

# La **Gaceta** TAXI

La primera revista del sector **del**

AÑO XXV  
NÚMERO 293  
MARZO 2020

## El mundo rural se queda sin taxis

- **Ibiza podrá tener más VTCs que taxis**
- **De taxista a asalariado por un accidente**
- **Qué debe saber el taxi ante COVID-19**





NISSAN

# TOYOTA

TOYOTA



NISSAN

NISSAN

## ¡Que no cunda el pánico!

Ahora que los agricultores y ganaderos están cortando carreteras en sus protestas por mejores condiciones de mercado, el taxi rural también está despertando de su letargo reivindicando que son un servicio esencial para los habitantes de los pueblos que conforman la "España vaciada".

La administración no puede mirar hacia otro lado. Sin los taxistas, las personas que aún habitan los pueblos no pueden ir a lugares de primera necesidad, y las instituciones deben saber que sin apoyo público es imposible que estos profesionales subsistan. Esta es una de las últimas batallas en las que se encuentra inmerso el taxi, y en este ámbito rural, Manuel García Naharro, representante de los taxis manchegos, se está convirtiendo en su principal abanderado.

Los habitantes de pequeñas poblaciones temen, en especial los más mayores, que sin dirigentes del sector que defiendan su causa, puedan acabar perdiendo un servicio esencial para los traslados a centros sanitarios.

Salud que nos trae a todos de cabeza desde hace un par de meses, cuando en Wuhan se desató la epidemia por el coronavirus que ya ha llegado a nuestro país y continúa saltando de continente en continente. Sin embargo los expertos, que son a los que debemos hacer caso, aconsejan prudencia y no caer en el pánico.

El taxi, en permanente contacto con personas, se muestra tranquilo y desde estas páginas les animamos a seguir las indicaciones de higiene que la doctora Izquierdo nos sugiere en nuestra sección salud.

Pese al COVID-19 la actualidad sigue generando algún que otro sobresalto y sorpresa, como les ha ocurrido a los taxistas de Ibiza que de la noche a la mañana se pueden encontrar con más unidades de VTC que taxis, algo que no es motivo de pánico pero si de seria preocupación.

## 4. Taxómetro

- Con opinión propia

## 6. Primera carrera

- Entrevista Manuel García Naharro, pdte FRTC-LM



## 12. Actualidad

- taxi de Ibiza teme la llegada de 500 VTCs



## 14. Noticias

- Elecciones a la Taula Técnica en Barcelona



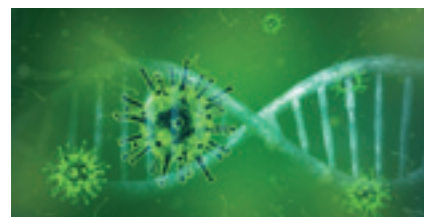
## 22. En marcha

- Ochos meses de pesadilla tras accidente de tráfico



## 26. Salud

- Conocemos mejor el COVID-19



## 30. Global Taxi

- Nuevos tiempos para el taxi colombiano



## 32. Homologados

- Los taxis autorizados en Madrid y Barcelona

## 34. gacetadeltaxi.com

- Tablón online



Año XXV - Número 283 - Marzo 2020

Edita: GUSPIADA, S.L.

Redacción: C/ Teniente Coronel Noreña, 18 1º B  
Madrid 28045  
Tels.: 91 506 24 09

Página web: [www.gacetadeltaxi.com](http://www.gacetadeltaxi.com)

Directora: Pilar Glez. Matorra  
[pgmatorra@gacetadeltaxi.com](mailto:pgmatorra@gacetadeltaxi.com)

Redactora Jefe: Olga Lobo,  
[olga@gacetadeltaxi.com](mailto:olga@gacetadeltaxi.com)

Redacción: Javier Izquierdo,  
[jizquierdo@gacetadeltaxi.com](mailto:jizquierdo@gacetadeltaxi.com)

Colaboradores: Germán Ubillos,  
[redaccion@gacetadeltaxi.com](mailto:redaccion@gacetadeltaxi.com)

Dpto Comercial: GGM  
[comercial@gacetadeltaxi.com](mailto:comercial@gacetadeltaxi.com)

Administración: [info@gacetadeltaxi.com](mailto:info@gacetadeltaxi.com)

Depósito Legal: M-17.622-1995

LA GACETA DEL TAXI no se hace responsable del contenido de los artículos ni de las opiniones de sus autores y tampoco necesariamente se identifica con los mismos. Queda prohibida la reproducción total o parcial del material gráfico y periodístico de esta publicación sin la autorización escrita de la editorial.





