen-

para evitar el desembarco de VTC



El Supremo abre una vía nueva para paralizar la solicitud masiva de VTCs

te podremos conocer el resultado del recurso de casación y sabremos si nos salvamos o empiezan a salir VTC por todas partes. La importancia de esto reside en que se puede abrir una vía que demostrará que las miles de VTC que se han dado lo han sido de forma ilegal.

G.T.- En esas reuniones con los abogados, ¿qué os han transmitido que se debe entender como solicitud masiva de VTC? ¿Dónde está situado el límite?

F.M.- Nuestros abogados el límite lo están poniendo en diez. Entendemos que diez VTC puede ser pedidas por una empresa para empezar a trabajar. A partir de ahí tenemos la sensación clara de que son para especular.

G.T.- ¿Cuántas VTC hay pendientes de concederse en la Comunidad Valenciana en ese espacio temporal de julio de 2013 a noviembre de 2015 que se modifica el ROTT?

F.M.- Tenemos unos listados que nos ha entregado la Conselleria después de mucha pelea con ellos. Había unas 1.700 VTC pendientes, pero hay unas 100 que parece que no saldrán adelante porque no han seguido con los procedimientos judiciales y han desistido. Por eso calculamos que hay que unas 1.600. Son cifras aproximadas porque nos falta mucha información de en qué mo-

“Hay 1.600 VTC pendientes de concederse”

mento se encuentran los procesos judiciales. En cualquier caso nosotros ahora mismo, por medio del bufete, estamos personados en aproximadamente unas 500 VTC solicitadas. Nos quedan las otras 1.100 para las que estamos buscando documentación. Cada día nos llega información nueva y nos estamos centrando en los procedimientos de solicitudes masivas.

G.T.- Son cifras mucho más altas que las que actualmente refleja el Ministerio de Fomento, donde se puede comprobar que hoy en día el número de VTC que trabaja en Valencia no supera las 150.

F.M.- Creo que en Valencia son 144 y en lo que es la Comunidad Valenciana son 236.

G.T.- Si se concediesen todas las que están pendientes se multiplicaría por ocho ese número...

F.M.- Exacto. Solo con las 250 que tenemos en el Supremo se doblaría la cantidad de VTC que hay. Esto sería inasumible para

el sector y sabemos que la gran mayoría, sobre todo al principio, empezarían a trabajar en la ciudad de Valencia ya que con las plataformas es donde mejor se camuflan.

G.T.- Ahora que menciona a la ciudad de Valencia, ¿se han planteado solicitar al Ayuntamiento una medida como la que se ha adoptado en Barcelona con las licencias urbanas para las VTC?

F.M.- Estamos trabajando en todas las vías, ya sean políticas, jurídicas o de mejora en la propia profesionalización del sector. No hemos dejado ninguna vía por tocar. El pasado 18 de julio se aprobó en el pleno iniciar el proceso que servirá para regular las VTC con una ley. En esa legislación viene la licencia urbana obligatoria, el límite de 1/30 y una serie de medidas regulatorias como por ejemplo el hecho de que tengan que volver a las bases. Hay un informe del Consejo Jurídico Consultivo de la Comunidad Valenciana que dice que todas esas medidas regulatorias son inconstitucionales. Vamos a iniciar una ronda de reuniones con todos los partidos políticos para ver qué es lo que se puede poner y qué es lo que no se puede poner. Pero el límite del 1/30 y la licencia urbana eso o sale, o el sector entrará en guerra.

Nueva regulación horaria

G.T.- Pero además de regular las VTC, la normativa del taxi en Valencia también está sufriendo cambios. A principios del mes de julio se publicó la regulación horaria 12+4 que entrará en vigor el año que viene, ¿en qué consiste exactamente?

F.M.- En el fondo es una regulación de 16 horas de máximo. Siempre hemos querido en Valencia una regulación horaria y creíamos que 12 horas era una cantidad de horas buena, pero como los políticos insisten en que hay que permitir la contratación, se nos ocurrió esta idea basada en 12 horas por el día y cuatro en horario nocturno de 2.00 a 6.00 de la mañana. Es decir, el taxista tiene 12 horas para trabajar a lo largo de la franja horaria diurna, y si quiere puede trabajar otras cuatro más desde las 2.00 hasta las 6.00. De este modo se regula más el día, y se refuerza la noche que sí que es cierto que hay días que faltan coches a esas horas porque al autónomo le cuesta más salir. En enero entrará en funcionamiento porque hay un proceso de seis meses de homologación de taxímetros y programas y no merecía la pena ponerla en marcha en noviembre. Para eso ya esperamos a enero con las nuevas tarifas y ahorramos a los profesionales que pasen dos veces por el taller.

G.T.- ¿Aún se podrían hacer ajustes a esa regulación?

F.M.- Debemos ser todos flexibles y tenemos que ver que la oferta y la demanda se tiene que ajustar, no se trata de que nosotros ganemos dinero y el servicio se dé mal.

G.T.- ¿Qué más modificaciones introduce esta nueva forma de distribución del trabajo?

F.M.- Los fines de semana, con esta nueva orden, en lugar de aplicarlos sábado par, domingo impar, o al revés, ahora vamos a trabajar sábado y domingo la misma licencia. Alternamos cada fin de semana. Este sistema funciona en ciudades como Zaragoza y Bilbao y están encantados. De momento es un poco polémico porque al taxista le da un poco de miedo el cambio pero vamos a probar.

G.T.- Dado que seguramente haya una parte del sector disconforme y la recurra, ¿confían en que esta orden aguante en la justicia?

F.M.- Sabemos que la parte empresarial la va a recurrir. La asociación Gremial y la empresarial están muy activas y han hecho todo tipo de protestas. Pero hay votaciones que demuestran que hay una mayoría del

“Con la 12+4 se potencia la noche”

taxi en Valencia que votó a favor de la regulación.

G.T.- Las partes del sector a las que anteriormente hacía referencia se quejan de que con esta regulación, durante la noche y los fines de semana va a haber escasez de taxis, ¿qué piensa de eso?

F.M.- Bueno, en principio con la 12+4 lo que se hace es potenciar la noche. Lo que va a hacer es que quien quiera trabajar se tenga que ir a la noche. Lo que sí que es cierto que los fines de semana alternos pueden provocar que el que trabaje el sábado por

la noche no lo pueda hacer el domingo por la mañana. Tenemos que estudiar bien si el domingo por la mañana faltan coches o no. Pero eso hay que comprobarlo, porque en otros sitios nos han dicho que no tienen problemas de oferta como en Zaragoza o Bilbao.

G.T.- ¿Cuánto han calculado que puede ser el periodo de tiempo óptimo para poder hacer una primera valoración?

F.M.- Lo normal sería pasar por todo el año, pero creo que en julio o agosto será un momento bueno ya para hacer una valoración. Desde la federación proponemos unas urnas consultivas al final de año en octubre o noviembre para valorar cómo ha ido la regulación.

Javier Izquierdo



La regulación en Valencia, motivo de protestas por parte del sector

“Tarde o temprano se va a imponer una uniformidad”

El presidente de la Federación Sindical reconoce que están trabajando desde su entidad en dotar al taxi de una mayor profesionalización. En ese punto, uno de los aspectos que está más de moda entre las asociaciones de toda España es impulsar una uniformidad para los taxistas.

Preguntado por si desde su asociación están trabajando también en este aspecto, Del Molino reconoce que han hecho varias propuestas en diferentes administraciones. “En Benidorm, por ejemplo, se ha aprobado la uniformidad y era una propuesta de nuestra confederación”, explica. “La hemos presentado en la mayoría de ayuntamientos

importantes y en la Conselleria de Transportes y, en principio, el primero que lo ha aceptado ha sido Ayuntamiento de Benidorm”, reconoce.

Del Molino espera que ahora dé el paso la propia Conselleria puesto que se muestra convencido de que “tarde o temprano se va a imponer la uniformidad”. “Luego veremos a ver si somos más restrictivos o menos”, matiza, “pero nuestra propuesta es pantalón largo oscuro, zapato cerrado, camisa o polo con cuello camisero, falda tipo ejecutivo por debajo de la rodilla y que solo se puedan llevar logos de emisoras o entidades del taxi”.



ASSOCIATI

MEMBRI



MEMBRI

“Estamos muy concienciados con la impor

Con más de dos décadas al volante de su taxi y ocho como presidenta de la Agrupación Local de Taxis de Calviá, Mari Carmen Navarro tiene muy claro que el presente y el futuro del taxi pasa por ofrecer siempre el mejor servicio. Y para ello no ha dudado en uniformar a la flota, de más de 400 profesionales, entre titulares y conductores, que lucirán el próximo año una nueva imagen corporativa que diga “esto es el taxi, gente preparada dando un servicio de calidad”.



Mari Carmen Navarro, presidenta de la Agrupación Local de Taxis de Calviá

Dos votaciones, ganadas por mayoría, y una moción de censura de por medio que también ganó. Eso le ha costado a Mari Carmen Navarro, presidenta de la Agrupación de Taxis de Calviá, presidenta a su vez de la Asociación Part Forana de Mallorca, sacar adelante el uniforme, pero también la obligatoriedad del datáfono en todos los taxis. Dos aspectos que para Navarro son importantes cuando se quiere ofrecer un taxi de calidad. “La gente está convencida de que es algo necesario para el sector”, nos explica la presidenta de Calviá con la que hablamos también de los piratas y de las 700 VTCs que la Federación Balear del Taxi tiene pendiente poner en marcha en las islas.

Gaceta del Taxi.- Le ha costado sacar adelante el uniforme pero el próximo año ya será una realidad. ¿Están los taxistas concienciados de que la imagen es un aspecto que hay que cuidar siempre?

Mari Carmen Navarro.- Estamos muy concienciados con la importancia de tratar siempre bien al cliente. Ahora es dar un pasito más, y al uniformar a los compañeros decimos, esto es el taxi, un conductor bien vestido, un coche limpio. Porque al final lo que paga el usuario es calidad. Además, vivimos un momento en que de cara a la competencia y a lo que nos pueda venir, tenemos que darle al cliente lo que demanda. Pero no es solo eso, es también saber tratar bien a los clientes, que es algo que de forma habitual hacemos los taxistas de Calviá, pero es cierto que con la

uniformidad además de demostrarlo se ve.

G.T.- Aunque se aprobó hace unos meses no será hasta el año que viene cuando se empezarán a ver los uniformes por las calles. ¿Por qué tanto tiempo?

MC.N.- Porque no se trata de hacer algo deprisa y corriendo, sino de ofrecer algo de calidad y que nos resulte cómodo a todos. Por eso ahora estamos trabajando en cómo queremos que sea el uniforme. De momento nos inclinamos hacia un tejido deportivo, que permite la transpiración de la piel y que además no pierde color. Aquí hace mucho calor en verano, y no tiene sentido usar un uniforme que con el paso de los días coja olor y pierda color.

En octubre esperamos tener varias opciones disponibles para llevarlas nuevamente a asamblea y que sean los compañeros los que elijan el que más les convence. La idea es tenerlo listo en el primer trimestre del próximo año para que esté listo de cara a la próxima temporada alta, en marzo.

En resumen, sería pantalón largo para invierno, corto en verano y falda. Además de camisa o chaleco para quien lo quiera.

G.T.- Ha mencionado la competencia, ahora que llega el verano, ¿notan más la presencia de piratas?

MC.N.- Hay mucho pirata y no son suficientes los controles que hay en Mallorca para

“Al final lo que paga el usuario es calidad”

“Falta de tratar siempre bien al cliente”

“Hay mucho pirata y no son suficientes los controles”

controlar ese aspecto, es imposible. Los inspectores son pocos, cinco, y ellos tienen un horario, sus vacaciones...y no es posible que estén donde tienen que estar. Es decir, tenemos la ley, pero no los medios para poder aplicarla, y pillar la captación de clientes por parte de estos piratas es muy difícil. Entre que llamas y vienen, el coche sigue circulando y ya ha pasado del término municipal, ya corresponde a otro, y si va al aeropuerto y ahí no está el inspector no tienes nada que hacer.

G.T.- Pero, ¿quiénes son estos piratas que año tras año actúan impunemente?

MC.N.- El pirata en sí es gente que o bien trabaja en discotecas, que te venden de todo, o jardineros que trabajan en urbanizaciones privadas y al mismo tiempo que arreglan el jardín te llevan al aeropuerto por precios más altos que el taxi, gente que trabaja limpiando casas, tenemos de todo tipo de piratas. Y luego gente que directamente coge su coche particular un día y sale a hacer viajes.

G.T.- Sabemos que uno de los destinos favoritos de los vehículos de



Más de 400 profesionales dan servicio en este municipio mallorquín





La presidenta lamenta la falta de efectivos para controlar a los piratas

alquiler con conductor en verano son, precisamente, las zonas costeras y las islas. ¿Notan más VTCs este verano tras la avalancha de autorizaciones?

MC.N.- Las VTCs también nos afectan, pero es cierto que la mayoría ya van identificadas y es más fácil controlarlas. Además, en este caso, tienen que venir precontratadas y en el caso de que vengan de fuera de las islas solo pueden venir por un plazo de 20 días en 3 meses y no es tan fácil que se salgan de la ley porque nosotros podemos denunciarlas ante la consellería y que sean multadas. Se nota mucho que en la península se están pidiendo de forma masiva. Cuando en ciudades como Madrid y Barcelona baja el trabajo, sube en las islas, y les es relativamente fácil cogerse un barco y venirse para acá. Eso sí, debo decir que este año, con el problema para encontrar alquiler vacacional en la isla les debe estar suponiendo un problema. Porque no hay casas vacías y eso provoca que los empresarios no puedan enviar a esos vehículos aquí. Ninguno va a mandar a sus trabajadores aquí para apenas sacarle rentabilidad a los días de trabajo que hagan. Algo que es un problema para muchos, a nosotros nos está viniendo bien.

G.T.- Y no solo las VTCs de la península...es inevitable preguntarle por las polémicas 700 VTCs que la Federación Balear tiene previsto poner en marcha y a las que su asociación, Part Forana, se ha opuesto...

MC.N.- A nosotros esa opción nos parece una aberración para el sector del taxi, nos parece que no es justo que tengan que sacar 700 VTC y nos parece que no es rentable de ninguna de las maneras. Porque claro, poner en las calles un tercio más de transporte cuando nosotros realmente trabajamos seis meses, y fuertes tenemos dos, que es cuando todos hacemos el jornal, no tiene mucho sen-

tido. Es poner dinero para competir contra ti mismo.

G.T.- ¿Tienen miedo de las consecuencias?

MC.N.- Tenemos miedo de que nos afecte de lleno la entrada de estas VTCs, que bajen de precio nuestras licencias y de lo que puede suponer competir con 700 VTCs que además están subvencionadas por taxistas.

Por otro lado, esta situación está generando un problema y un enfrentamiento entre taxistas que antes no existía. Hay quien está a favor y en contra y hay compañeros que no se hablan ahora mismo. Es una pena que esto esté sucediendo y nos parece muy injusto y doloroso.

Olga Lobo

Guerra a los piratas

Aunque llegó al taxi sin pretenderlo, "mi padre, que era taxista, se puso enfermo, y el taxi estuvo parado hasta que yo, que estaba estudiando la carrera, decidí hacerme cargo de él", ya lleva 22 años como profesional, "terminé mis estudios, pero me quedé aquí". Y hace ocho dio el salto a la política sectorial.

El detonante, un problema del que a día de hoy tenemos que seguir hablando, el intrusismo y la piratería. Un problema que le indigna mucho. "Me daba, y me sigue dando, mucho coraje que una persona tenga que pagar sus impuestos, hipotecarse para pagar una licencia y pagar su autónomo, y luego venga un pirata que con su coche privado y sin pagar nada haga un trabajo que no le corresponde me da tanto coraje. La lucha, lamentablemente, sigue vigente, "me parece muy injusto" se lamenta Navarro, que reconoce una "guerra" con cada nuevo alcalde que aterriza en el Ayuntamiento de Calviá. "Cada vez que tenemos una reunión siempre estoy con el mismo tema, pero es que no es efectivo cómo se lleva este tema, por mucho que ellos estén advertidos de lo que sucede".

Y aunque demandan más inspectores, "los recursos económicos son los que hay" y tampoco desde la Consellería reciben mucha ayuda. "Lo cierto es que hay veces que no sabes que pensar, porque cuando no hay inspectores a la vista los piratas se multiplican, y cuando están los inspectores, no aparece ninguno".

Vehículo de concienciación

Pero junto a su lucha contra la piratería, Navarro también apuesta por mostrar el lado más social del taxi con diferentes campañas, como las que denuncian las agresiones sexuales. "Colaboramos con el Ayuntamiento en todas las campañas que requieran de nuestra colaboración, pero también algunas que surgen desde nuestro radiotaxi", nos explica. Además, insiste en que los taxistas de Calviá están preparados para este tipo de situaciones. "Estamos para ayudar, conocemos el protocolo de actuación cuando hay una agresión sexual y si el cliente necesita, sabemos dónde tenemos que llevarle".

Sobre machismo hablamos también con una de las pocas presidentas que hay en el sector del taxi, si bien ella reconoce que siempre se ha sentido muy arropada por sus compañeros. "Quizás por ser mujer creo que me ahorrado algunos comentarios que entre hombres sí que se dicen, me refiero a comentarios más rudos o tal vez agresivos a la hora de discutir", y tal vez este buen ambiente entre compañeros, ha propiciado que de los 400 trabajadores del taxi unos 100 sean mujeres solo en la zona de Calviá.

A la buena sintonía con los taxistas masculinos, añade Navarro, hay que sumar que las zonas turísticas, en general, suponen un escenario de trabajo poco conflictivo. "La gente suele venir a pasarlo bien, a relajarse y a estar feliz en resumen. Y por eso para nosotras es más fácil ejercer de taxistas aquí que en las grandes ciudades donde sí puedes encontrarte más peligros".



WORLDWIDE

THE WORLDWIDE

THE WORLDWIDE



THE WORLDWIDE

THE WORLDWIDE

THE WORLDWIDE

THE WORLDWIDE

THE WORLDWIDE

“Mi objetivo es quitar carreras a las VTC”

La llegada masiva de VTC que se ha producido en los últimos años parece haber alejado al taxi del segmento de los transportes de alta gama. Sin embargo, algunos profesionales se niegan a aceptar esa imposición y llevan a cabo grandes inversiones para ofrecer un servicio de auténtico lujo. Es el caso de Syed Junaid, taxista de Barcelona, quien compró el Tesla Model S versión taxi, vehículo con el que ha causado una enorme sensación, no ya solo entre los compañeros, sino entre todos los usuarios.



El Tesla opera ya en Barcelona desde hace un mes

Los servicios de lujo no son exclusivos de los vehículos de alquiler con conductor y para demostrarlo, algunos taxistas han realizado importantes inversiones en vehículos de muy alta gama con las que dotar al taxi de todas las posibilidades para dar un servicio de la máxima calidad.

Es el caso de Syed Junaid, taxista de Barcelona, quien hace ahora dos meses decidió comprar el Tesla Model S y vestirlo de taxi. Se trata de un modelo 100% eléctrico con el que este profesional pretendía dar un salto cualitativo en su trabajo.