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

También puedes escribirnos a [redaccion@gacetadeltaxi.com](mailto:redaccion@gacetadeltaxi.com)



La Gaceta del Taxi



@gacetadeltaxi

## Un sector olvidado (XXVII)

### Manu Sánchez

Responsable Geet  
Plataforma en defensa  
del servicio público del taxi



A partir de este mes, iniciamos un largo recorrido por los inicios de la construcción europea. Intentaremos explicar los conceptos básicos por los que se rige la sociedad democrática, de quiénes nos gobiernan y cómo se están llevando a cabo los cambios en los hábitos de los ciudadanos. Todo ello envuelto, con un matiz muy importante, como son los designios que desde el año 2000, las políticas europeas derivan hacia una economía de libre mercado que incluyen algunas excepciones y, donde no tan solo está estrechado en esta tela de araña el sector del taxi, sino que, también existen muchas más sectores y actividades económicas afectadas o beneficiadas.

La construcción europea sigue siendo un proyecto único que ha logrado que los Estados europeos hayan superado un pasado marcado por el conflicto y, en el presente, desarrollen conjuntamente, con ciertos altibajos entre dos grandes orientaciones la política y el idealismo, un nuevo marco homogéneo de entendimien-

to político, económico y social entre las diferentes fuerzas políticas convergentes.

Una cuestión básica que debemos saber son las reglas en el funcionamiento de la Unión Europea, basadas en el Estado de Derecho o Comunidad de Derecho, que centraliza las competencias en el Parlamento Europeo. El Derecho Comunitario se integra en los ordenamientos jurídicos de los países miembros, de manera que no necesitan de ninguna fórmula especial para que sea insertado y pase a formar parte de los distintos ordenamientos jurídicos internos de los Países miembros.

Esto significa que todas las acciones que emprende se basen en los Tratados, que han sido aprobados voluntaria y democráticamente por todos sus Países miembros. Para ello se incorpora el Principio de Primacía del Derecho Comunitario que surge inicialmente como construcción jurisprudencial en el afán del Tribunal de Justicia para garantizar la autonomía y unidad del Derecho Comunitario ante los Derechos de los Estados miembros. el Derecho emanado de las instituciones comunitarias en el ejercicio de su poder normativo

prevalece sobre el Derecho Nacional. Este carácter de supremacía se fundamenta en la cesión del ejercicio de la soberanía que los Estados miembro realizan en favor de las instituciones europeas. Tal cesión sólo tiene sentido dotando de superioridad jerárquica a la norma comunitaria en materias de su competencia. La doctrina del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE)

**“La verdadera ignorancia no es la ausencia de conocimientos, sino el hecho de negarse a adquirirlos”.**  
**Karl Popper.**