Desde que apareció por primera vez por las calles de Barcelona el Tesla vestido de

negro y amarillo, la reacción de la gente ha sido, a ojos del dueño del vehículo, “espectacular”. “Da una imagen y una publicidad increíble al taxi y solo por eso considero que ha sido un gran acierto comprarlo”, explica Junaid.

“La gente responde de una manera alucinante cuando ve el coche. Aprovecha para hacerse fotos e incluso los moteros tocan el claxon en señal de simpatía. Es una novedad y es una pasada la reacción de la gente”, afirma este taxista, de origen pakistaní, quien a su vez representa a la asociación Pak Taxi en Barcelona.

Pero más allá de la reacción de las per-



Syed Junaid ha apostado por un modelo eléctrico y con unas prestaciones de gama alta

sonas que lo ven, la idea de adquirir un coche de estas características por parte de Syed Junaid era para demostrarse a sí mismo, y también al sector del taxi, que pueden plantar cara a las VTC no ya solo en los servicios más habituales, sino también en los llamados servicios de gama alta.

“Ellos han entrado en nuestro terreno bajo la bandera del lujo. Está bien, pues yo ahora voy a entrar en el tuyo. Mi objetivo es quitar carreras a las VTC”, explica tajante Syed, convencido de que su nuevo coche puede ser una buena arma para frenar las ambiciones de quienes quieren hacerse con el mercado de transporte de viajeros.

Para hacer frente a esa competencia en todo tipo de servicios con este deportivo eléctrico, Syed tuvo que realizar una importante inversión. Esa inversión no supuso una barrera insuperable para este taxista, que tiene claro que el sector debe ofrecer lo mejor que pueda para hacer frente a las VTC. Su mensaje en este punto es claro y lo recalca en varias ocasiones: “No se puede correr un maratón con zapatos malos”.

Pero al tiempo que afirma esto, por otro lado Syed se muestra realista y sabe que no todos los taxistas pueden hacer una inversión como la que él ha hecho de unos 80.000 euros para comprar un coche de alta gama. El precio es muy elevado y la amortización no se obtiene a corto plazo, pero a pesar de las dudas, él no se arrepiente. “Si compras un coche de este estilo no te arrepientes. El taxi es mi oficina, paso 12 horas de media en el coche al día, más horas que en mi propia casa, y quiero que sea la mejor posible”, explica.

Eléctrico de lujo

Esa “oficina” de la que habla Syed está a la última en lo que respecta a tecnología. El interior llama la atención por su pantalla luminosa que focaliza todo el salpicadero y su perfecto acabado, pero lo que marca verdaderamente la diferencia de este deportivo 100% eléctrico es su avance en cuanto a términos de potencia y la relación de ésta con la autonomía de las baterías.

“El modelo tiene unos 490 kilómetros de autonomía según la marca, pero reales son unos 370 o 380”, explica Syed, quien no se muestra preocupado por una supuesta falta de autonomía dado que hoy en día ya existen en muchas ciudades cargadores rápidos por los que en veinte minutos consigues la batería suficiente para realizar unos 200 ki-



Su interior ofrece un amplio habitáculo y numerosos extras para el conductor

lómetros más. “Es un coche pensado para circular en carretera, no solo en ciudad. No puedes negar servicios de largo kilometraje porque se pueden hacer, solo que a lo mejor debes parar dos veces para hacer una carga rápida”, explica Syed, quien insiste en que durante estas paradas el cliente puede aprovechar para tomar un café y el taxista puede descontarlas del precio final.

“Los puntos de recarga para estos vehículos son gratuitos. Luego, por otro lado, tengo en mi parking privado un cargador donde la carga entera cuesta unos nueve euros”, afirma, incidiendo en la diferencia de precio que hay con el llenado de un depósito de combustible. “Lo ideal es dejarlo por la noche y en cuatro horas y media el coche está con la batería al 100%”. La instalación del cargador en el parking privado, según explica el taxista, ronda los 2.000 euros y la comunidad de propietarios o el dueño del parking están obligados legalmente a permitir instalar el dispositivo de carga.

Es en esa carga eléctrica donde se logra

una mayor amortización del desembolso inicial realizado por el taxista. “El ahorro en relación a si fuera un vehículo de combustión está calculado en torno a los 5.000 o 6.000 euros al año”, indica Syed, quien también recuerda que el hecho de que se adquiriera un coche no contaminante tiene otras ventajas económicas facilitadas por la administración.

Con todo esto, y a pesar del gran esfuerzo que supone comprar un coche de estas características, hay algunos taxistas que, basándose también en las razones explicadas por Syed Junaid, deciden dar el paso y adquirir taxis de lujo con los que hacer frente a la competencia. El caso del Tesla es algo más particular porque además de ser un coche con unas altas prestaciones, es 100% eléctrico. Pero hay otros taxistas, por diferentes ciudades de España, que se han dado cuenta que, si cabe la posibilidad, una inversión en un coche de estas características ayuda no ya solo al taxista que lo adquiere sino al sector en general.

Javier Izquierdo

Enorme sensación en Madrid

Además de estar homologado en Barcelona, el Tesla Model S también está autorizado para prestar servicio en Madrid. Sin embargo, aún no hay constancia de que ningún taxista se haya atrevido a comprar este deportivo eléctrico. Los taxistas madrileños, sin embargo, pudieron comprobar de primera mano las cualidades del vehículo americano de Syed Junaid. Durante un acto de protesta en Madrid a mediados del mes de junio, el taxista barcelonés viajó con el Tesla desde Barcelona a Madrid para apoyar al sector y su presencia generó una enorme expectación entre los taxistas de la capital. Muchos preguntaron a Syed por las características del coche y el precio del mismo, lo que demuestra la tendencia de algunos profesionales de apostar por vehículos de calidad para competir con las VTC. Un paso dado en este sentido también ha sido la reciente homologación del Lexus IS300h, otro vehículo de alta gama que también ayudará a dar una mejor imagen de la flota del sector.

Ayudas 'taxi free' para vehículos ECO y CERO

Nuevas ayudas para taxis ECO y CERO en Madrid. El Ayuntamiento ha publicado una nueva convocatoria por un importe de 799.938 euros para turismos nuevos que se adquieran desde el 3 de junio de 2017 hasta la fecha de finalización del plazo de presentación de solicitudes, el próximo 25 de julio. Las ayudas serán de 3.000 euros por vehículo aquellos vehículos con etiqueta CERO emisiones o los eurotaxis con etiqueta ECO que no estén propulsados por diésel. Por otro lado, recibirán el 5% del importe del vehículo, IVA excluido y hasta un máximo de 1.200 euros, los turismos con etiquetas ECO no propulsados por diésel. El objetivo de estas ayudas, que pueden consultarse íntegramente aquí, es incentivar la renovación de la flota de vehículos hacia los calificados como CERO o ECO en los próximos años.



Entre 1.200 y 3.000 euros recibirán los taxistas que soliciten las ayudas

Cambiar la ley para tener más taxis de hasta 7 plazas



El STAC pide un cambio para competir "en todas sus formas"

El Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC) ha pedido a la Generalitat de Catalunya la modificación de la Ley del Taxi para que se elimine la limitación que impide que haya más vehículos de más de cinco plazas en el Área Metropolitana de Barcelona (AMB). Un mercado al que el taxi quiere acceder y que actualmente se encuentra limitado por la normativa autonómica. "Los vehículos con más de cinco plazas son necesarios", insisten desde el Sindicat, "para que el taxi pueda competir en todas sus formas". Sin embargo, y a pesar de que el AMB ya decidió, a petición del sector, ampliar el mercado hasta las 7 plazas, la medida no puede ponerse en marcha ya que la Ley solo permite incrementar la flota de este tipo de vehículos "en casos excepcionales".

El 'No es no' se sube al taxi

Taxistas de la Unió Intercomarcal de Barcelona del STAC portan desde el pasado lunes los primeros vinilos de la campaña 'No es no' contra las agresiones sexuales y la violencia de género. La campaña, impulsada en el Área Metropolitana de Barcelona por el taxista Sergio Rodríguez, cuenta con la colaboración de Cruz Roja de Santomera (murcia) y espera tener una gran aceptación por parte de los socios del STAC, pero también de todos aquellos profesionales interesados en participar. Para ello ponen a disposición de los interesados el teléfono 747 72 12 98 para enviar un WhatsApp o llamar a nuestras oficinas al 93 300 23 14, donde se les informará sobre las próximas convocatorias para la colocación de estos vinilos.



Los taxistas muestran su lado más implicado con la sociedad

También en Ibiza

Los taxis de Ibiza lucen 1.600 pegatinas con el lema "No es no" dentro de la campaña iniciada por el Consell ibicenco que incluirá también otros materiales de la campaña. Tanto la consellera de Sanidad, Bienestar Social, Igualdad y relaciones con las entidades del Consell d'Eivissa, Lydia Jurado, como la directora insular de Igualdad, Judith Romero, han agradecido a los profesionales del sector y, especialmente, al presidente de la Federación Insular del Taxi, Alejandro Cardell, su colaboración y complicitad en la campaña.

AXA

AXA



AXA

Valencia también quiere regular las VTCs

Las Cortes Valencianas aprobaron el pasado 18 de julio la tramitación de una proposición de Ley para regular los vehículos de alquiler con conductor, similar a la aprobada en el AMB de Barcelona y que actualmente se encuentra suspendida de forma cautelar. La propuesta, a iniciativa del PP, ha contado con el apoyo de Podemos, Compromis y PSOE, mientras que Ciudadanos se ha abstenido. Aunque los partidos que han votado a favor han manifestado que se tendrán que modificar algunos aspectos de la Ley, todos coinciden en la necesidad de mantener el equilibrio entre los dos sectores, taxi y VTC.



La propuesta ha sido aprobada por PP, Podemos, Compromis y PSOE

Taxistas condenados por delitos leves perderán su licencia

En Sevilla, el Consejo del Instituto del Taxi ha aprobado retirar de forma temporal la licencia a los taxistas que sean condenados firmemente por delitos leves. Para ello ha sido necesario modificar la ordenanza municipal, que ha sido refrendado por unanimidad de todos los grupos políticos municipales y a pesar de la posición contraria de las dos asociaciones del taxi presentes en el Instituto del Taxi: Unión Sevillana y Solidaridad Hispalense. Hasta ahora, la normativa únicamente contemplaba la posibilidad de retirar la licencia por la comisión de delitos dolosos. Ahora, con la modificación aprobada ayer, se puede retirar la licencia de forma temporal por la comisión de meros delitos leves relacionados con la actividad del servicio.

Ampliación del calendario

Por otro lado, el Instituto del Taxi aprobó en su reunión de ayer un cambio en el calendario que implicará que, tras su aprobación definitiva en el Pleno, haya disponibles más de un centenar de taxis los que había hasta ahora. Hasta ahora el calendario establecía turnos de cuatro letras y con esta modificación se introduce una letra más, reduciendo el número de taxis en descanso en día laborable. Con esta modificación la disponibilidad de la flota será del 80% sobre el total de 2.000 taxis que hay en Sevilla.

Defensa en el Supremo del decreto anti especulación

Fedetaxi defenderá el Real Decreto 1076/2017 de medidas de control y anti especulación en el sector de las VTC, aprobado el 29 de diciembre del pasado año y que ha sido recurrido ante el Tribunal Supremo por la plataforma holandesa Uber B.V. La Federación se suma así al Ministerio de Fomento en la defensa de este decreto. Según Fedetaxi, Uber pretende con este recurso "evitar el control de los servicios de las VTC por parte de las Comunidades Autónomas". Y es que es importante recordar que este decreto impulsaba la creación una página web de control de servicios de las VTC.

Para los taxistas el hecho de que desde Uber quieran evitar ser controlados es especialmente grave tras conocerse que el número de sanciones a VTC ha aumentado un 220% en los últimos tres años. "Es sorprendente que empresas como Uber tengan la desfachatez de negar la alta tasa de infracción de estos servicios e impugnen normas que pretenden asegurar un control efectivo de las aplicaciones de viajes en VTC", ha asegurado Miguel Ángel Leal, presidente de Fedetaxi. La federación recuerda que el Supremo ya denegó a Uber la petición de que suspendiera la norma que prohibía la transmisión de autorizaciones VTC durante dos años desde su otorgamiento por parte de la administración, y por lo tanto, considera de vital importancia estar presente en el recurso al conjunto del Real Decreto. Un Real Decreto que también fue recurrido por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), puesto que entendía que su entrada en vigor iba a frenar el incentivo de nuevas empresas que quieran introducirse en el mercado y que eso repercutiría negativamente sobre los usuarios.

"Era previsible la pataleta de la CNMC frente a una normativa que exige un mínimo control a sus 'protegidos'", explica Leal, convencido de que Fedetaxi está preparada "para defender nuevamente ante el Tribunal Supremo la necesidad de mayor control de las VTC y de eliminar el intrusismo y la competencia desleal en que incurre el modelo de negocio que promueven estas plataformas".



El Mad Cool pone al descubierto las desventajas de la tarifa dinámica

Los usuarios de VTC descubrieron durante la celebración del Mad Cool, los días 12,13,14 y 15 de julio, los riesgos que conlleva la famosa tarifa dinámica que emplean algunas plataformas de este servicio de transporte. En los días que duró el festival, el importe de los trayectos en estos vehículos se llegaron a incrementar un 300%, a diferencia del servicio de taxi, que en todo momento tal y como marca la normativa debe mantener su tarifa oficial con independencia de la demanda. Un crecimiento en los precios relacionado directamente con el volumen de peticiones de servicio. Además de esta situación, las VTCs crearon una parada ilegal en las inmediaciones del recinto, algo que desde el sector del taxi denunciaron al considerar que estaban realizando captación de clientes. Algo que no pueden hacer según la normativa. Desde Élite Taxi Madrid han calificado estas prácticas "abusivas y poco éticas en la captación de usuarios y en la prestación de servicios" en un evento que ha recibido críticas no solo por los servicios de transporte, sino por la falta de previsión ante tal número de asistentes.

Más taxis los fines de semana de septiembre

El Ayuntamiento de Madrid ha reforzado el servicio de taxi durante los meses de julio y septiembre, permitiéndoles salir más horas los fines de semana. Así, las licencias cuyos ordinales terminen en número par permanecerán inactivas obligatoriamente los sábados impares, desde las 06:00 horas a las 01:00 horas del día siguiente, y los domingos impares desde las 07:00 horas de ese día hasta las 06:00 horas del siguiente. Las licencias cuyos ordinales terminen en número impar permanecerán inactivas obligatoriamente los sábados pares, desde las 06:00 horas a las 01:00 horas del día siguiente, y los domingos pares desde las 07:00 horas de ese día hasta las 06:00 horas del siguiente. Se recuerda que durante el mes de agosto será de aplicación el descanso semanal en régimen ordinario de lunes a viernes por número de licencia, no siendo aplicable el correspondiente a sábados y domingos.

Cientos de taxistas valencianos protestan por la regulación 12+4

El pasado 18 de julio, los taxistas valencianos volvieron a salir a la calle de forma "masiva" para protestar contra la nueva regulación horaria 12+4. Desde la Asociación Gremial Provincial de Autotaxis de Valencia reclaman a la Consellería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio que se paralice la medida y que se deje votar al taxista sobre la regulación que quiere. Desde esta asociación aseguran que la nueva regulación "no beneficia en absoluto al ciudadano" e inciden en que provocará que no haya taxis por las noches y los fines de semana. Además, creen que perjudicará no solo a



Los taxistas durante la manifestación

los titulares de más de una licencia, sino también a aquellos que cuentan con autónomos colaboradores. "Perderán sus trabajos por su nula conciliación laboral y familiar y por no ser rentable", señala la asociación. Por todo ello, animan a los taxistas a manifestarse hoy, a partir de las 12 de la mañana, en un recorrido por las calles de Valencia que finalizará en el cruce de la calle Comte Trénor con la calle Mur de Santa Anna donde el presidente de Gremial Valencia, Ismael Arráez, entregará al pleno de Les Corts y a cada uno de los grupos parlamentarios un manifiesto en contra de esta regulación.

La nueva ley del taxi de Navarra, insuficiente para el sector



Reunión entre el sector y la presidenta del Parlamento

Representantes de la Asociación Independiente de Taxistas Autopatronos de Navarra (AITAN), y de Tele Taxi San Fermín se han reunido con la presidenta del Parlamento de Navarra, Ainhoa Aznárez, a quien han trasladado su preocupación por la proposición de ley que se tramitará en septiembre. Una ley que, en su opinión "no viene a mejorar el servicio ni para la ciudadanía ni para el sector". Lamentan además que no se haya consensuado el sector y que no se haya acompañado de la reforma de la ley de transportes. Piden también que se tenga en cuenta la próxima modificación del Mapa Local previsto también para el último año de legislatura. Desde el taxi reclaman que se haga una ley más amplia, teniendo en cuenta otros factores, "no es lógico que se plantee esta ley cuando está la reforma del Mapa Local encima de la mesa, que va a afectar a la redefinición de las comarcas", han señalado.

Por otro lado, creen que no se ha contemplado una posible regulación de los vehículos de transporte con chófer. Una problemática que, aunque de momento no afecta a Navarra, sí afecta a todo el Estado, "por lo que mejor tenerlo regulado"

Un taxista, imputado por la quema de VTCs

F.L.M. taxista de Sevilla y conocido como el Mell, ha sido imputado como presunto autor de la quema de nueve vehículos de alquiler con conductor (VTC) durante la Feria de Abril del año pasado en la localidad hispalense de Castilblanco de los Arroyos. A finales del pasado mes de mayo, el taxista fue detenido por la Guardia Civil para prestar declaración cuando circulaba por Sevilla con su taxi. Los agentes le abordaron en la vía pública y fue cacheado y conducido al cuartel de La Rinconada. Ahora, según han confirmado diferentes fuentes a La Gaceta del Taxi, el taxista estaría imputado con cargos por la justicia. La Guardia Civil, tal y como ha podido saber este medio, habría conseguido cotejar a través de la señal del teléfono móvil del sospechoso que éste se encontraba en la localidad de Castilblanco la misma noche que sucedieron los hechos en los que fueron quemados nueve VTC. Sin embargo, la presencia del taxista podría tener coartada dado que, según fuentes cercanas al imputado, su padre vive en esa localidad y la hermana, tal y como explica El Diario de Sevilla, trabaja en el Ayuntamiento de Castilblanco. La defensa del taxista ha presentado una denuncia ante el juzgado de Instrucción número 8 de Sevilla ante lo que considera una detención injustificada y por la que "el Mell" estuvo más de 24 horas bajo custodia policial sin la asistencia de su abogado. Ese juzgado también mantiene abierta una macrocausa contra la Asociación Hispalense Solidaridad del Taxi, que agrupa a los taxistas del aeropuerto de Sevilla, y de la que también es miembro el taxista sospechoso. Algunos compañeros de profesión de Sevilla han iniciado una campaña por redes sociales para recaudar fondos y colaborar económicamente en la defensa del taxista imputado.