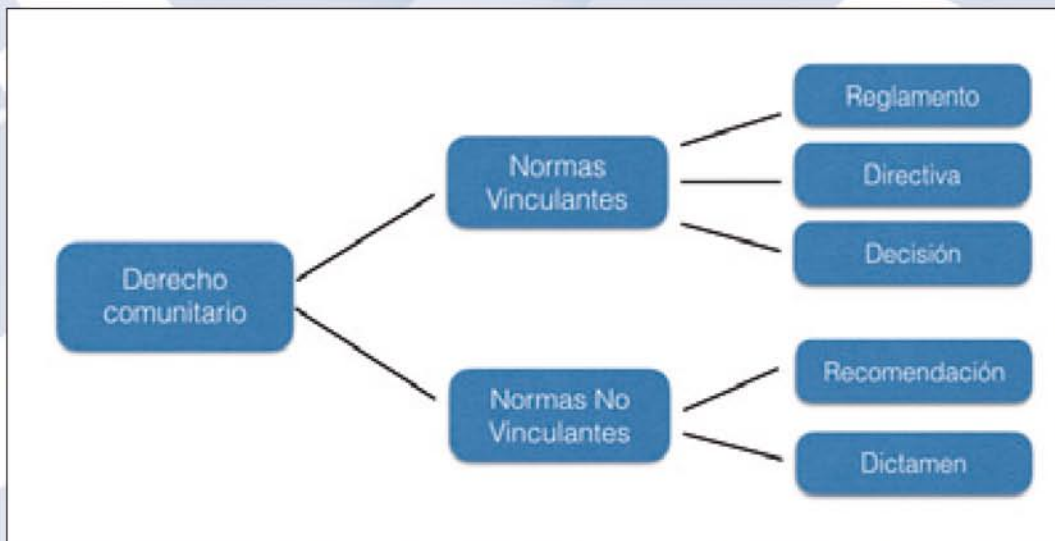
interpreta que la norma comunitaria supedita, incluso, sobre aquellas normas nacionales de rango constitucional, señalando primacía sobre cualquier norma de carácter nacional, ya sea una ley, un reglamento, un decreto, una resolución, inclusive una circular, que puedan ser contrarias a las de la Unión Europea. Por lo tanto, no deroga las normas nacionales, sino que las «desplaza»; esto es que, las normas nacionales contrarias a las normas europeas dejan de aplicarse, pero no desaparecen.

### Derecho comunitario, más que normas

El Derecho Comunitario no tanto solo se describe al conjunto de normas y principios jurídicos que determinan el funcionamiento, corporación y competencias de la Unión Europea, sino que también es la idea de proyección de la regla de la Sociedad Humana Europea, donde los objetivos económicos, sociales y políticos de integración hacen de la Unión Europea un instrumento de paz sin precedentes en toda Europa, Alcanzando desde el derecho, a través del derecho y con el derecho como único instrumento. Se trata de un ordenamiento, decreto o precepto de tipo jurídico concerniente a los Estados miembros de dicha Unión Europea. dictada a los órganos jurisdiccionales que emanan de una transferencia de competencias de aquellos Estados que amparan la comunidad, pero además dichos destinatarios son tanto los Estados miembros como los particulares. Es decir, se habla de una serie de leyes y

normas que decretan el correcto funcionamiento, competencias y corporación referente a la Unión Europea.

Todas las Instituciones, pivotan y responden sobre dos elementos de suma importancia, como es el Derecho de los ciudadanos europeos consagrado por los Tratados [artículo 20 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y artículo 9 del Tratado de la Unión Europea], y el Derecho de la Unión Europea anteriormente conocido como Derecho Comunitario, que es el principal elemento que se integra en nuestra realidad política y social, teniendo primacía sobre el derecho nacional para poder garantizar su uniformidad en todos los Estados miembros. Además, confiere derechos e impone obligaciones directas tanto a las instituciones comunitarias como a los Estados miembros y a sus ciudadanos, en el marco del denominado efecto directo del Derecho comunitario. Por lo tanto, la función de los Tratados integra el Derecho natural en el sistema jurídico de la Unión Europea. Esto, vendría a ser semejante, al de la Constitución o Leyes fundamentales en los sistemas jurídicos de los Estados miembros.



# “El taxi sobrevive en las zonas rurales gracias a...”

**“El taxi es un termómetro de la sociedad” y en los pueblos castellano-manchegos, marca menos cero. La España vaciada afecta a los taxistas, que no pueden vivir únicamente del taxi y tienen que compatibilizar su profesión con otras actividades. Para Manuel García Naharro, presidente de la Federación Regional del Taxi de Castilla-La Mancha, la administración debe velar por el mantenimiento de un servicio público fundamental para los vecinos de los pueblos. Crear nuevas fórmulas y permitir a los profesionales abrirse a nuevos nichos de mercado puede ayudar al taxi rural a tener futuro.**



Manuel García Naharro, presidente de la Federación Regional del Taxi de Castilla-La Mancha

La España vacía también afecta al taxi rural. En Castilla-La Mancha, el 70% de las licencias en esta comunidad autónoma trabaja en poblaciones de menos de 1.500 habitantes. Sobrevivir en estos municipios que poco a poco van perdiendo habitantes es cada vez más complicado y son muchos los profesionales que no pueden vivir únicamente de su taxi. “El taxi sobrevive en los pueblos gracias a los contratos que puede tener con la administración”, nos explica Manuel García Naharro, presidente de la Federación Regional del Taxi de Castilla-La Mancha. La posible creación de un Área Territorial de Prestación Conjunta y la autorización de las 9 plazas son algunas de las herramientas que se estudia incluir en la nueva Ley de Transportes que elabora la Consejería de Fomento y que ha querido contar con el taxi.