THE UNIVERSITY OF CHICAGO
DIVISION OF THE PHYSICAL SCIENCES

DEPARTMENT OF CHEMISTRY



CHICAGO, ILLINOIS 60637
TEL: 773/936-3733
WWW.CHEM.UCHICAGO.EDU

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
DIVISION OF THE PHYSICAL SCIENCES
DEPARTMENT OF CHEMISTRY

Santa Cruz de Tenerife rescata 23 licencias más

El Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife ha tramitado el rescate de otras 23 licencias de taxi con el objetivo de alcanzar la ratio establecida de 732 licencias operativas en 2019. Tal y como ha explicado el cuarto teniente de alcalde, Dámaso Arteaga a los miembros de la Mesa del Taxi, el Ayuntamiento ha intensificado el esfuerzo presupuestario con este objetivo, al incrementar la ficha económica de 28.000 a 32.000 euros por licencia. Desde 2013 se han retirado, rescatado o revocado 277 licencias, una cuarta parte de las que existían entonces. De cumplirse la hoja de ruta marcada por la Mesa del Taxi y el Ayuntamiento, en el bienio 2018-2019 se rescatarán unas 70 licencias más. Durante 2017 se rescataron por este mismo procedimiento reglado un total de 61 licencias.



Reunión de la Mesa del Taxi

Nuevo repunte de VTCs en junio

Novecientas autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor más en el mes de junio a nivel nacional. De esta manera, hemos pasado de 8.490 a comienzos de mayo a 9.366 a principios de julio. Según los datos ofrecidos por el Ministerio de Fomento, Madrid y Barcelona han sido las ciudades donde principalmente se ha focalizado este aumento de VTC. En la capital hay 381 nuevas VTC, pasando de las 3.927 que había a principios de junio a las 4.308 que hay en la actualidad. En la Ciudad Condal, el crecimiento ha sido aún mayor, aumentando en 413 el número de VTC, pasando de 950 a 1.363 en tan solo un mes. Otras ciudades como Málaga o Valladolid han visto incrementado el volumen de VTC en más de una veintena. También han crecido en lugares como Cádiz, Vizcaya, Girona o Granada. Hay que recordar que todas estas autorizaciones concedidas fueron solicitadas antes de la modificación del ROTT a finales de noviembre de 2015, por lo que el crecimiento las VTC continuará hasta que se cierren definitivamente todos los procedimientos abiertos hasta esa fecha.

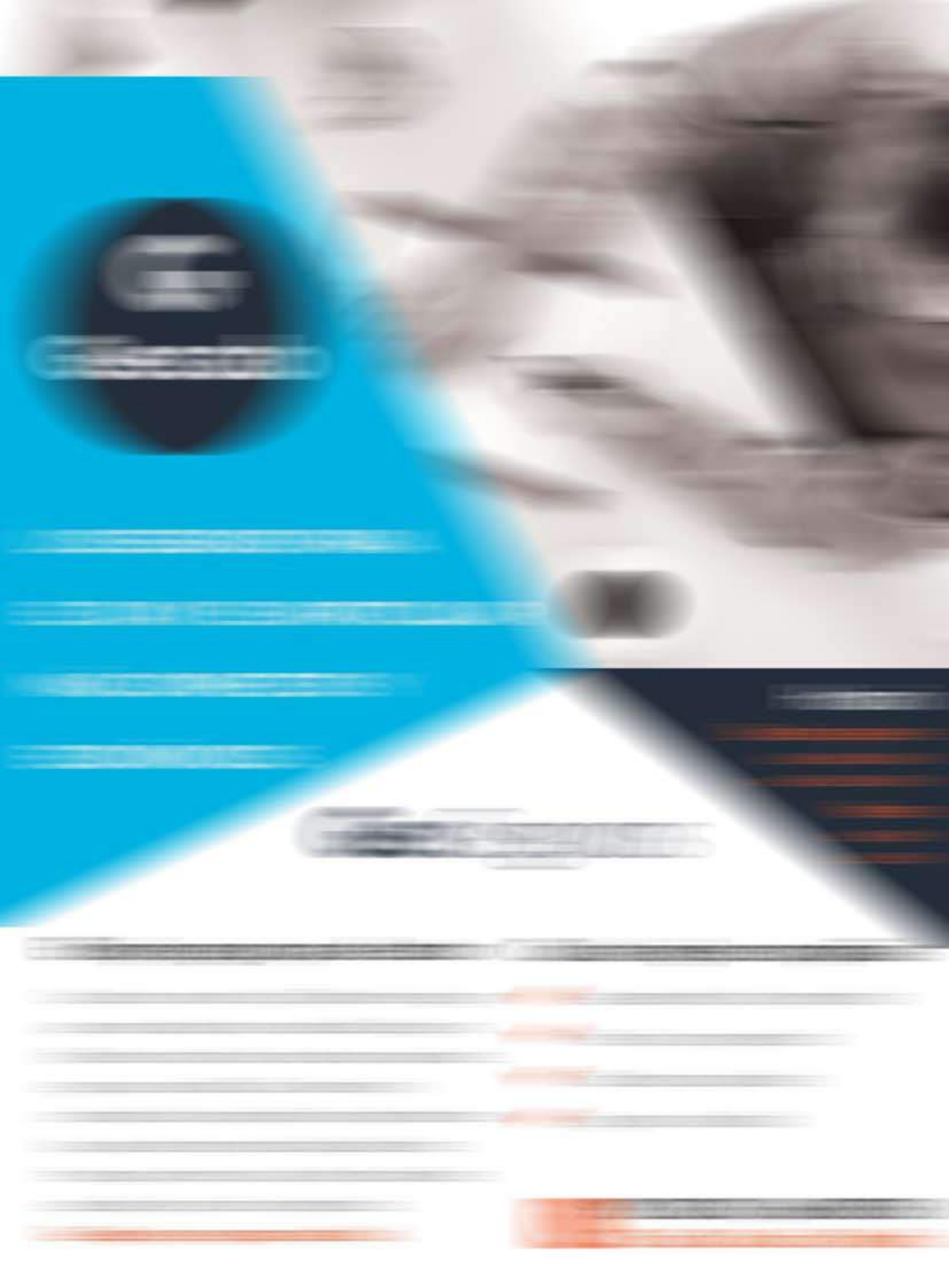
Turismo en taxi para los cruceristas

La Mesa del Taxi de Santa Cruz de Tenerife abordó diversas iniciativas para que los cruceristas usen el taxi para realizar rutas por la isla. Para ello se instarán elementos publicitarios en las paradas de la Alameda y Plaza de España. “El objetivo”, explicó el concejal de Promoción Económica, Alfonso Cabello, “es mejorar la calidad de la oferta a los visitantes que pasen más tiempo y gasten más en la ciudad ofreciendo más garantía y confianza mediante una mejor y mayor información, a la vez que promocionamos el uso del taxi como medio ideal para conocer la isla”. Para ello también se llevará a cabo una campaña de promoción del taxi en distintos formatos y soportes y se valorará una posible modificación de las tarifas del taxi.

Restricciones a las VTCs en Málaga

El Ayuntamiento de Málaga quiere que los vehículos de alquiler con conductor (VTC) no estén estacionados captando clientes en los alrededores del aeropuerto, la estación del AVE o cualquier otro punto de alta demanda como pueden ser los centros comerciales. Por ese motivo, y ante las reiteradas denuncias de los taxistas, el Área de Movilidad está elaborando un mapa con las zonas de mayor afluencia de usuarios de la ciudad donde los conductores de Uber o Cabify no podrán permanecer estacionados con la aplicación activada a menos de 100 metros. Con esta medida, el

Consistorio malagueño hace ahora suya la aclaración formulada en abril de 2016 por la Subdirección General de Inspección del Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento en la que considera que “dará lugar a la captación de viajeros si se está estacionado en un sitio de concentración y generación de demanda”. Fomento estimó entonces que estos vehículos debían estar aparcados “a una distancia prudencial de dichos lugares”. En este caso, y dado que no hay normativa superior que lo deje claro, el Ayuntamiento de Málaga ha estimado como prudencial la distancia de 100 metros.



11

11

11

11

11

11

11

11

11

11

11

11

11

11

11

11

Uniformidad en el taxi para



En La Drotava, Tenerife, los taxistas también van uniformados desde 2016

La buena imagen se impone en el taxi español. Cada vez son menos los que apuestan por un vestuario más informal o relajado frente a quienes creen conveniente dar una imagen más profesional al volante. Además, desde algunas asociaciones, emisoras e incluso desde las administraciones, también se está empezando a concienciar e incluso a obligar a que los taxistas cumplan con una uniformidad que haga mejorar la calidad del servicio.

Una empresa no es sólo el servicio que nos ofrece, sino también lo que los usuarios, reales y potenciales, perciben de ella. Para ello es importante la imagen que proyectamos, y la indumentaria de quienes representan a dicha empresa, o en este caso, servicio, debe proporcionar una impresión positiva del negocio, a la vez que transmite confianza y genera profesionalidad.

En una empresa como es el taxi, formada por más de 70.000 titulares de licencia y miles de conductores, la imagen corporativa se diluye entre normativas autonómicas o municipales, quedándonos como imagen clara de lo que es un taxi la capilla o luminoso y los diferentes indicativos externos en aquellos vehículos que así los lleven. Con respecto a los profesionales, es cierto que durante años el taxista iba totalmente uniformado, gorra incluida, si bien desde hace varias décadas esa imagen del "chófer" tradicional dio paso a la vestimenta personal de cada profesional.

No obstante, hay ciudades, muchas de ellas localizadas, curiosamente, en las Islas Canarias, que han apostado durante años por el uniforme, que ha sido llevado de manera intermitente por los profesionales y que de una parte a ahora ha vuelto a imponerse como seña distintiva.

Ante la disparidad de vestimenta "lo mejor es unificar"

Sin embargo, la uniformidad o el uniforme como tal, es una medida que divide. Hay quienes consideran que se trata de un elemento que no es necesario y que apuesta por respetar la normativa, que impide, en prácticamente todas las ciudades, que los taxistas lleven camisetas sin mangas, bermudas o chanclas. En este sentido, el Reglamento General de Circulación prohíbe hacerlo con tacones, descalzo, con chanclas o sin camiseta. No ir correctamente vestido y calzado puede acarrear multas de 200 euros. La DGT considera que no cumplir con estos requisitos puede disminuir la capacidad de controlar el vehículo. Frente a estos, hay quienes apuestan por su obligatoriedad, especialmente ahora que se acerca el buen tiempo y ante la falta de concienciación de alguna parte del sector.

El Ayuntamiento de Benidorm ha sido el último en tomar cartas en el asunto y apostar por el uniforme para sus taxistas, vetando los vaqueros, los pantalones cortos y las camisetas sin mangas. Así lo

dar un servicio excelente

recoge un decreto elaborado por el departamento municipal de Movilidad, que da luz verde a una modificación del Reglamento regulador de este sector para incluir en el mismo unas normas de vestimenta que deberán seguir a rajatabla todos los trabajadores del taxi.

Además, se recoge la observación de que toda esta ropa deberá guardar "las debidas condiciones de aseo e imagen, propias de los estándares mínimos exigibles para la prestación de un servicio público de calidad" y agrega que la vestimenta estará "limpia y debidamente puesta, a fin de evitar una imagen desaliñada e incorrecta". También Vigo ha decidido aprobar el uniforme para sus taxistas, que ahora tendrán que "ir vestidos correctamente, sin camisetas de tirantes, sin chancas, pantalones cortos



Taxistas de Arucas, en Gran Canaria, lucen camisas y polos de color verde

y todo eso. La decisión, que cuenta con el apoyo del sector, también ha contado con voces discordantes. Por ello, tal y como ha

explicado a varios medios el presidente de Radio Taxi, Manuel Chorén, "lo mejor es cortar y unificar todo".



De rojo van taxis y conductores de Yaiza, municipio de Lanzarote

Y Coruña puede ser la próxima ciudad gallega en seguir los pasos de Vigo. Allí todavía no hay una normativa sobre vestimenta, si bien su presidente, Manuel Sánchez Quindimil, cree que los taxistas está a favor de ofrecer una buena imagen al usuario. "Si trabajamos de cara al público tenemos que llevar una vestimenta decorosa, aunque no tenga que ser un uniforme", ha señalado.

Un cambio desde el interior

Precisamente entre quienes apuestan por la uniformidad completa de la flota, y dejarlo todo como hasta ahora, es decir, que cada uno vaya como quiera, están quienes creen necesario cumplir con lo que marcan las ordenanzas y reglamentos del taxi de cada municipio. Ese ha sido el caso de Barcelona, que ha modificado su normativa municipal en este sentido. Concretamente, el artículo 42 punto 4 establece que la indumentaria de los conductores será adecuada a la prestación del servicio y en todo caso estará sin manchas ni malos olores. Además, prohíbe "expresamente" la prestación del servicio con camisetas de tirantes, chandal, ropa deportiva, pantalones cortos y bermudas. Tampoco se aceptará ningún calzado que suponga un problema para la seguridad vial durante la conducción y en concreto no se acepta el uso de las chanclas.

La medida, que fue aprobada definitivamente el pasado 24 de julio por el Pleno del Área Metropolitana, con la abstención de la CUP, pretende, según explicó la gerente del Institut Metropolità del Taxi, María Teresa Carrillo, "buscar una interpretación más clara" por parte de los taxistas de la normativa existente, ya que había disconformidad en lo que se consideraba adecuado o no. Además, señaló que la medida se enmarca dentro de la voluntad del AMB "de ir mejorando la calidad del servicio del taxi".

Desde el IMET han asegurado que se ha trabajado este tema de manera conjunta con los profesionales, y que la iniciativa ha sido bien recibida por el sector. "El colectivo está a favor porque quiere mejorar la imagen", aseguró la propia Carrillo al respecto.

Sin embargo los taxistas, en las diferentes encuestas realizadas por La Gaceta del Taxi en nuestras redes sociales, y que resumimos en la página 32 de este número, se han mostrado bastante divididos entre la necesidad de un uniforme como tal y una posible uniformidad. No obstante, en Barcelona han calificado la medida de "un refuerzo" para que la gente lo tenga presente. Además, insisten en que va dirigido a una minoría de taxistas que incumple con la normativa. Eso sí, también hay quienes consideran que el AMB se ha quedado corto, y



El uniforme "debe entenderse como un gesto más por mejorar el servicio"

Reminiscencias del pasado



No todos los profesionales ven con buenos ojos un uniforme que les recuerda al pasado. Hay que recordar que en Madrid, hasta junio de 1969 fue obligatorio el uso de uniforme, totalmente azul, sin importar las condiciones meteorológicas. Y eso que tres años antes, concretamente el 26 de julio de 1966, la capital vivió el que hoy se conoce como "el motín de las gorras". Aquel caluroso día de verano, la plaza de Cibeles amaneció cubierta por cientos de gorras de los taxistas madrileños que protestaban así contra la uniformidad y pedían al Ayuntamiento que se modificara la ordenanza municipal que les obligaba a llevar, además del uniforme, una gorra de plato. El motivo alegado era el calor que hace en la capital en los meses de verano. Desde los medios de comunicación, periodistas y ciudadanos defendían o criticaban la protesta. Curioso es leer, las quejas de algunos lectores que señalaban que los taxistas que entonces se declaraban en huelga porque las gorras les dan calor, "quizá más adelante quieran ir en camiseta y short". Todo un visionario.

que como mejor imagen corporativa se daría sería llevando todos un mismo uniforme. El motivo parece claro: no solo dar un buen servicio, sino aparentarlo. Y eso se consigue con una imagen impecable del profesional y también del vehículo. En Madrid la Ordenanza recoge lo que no se puede llevar, pero no obliga a sus taxistas a lucir determinadas prendas, si bien es cierto que quedan desterradas del taxi prendas como las bermudas y las chancas en verano. También quedan prohibidas otras prendas como el calzado deportivo, los pantalones cortos, y las camisetas sin mangas.

Desde el propio sector, principalmente las radioemisoras, también se está percibiendo como un punto positivo la uniformidad de sus asociados. En Madrid, por ejemplo, Radio Taxi Independiente ya impuso como obligatorio el uniforme en 2016, y es habitual encontrarse a sus conductores esperando servicios de radioemisora perfectamente unifor-

Desde el sector piden que se hagan cumplir las normativas



Santiago Rebollo, presidente de Radiotaxi Independiente y su secretario, Iván Plaza, fueron de los primeros en llevar uniforme en Madrid

mados en tonos azules, los colores corporativos. Sin ser obligatorio, Radioteléfono Taxi Madrid ofrece a sus socios la posibilidad de adquirir una camisa serigrafiada con el logotipo de la emisora para no solo dar una imagen más profesionalizada, sino hacer marca.

Y más recientemente, también la sección Tele Taxi de la Federación Profesional

del Taxi aprobó por mayoría la uniformidad para sus asociados. Lo hacían en sesión extraordinaria por 94 votos a favor, 68 en contra y 19 abstenciones. Además, no cuidar el aspecto personal o no vestir adecuadamente durante la prestación del servicio, o llevar el vehículo en mal estado, se considerarán faltas graves. Según explicó

su presidente, Julio Sanz, no se trata de un uniforme, sino de unos requerimientos básicos comunes como vestir camisa o polo de color azul celeste (de manga corta en verano y manga larga en invierno) y pantalón azul marino y que "debe entenderse como un gesto más del sector por mejorar su servicio".

Sí y no al uniforme

Llevar o no uniforme, que sea obligatorio u opcional, ha suscitado polémica y sobre todo debate entre los propios profesionales. Nosotros, a través de nuestras redes sociales, hemos consultado a nuestros lectores para saber, de primera mano, cuál era su opinión al respecto.