**Gaceta del Taxi.-** Han tenido una primera reunión con la Consejería de Fomento para la elaboración de la futura Ley de Transportes, ¿qué impresiones le ha dejado este encuentro?

**Manuel García Naharro.-** Veo muy interesante que la Junta cuente con el taxi para la Ley de Transportes. Fue un principio de intercambio de ideas para saber qué intenciones tiene el taxi, que querría modificar o incluir en la ley. Hablamos de, por ejemplo, cómo darle forma a la creación de áreas territoriales de prestación conjunta. Una idea que tiene Fomento y que el sector también había planteado. Estas áreas van más allá de las APC convencionales en las que son municipios más pequeños que se incorporan a una ciudad grande. En el área territorial, cuando no hay una gran ciudad, son los pequeños pueblos los que se unen para dar servicio. Es una herramienta muy interesante para paliar los efectos de la llamada España vaciada porque nos permitiría dar un servicio esencial a estos municipios para que no se quedaran desabastecidos. En estas áreas territoriales de prestación conjunta se podría aprovechar para hacer rutas escolares. También nos permitiría hacer rutas, como una línea regular pero en taxi y a demanda. Se puede dar solución al transporte en las zonas rurales y despobladas que ayudaría a reforzar el mantenimiento del servicio de taxi.

**G.T.-** Ha mencionado la España vaciada, ¿cómo afecta esta circunstancia al taxi?

**M.G.N.-** El taxi siempre ha sido un termómetro de la sociedad. Notamos enseguida lo bueno, lo malo...porque aquí el 70% de las licencias trabajamos en poblaciones de menos de 1.500 habitantes. Y es descorazonador. Llevas a los chicos que se van a estudiar a las universidades, cuando acaban aquí el bachillerato, al autobús, al tren o al avión y cuando acaban la universidad no los vuelves a ver más. Se tienen que buscar la vida fuera de los pueblos y es algo que te da indicios del nivel de pobreza que tenemos en esta zona. No hay trabajo para ellos y ni no hay trabajo no hay futuro. los que tenemos cierta edad, lo que aguantemos. muchos pueblos terminarán siendo un geriátrico al aire libre. donde vivamos en nuestras casitas. Es una pena.

**G.T.-** En este escenario, ¿puede vivir el taxista solo de su taxi en las zonas rurales?



# Gracias a los contratos de la administración”

**M.G.N.-** En muchos casos no. Porque el taxi sobrevive en las zonas rurales gracias a los contratos de la administración, como es el transporte escolar actualmente o en su día del transporte de enfermos sin medicalización. Pero todo a través de la administración. Por eso es tan importante para nosotros tener una relación fluida con las administraciones. Las áreas territoriales que te mencionaba antes van encaminadas a eso, a permitir que el taxi tenga contratos con Fomento de forma continuada. Es fundamental tener este tipo de contratos porque estamos en un medio muy envejecido y el taxi es el único transporte que está disponible las 24 horas del día los 365 días del año. Y para muchas personas somos el único recurso que tienen para desplazarse, aunque no sea de manera continua y sí de forma puntual. Somos además el único servicio puerta a puerta, algo fundamental para las personas mayores o con movilidad reducida. Pero el taxi no puede vivir solo de estos desplazamientos puntuales.

## Más opciones para el sector

**G.T.-** ¿Qué pasos hay que dar para conseguir que los taxistas puedan vivir únicamente de sus licencias?

**M.G.N.-** Estamos creando más opciones para poder dedicarnos plenamente al taxi, aunque depende de tantos factores, que se plantea de una manera y al final no sabe-

**“Para muchos, somos el único recurso que tienen para desplazarse”**

mos cómo va a quedar. Pero poco a poco, más vale ir viendo cosas que realmente están saliendo y que ayudarán al taxi. Cosas como, por ejemplo, las 9 plazas que contempla esta nueva ley. Esto permitirá abrir otro nicho para los taxistas que hasta ahora se veían limitados, permitiéndonos opciones de trabajo. En los pueblos pequeños permitirá llevar asociaciones, eventos a más gente, agrupaciones, equipos pequeños de deporte...se abren muchas posibilidades.