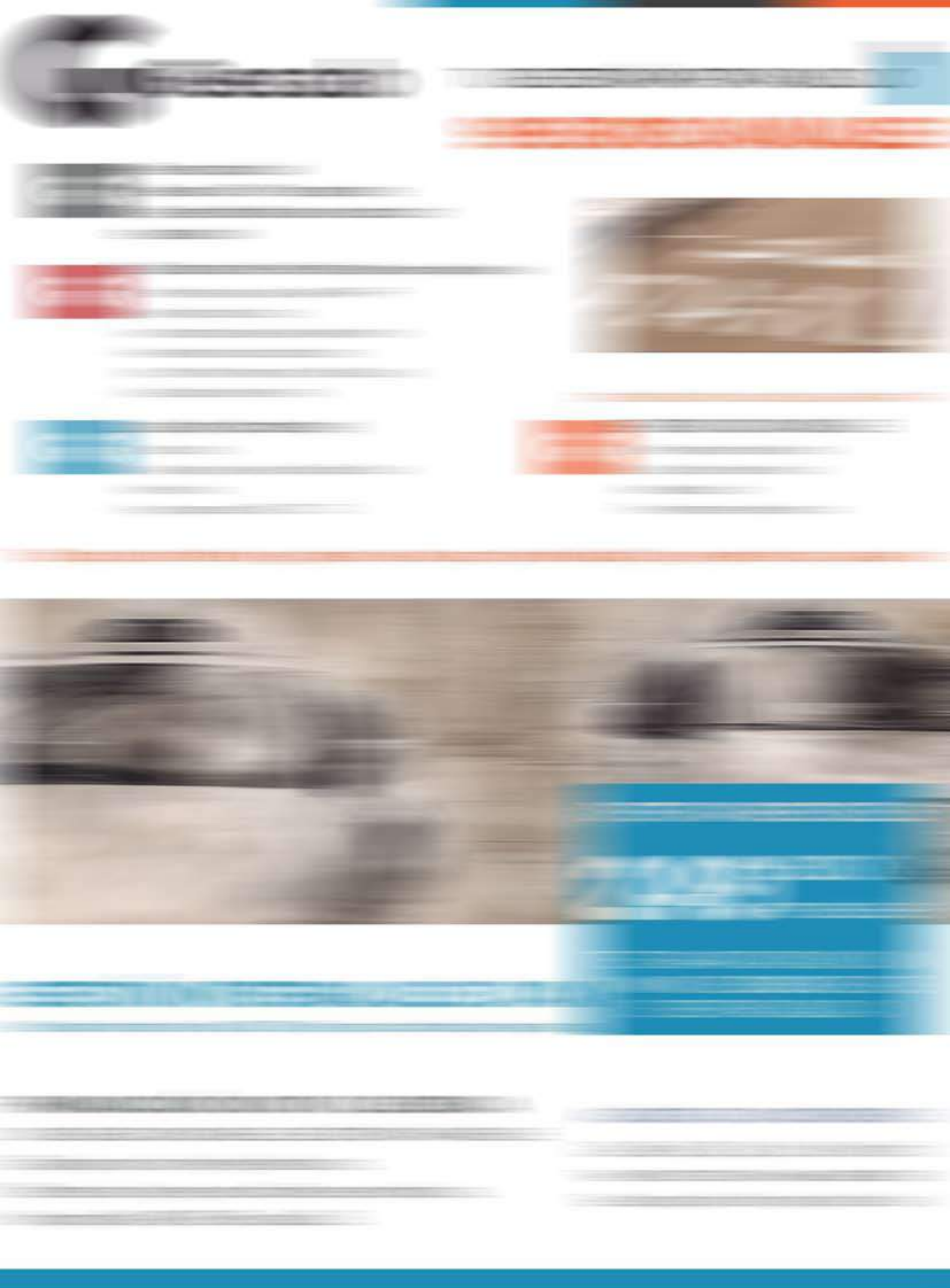
Mientras que en nuestro Twitter, @gacetadeltaxi, el resultado ha estado muy ajustado, con un 55% de votos a favor del uniforme y un 45% en contra, en Facebook, los comentarios han sido más dispares, prevaleciendo los comentarios a favor de una uniformidad, 111, o de una serie de estándares mínimos para lucir buena imagen de cara al usuario, frente a los negativos 72. Nuestros seguidores de Instagram, donde también tenemos cuenta, un 63% de los votantes apostaron por el sí, frente al 37% que no consideraba necesario el uniforme.

EN CONTRA

- Mala idea!!! Despersonaliza, no hay tiempo para llevar el uniforme debidamente adecuado por las horas que se pasan en el coche, y al final no es tu ropa diaria con la que te sientes cómodo, y no olvidemos que los taxis son el negocio propio de cada uno.
- El que impongan uniforme se lo tendremos que agradecer a la gente que viste de forma andrajosa,.... Mi opinión personal es que no tendría por qué ser necesario, siempre que la gente vistiese adecuadamente.
- En contra. Un impresentable lo es con uniforme o sin él. Apremiar a la administración a que actúe contra los que dañan la imagen del sector, que normativa hay. Otra cosa es que no se aplique.
- No al uniforme, pero posiblemente sea inevitable ya que el uso que hace la gente de ropa deportiva y mal adecuada para trabajar lo va a hacer necesario
- Yo estoy en contra, el que es un guarro es un guarro. Cuando los veamos con el uniforme sucio estaremos con el mismo problema. Debemos ir bien vestidos y alguien que lo controle de verdad, pero con sentido común. Limpios y aseados, al igual que el coche.
- En contra, el problema no es el uniforme, es la persona. Al que vaya mal vestido o sucio que lo sancionen, pero obligar a todo un gremio por que haya gente que no sepa estar, no lo veo.
- Es una pena que por culpa de unos pocos acabemos todos con uniforme y todo esto por no hacer cumplir el reglamento a su debido tiempo. Por mucho uniforme que se ponga el que es cerdo seguirá siéndolo pero con uniforme jajaja
- En contra. Me parece una actitud fascista el tener que llevar uniformidad. Limpieza y educación y tarifas claras para el usuario a través de una app del ayuntamiento que prefije el inicio y finalización del servicio y de un precio claro al usuario y que el taxista pueda reclamar por anticipado para evitar simpas. Corbatitas y trajecito para los nuevos ricos
- No quiero uniforme en el taxi, pero sí que se haga cumplir la normativa sobre la vestimenta de los taxistas, y dónde no la haya pues que la creen.

A FAVOR

- Con uniforme pero cómoda. No traje por supuesto pero ir como dios manda
- Al final, el término medio suele ser la respuesta. Hay que regular fuertemente la vestimenta, pero no obligar a todos a llevar traje. No tiene sentido
- Buena idea. No podemos permitir la vestimenta, desde inadecuada a patética, que se sigue llevando prestando un servicio público.
- Totalmente a favor. Para trabajar hay que ir vestidos con la ropa de trabajo. Cada uno que vista como quiera en su tiempo libre.
- Uniforme, con polo, pantalones de pinza y zapatos. Hay que dar una imagen de gran empresa, no cada uno cómo quiera. Y el uniforme con el logotipo del Ayuntamiento y/o CCAA, mas aspecto de profesionalidad, como así somos.
□ Con uniforme somos un servicio público en el que hay que dar una buena imagen y así evitar que algunos vayan de domingueros
- Si en la EMT y en el Metro van con uniforme, ¿por qué aquí no? Totalmente a favor
- A favor. Aunque la mayoría vistamos bien nos quitamos a los pocos que no lo hacen...
- No es solamente una cuestión de buena imagen, sino también de sentido de pertenencia y valor añadido. El vestuario profesional se impone como una tendencia consolidada que, además de ayudar a las empresas a transmitir seguridad y confianza a sus clientes, es un elemento diferenciador frente a la competencia.
- Totalmente a favor, existe una ordenanza y un sentido común pero no siempre se cumple por lo tanto es la única forma de que dejemos de perder clientes entre otras cosas por la imagen e higiene de alguno (palabras dichas por clientes)



Apnea y calor, peligrosa combinación

Las altas temperaturas, especialmente por las noches, provocan alteraciones en el sueño. Además, empeoran aquellas que ya se daban, como la apnea del sueño. Un trastorno que es culpable del 20-25% de los accidentes que se producen cada año en nuestras carreteras, estando a la cabeza junto a otras causas como el alcoholismo o la velocidad. Relacionada frecuentemente con la obesidad, puede agravar otras patologías como la enfermedades cardiovasculares, la hipertensión o la diabetes.



Llega el verano y llega el calor, aunque este año ha tardado un poco más de lo habitual en aparecer, lo cierto es que cuando lo ha hecho no nos ha dado tregua. Especialmente en la mitad sur del país, donde las temperaturas diurnas se han disparado por encima de los 35 grados en muchas ciudades y las noches se han vuelto más cálidas de lo normal, afectando directamente al sueño. Dormir mal influye directamente en la calidad de vida, aumentan la sensación de cansancio y la somnolencia diurna. Problemas para conciliar el sueño y dormir durante la noche que se pueden ver agravados por el calor y por la edad.

Si además se sufre el síndrome de la apnea obstructiva del sueño (SAOS), que se caracteriza por la existencia de pausas respiratorias recurrentes durante el sueño, con una duración superior a 10 segundos y con un mínimo de 5-10 episodios/hora, los efectos pueden empeorar. Además, aquellas personas que lo padecen que no reciben tratamiento, tienen el doble de riesgo de sufrir un accidente de tráfico que el resto.

Relacionada frecuentemente con la obesidad, el 80% de los pacientes tiene sobrepeso, según datos de la Sociedad Española del Sueño, la apnea está aumentando en las sociedades desarrolladas, y puede agravar,

si no se trata adecuadamente, otras patologías como la cardiopatía isquémica, la hipertensión o la diabetes. Según la Sociedad Española del Sueño, la incidencia del síndrome de apnea durante el sueño en adultos es de alrededor del 2 al 4% de la población total en España. Por encima de los 40 años, afecta a un 4% de los hombres y a un 2% de las mujeres.

Accidentabilidad

Tener a raya la somnolencia es fundamental al volante, ya que según los últimos datos, es culpable del 20-25% de los accidentes que se producen cada año en nuestras carreteras, estando a la cabeza junto a otras causas como el alcoholismo o la velocidad. No obstante, hay que tener en cuenta que padecer apnea del sueño no significa imposibilidad para ponerse al volante, aunque precisará de un tratamiento adecuado. Para determinar si padecemos apnea del sueño no basta con tener la sintomatología clásica (somnolencia diurna, dolor de cabeza, falta de concentración, pérdida de memoria, astenia, irritabilidad, ronquido, etc), razón por la que es fundamental realizar el estudio clínico.

La apnea a menudo no está diagnosticada, pero debe sospecharse en un paciente

varón roncador, con fragmentación del sueño, gran somnolencia diurna, lentitud de reflejos y cefaleas matutinas. Son frecuentes las alteraciones de la memoria, de la atención y de la concentración, con cambios de humor y de la personalidad. Los síntomas se incrementan con alcohol, tranquilizantes y antihistamínicos antes de acostarse.

La obesidad es el factor predisponente más habitual, y también son frecuentes la hipertensión arterial, la nicturia (expulsión involuntaria de orina durante la noche) y las arritmias cardíacas. En situaciones avanzadas se produce hipertensión pulmonar y cor pulmonale. El tratamiento requiere la administración de una presión positiva de aire de forma continua durante las horas de sueño, con o sin oxigenoterapia según el caso, y es obligatoria la pérdida de peso en los obesos. Además, se deben tratar las enfermedades metabólicas asociadas como el hipotiroidismo, las enfermedades neuromusculares, la alergia y la infección rinosinusal.

Peligro al volante

Con respecto a la accidentabilidad, los diferentes estudios realizados sobre el tema arrojan tasas más altas de accidentes que la población general. No solo eso, existe también una asociación evidente entre las apneas durante el sueño y los accidentes de tráfico, que se potencia con el consumo de alcohol durante el viaje.