También queremos que el taxi rural sea un taxi de 9 plazas y adaptado, porque las personas mayores necesitan de este tipo de transporte. Y aquí he de decir que independientemente de las cuotas, Castilla-La Mancha ya la supera con creces. Y todo sin apenas ayudas de la administración. La única que sí ha aportado es la Diputación de Ciudad Real, cuyo presidente, José Manuel Caballero se ha volcado con nosotros y nos reunimos de forma periódica. En Ciudad Real, el 10-12% de las licencias están adaptadas. Es de agradecer recibir ayudas, porque al final la adaptación no se recupera y es una inversión que hace el taxista de forma altruista

para dar este servicio. A cada conductor de eurotaxi le tendrían que hacer un monumento porque es de elogiar el gran esfuerzo que hacen para dar servicio a las personas con movilidad reducida.

**G.T.-** Las rutas escolares son clave para la supervivencia del taxi rural. ¿En qué situación están actualmente?

**M.G.N.-** El taxi de Castilla-La Mancha está haciendo casi el 40% de los traslados de rutas escolares. Hace 10 años no llegábamos al 6%. Era algo residual. En este tiempo se ha avanzado muchísimo en este aspecto. Es más, hemos conseguido hace unos años que los pliegos de la licitación se separaran en dos partes: una para vehículos de más de 10 plazas, y otra para vehículos de menos de 10 plazas, es decir el taxi. Esto no era así y eran muy pocas las rutas a las que podíamos acceder. A nivel regional hay más opciones de poder optar a rutas escolares.

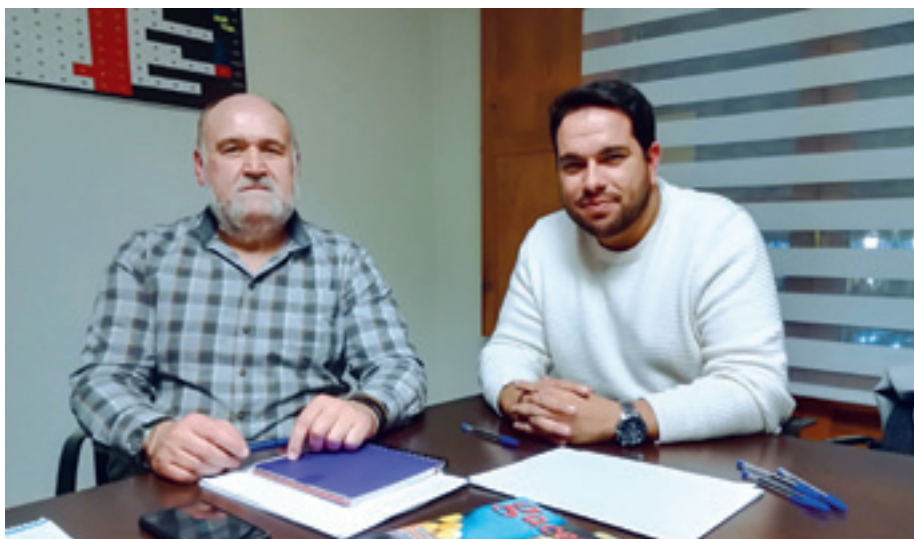
**G.T.-** También hasta hace unos años hacían rutas de transporte sanitario no medicalizado. ¿Qué opinión le merece las críticas de las empresas de ambulancias a la posibilidad de que el taxi vuelva a realizarlos?

**M.G.N.-** Siento discrepar con las empresas y asociaciones de ambulancias. Entiendo que ellos tienen que defender sus intereses, pero el taxi ha dado este servicio toda la vida, antes incluso de que hubiera ambulancias colectivas.