Además, los roncadores habituales con índices de apnea normales tienen también un riesgo relativo mayor sobre los no roncadores de sufrir accidente. Por lo tanto, se sospecha que otros mecanismos están implicados, además de la somnolencia producida por los despertares de las apneas.



Varón de mediana edad con sobrepeso, principal afectado

Se debe confirmar ante un paciente conductor, si con frecuencia padece somnolencia diurna, si es roncador, si sufre episodios de apnea durante el sueño y si ha tenido conatos de dormirse al volante o algún accidente en este sentido. De esta forma, fácilmente se puede detectar al conductor con alteraciones del sueño para diagnosticarle y tratarle en una unidad de trastornos del sueño, y de esta forma, evitar que provoque un accidente de tráfico.

El caso típico es el de un varón de mediana edad con sobrepeso que acude a la consulta acompañado de su esposa, quien se queja de ronquidos estruendosos e intermitentes, y de su acusada tendencia al sueño durante el día. En ocasiones, también se quejan de

que notan que se queda parado sin respirar y se asustan al despertarlos.

Estos pacientes deben evitar los sedantes para dormir y los diuréticos al final del día, prescindir del alcohol, en especial por las noches, no fumar, salvar las cenas copiosas, mantener el dormitorio en un ambiente agradable sin cambios de temperatura notables, intentar levantarse los fines de semana en el mismo horario que el cotidiano, usar la cama sólo para dormir y acostarse sobre un lado para mantener la vía aérea permeable.

En cuanto al tratamiento, se debe realizar un estudio clínico inicial elaborado por un especialista otorrinolaringólogo; y en los casos sospechosos un estudio domiciliario u hospitalario mediante una poligrafía respiratoria nocturna. El tratamiento de la apnea del sueño es muy simple, aunque solo resultará efectivo si se sigue de forma estricta, es decir, si los conductores que padecen este problema se conciencian de ello y se educan en la necesidad de seguir su tratamiento para evitar posibles problemas al volante.

pasajero
VIP



No olvides llevar contigo nuestro magacín para el usuario del taxi

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 Feel GLP	1.587	115	11.515*
C-Elysee Shine GLP	1.587	115	11.900*

*PRECIOS DESDE

MOSANCAR. TEL. 91 428 10 60

C/ General Ricardos, 152. Madrid

T. CASTILLO. TEL. 91 358 02 03 - 91 323 49 89

C/ Lezama 6 - C/ Sinesio Delgado 40. 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	13.960*
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.



LEXUS

IS300h	2.500	223	34.750*
--------	-------	-----	---------

* (provisional aprox)



MERCEDES

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

El precio no incluye equipamiento para taxi.

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



NISSAN

Leaf 40kwh Eléctrico	110kw	150cv	31.750
e -NV200 40kWh Eléctrico	80kw	109cv	38.545
e -NV200 40kWh Eléctrico Eurotaxi	80kw	109cv	38.545

Estos precios incluyen los descuentos de las ayudas en vigor.



RENAULT

Kangoo TPMR 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



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



LEXUS

IS300h	2.500	223	35.800 *
--------	-------	-----	----------

* [provisional aprox]



NISSAN

Leaf 40kwh Eléctrico	110	150	31.750
e-NV200 40kWh Eléctrico	80	109	38.545
e-NV200 40kWh Eléctrico Eurotaxi	80	109	38.545

Estos precios incluyen los descuentos de las ayudas en vigor.



PEUGEOT

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

Iva y matriculación incluidos.



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.



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	24.300
-------------	-------	-----	--------



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%.

**PREMIADOS
METAL LUBE**



Juan Cantero
Licencia O4329
Taxista desde 1993



Ángel del Álamo
Licencia O4100
6 años en el sector



Alfredo González
Licencia 00069
1 año al volante

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

Busco conductor a tiempo completo, licencia lunes par. Puesto estable, incorporación inmediata. Atiendo teléfono y Whatsapp. Vicente. T. 687716332. Email: viases@telefonica.net

BARCELONA Me ofrezco como conductor. Con mucha experiencia, me da igual el turno. Mohammad Awais Latif. T. 631161407. Email: awais3391@gmail.com

Se necesita conductor, para trabajarlo unas 10/12 horas, miércoles impar, Altea. Zona de Hortaleza y alrededores. No fumador. Alfonso Aguilera. T. 626054814 Email: Aguilerahi73@gmail.com

Skoda Octavia, gas, buen estado, viernes par, coche de 2014, cuidado a cargo del conductor. 100 euros. Carlos. T. 609964259. Email: Carlosmartinez.iralala@gmail.com

BARCELONA Busco trabajo como conductor. Me da igual el turno. Tengo tres años de experiencia en el sector. Jordi T. 665875750. Email: jordi4030j@gmail.com

Conductor 36 años español con experiencia, mecánico responsable no fumador, a porcentaje. 10h y fines de semana. Zona sur. Iván Ibáñez. T. 620107473. Email: Elay391@hotmail.com

BARCELONA Busco conductor para el turno de mañana y tarde. Héctor. T. 642053792 / 654892511. Email: empresaenbarcelona@gmail.com

Se necesita conductor a tiempo completo. Particular no empresa de gestión. Buenas condiciones y estabilidad. Coche muy buen estado. Félix. T. 603400579. Email: perrokano@gmail.com

Conductor con 42 años 8 años de experiencia responsable serio y cuidadoso con el vehículo necesita coche para trabajar a fijo. Francisco Javier. T. 689298229. Email: franjatx@gmail.com

BARCELONA Venedo licencia de taxi con coche, Fiat Scudo, de 2015. Libra jueves impar. 150.000 euros. José Luis. T. 655179091. Email: retos@msn.com

Se necesita conductor martes par. Coche Citroën Elysee a gas. Turno completo al cincuenta por ciento. Gas a cuenta conductor. Desiree. T. 664661728 Email: desysf90@gmail.com

Se vende licencia de taxi de Madrid, Seat Toledo 3 años, 201.000 kms, correa distribución y ruedas nuevas, Mantenimiento perfecto. José. T. 646783577 Email: JGG6142@YAHOO.ES

BARCELONA Compro licencia con coche. Da igual modelo. Que libre miércoles. 145.000 euros. Francisco. T. 639782888. Email: nefta123@hotmail.com

Necesito conductor taxi para zona sur. Zona Villaverde, Vallecas, Leganés, Getafe, San Fermín, Fuenlabrada. Buenas condiciones. José Manuel. T. 617764260. Email: jm_beni@hotmail.com

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

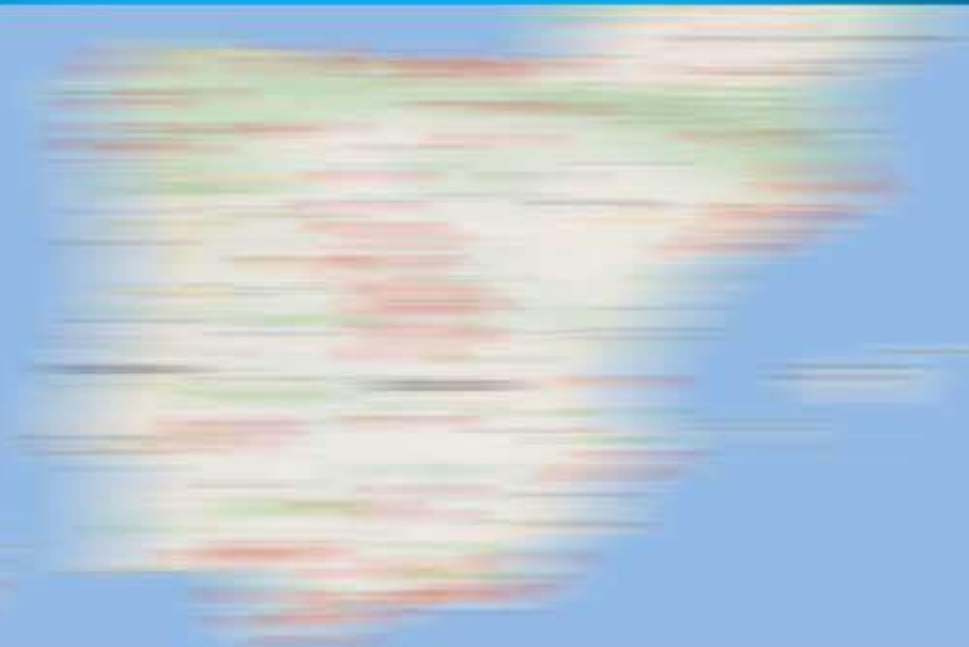
Vendo licencia de taxi por jubilación. Peugeot 5008. 3años, impecable. 130.000 km. Un solo conductor. Libra jueves par. Eugenio T. 627116525 / 139000. Email: julia.cipri@hotmail.com

BARCELONA Me ofrezco como conductor para turno de mañana. Jordi. T. 650542598. Email: pegaso30d@gmail.com

Se necesita conductor por la zona de carretera de Toledo, Illescas. Turno de 13.30 a 2 de la madrugada, a porcentaje. X impar Diego Cabeza Colmenar. T. 615609168. Email: diegocabezacolmenar@hotmail.com



THE UNIVERSITY OF CHINA



UNIVERSITY OF CHINA
SCHOOL OF BUSINESS

UNIVERSITY OF CHINA



THE
NEW
MODEL
IS
HERE
AND
IT'S
THE
BEST
ONE
YET



THE NEW MODEL IS HERE AND IT'S THE BEST ONE YET

THE NEW MODEL IS HERE AND IT'S THE BEST ONE YET

THE NEW MODEL IS HERE AND IT'S THE BEST ONE YET

THE NEW MODEL IS HERE AND IT'S THE BEST ONE YET