Una cosa es un enfermo que necesite ir medicalizado y utilizar una ambulancia,







Naharro junto al director general de Transportes y Movilidad, Rubén Sobrino, en una reunión de trabajo

y otra cosa es esta. Te voy a decir más, cuando nos dieron transporte de las personas que iban a dializarse en Castilla-La Mancha, se les dio la opción de ir en ambulancia o en taxi. El 70% optó por el taxi, y el 30% que no optó por esta opción lo hizo por recomendación médica. Es decir, si le das la opción a los enfermos crónicos que no necesitan asistencia médica durante el trayecto, estoy de que la mayoría también elegiría al taxi.

Me consta que en otras comunidades se sigue haciendo porque es un servicio más cómodo para el enfermo, no tiene que hacer rutas larguísimas para llegar al destino, saben que a la hora en que el taxista está a la puerta. Todo son beneficios para el enfermo y más económico para las arcas de las administraciones porque el taxi siempre, siempre es más económico para este tipo de servicios. Espero que en algún momento la administración, si realmente quiere humanizar la sanidad, pues humanice desde que el paciente sale de la puerta de su casa.

## Premio a la trayectoria

**G.T.-** Lleva unos 7 años al frente de la Federación, ¿cómo ha cambiado el sector en este tiempo?

**M.G.N.-** Estábamos tan dejados, que estar peor era imposible. Al principio ibas a llamar a las puertas y nadie te abría. Tenían una imagen bastante mala de lo que era el sector, y cambiar esto ha costado y está costando. Pero hay que destacar que a la hora de elaborar una ley tan importante como es esta,

que Fomento decida reunirse con el taxi, es un gran logro. Por nuestra parte siempre hemos tenido una relación disposición, nunca de confrontación. Nuestra labor es aportar, estar al lado de la administración porque son ellos los que deciden. Hace 7 años esto no hubiera sido así, porque no había interlocución con la administración.

**G.T.-** Y por ello les han concedido un premio Quijotaxi...

**M.G.N.-** Sí, la Asociación Provincial de Taxistas de Ciudad Real nos concede el Premio Quijotaxi por la trayectoria que llevamos y por todo lo que hemos conseguido. Porque es mucho más que el Reglamento, lo realmente importante es estar sentado en el Consejo Regional de Transportes. Nunca los taxistas estuvimos aquí, y ahora tenemos nuestro propio sitio. El primer día que vi mi nombre representando al sector, para mí, fue uno de los logros más importantes que he conseguido.

Olga Lobo

## El 70% de las licencias trabaja en zonas rurales

## Mini taxi para los pequeños hospitalizados

La Asociación Provincial de Taxistas de Ciudad Real ha donado un coche infantil con la misma estética de un taxi para hacer más agradable la estancia de los pequeños ingresados en el área de Pediatría del Hospital General Universitario de la capital. De esta forma, cada vez que tengan que desplazarse para ir a una prueba diagnóstica o cualquier abordaje terapéutico que les pueda resultar estresante, dispondrán de una herramienta más divertida y que ayudará a reducir el estrés traumático. Además del vehículo infantil, la asociación de taxistas ha donado al área de Salud Mental Infanto-Juvenil un lote de libros, con títulos pedidos por los pacientes ingresados para nutrir la biblioteca de la planta de hospitalización. Los pacientes, durante la entrega de los libros celebrada el sábado, simulaban una rueda de prensa donde han preguntado a los taxistas por su trabajo, su vocación y aspiraciones. El delegado de Sanidad, Francisco José García, agradeció la labor de humanización de los taxistas y anime al resto de la sociedad a que se incorporen a estas campañas que ayudan en "la mejora de la atención al paciente".



Actualmente el taxi hace el 40% de rutas escolares





# “El transporte escolar es lo que me permite vivir”



Rocío Amores junto a su taxi de Caracuel de Calatrava

Hace 10 años, Rocío Amores decidió invertir en el único taxi de su pueblo, Caracuel de Calatrava, en Ciudad Real. Ella es una de las pocas mujeres que ejerce esta profesión en el entorno rural y por este motivo, la Asociación Provincial de Taxista de Ciudad Real le ha concedido su premio Quijotaxi 2020. Un reconocimiento que ella no se esperaba y que le hace mucha ilusión. “Estoy muy emocionada, la verdad es que me pilló de sorpresa y no supe cómo reaccionar”.

El trabajo en un pueblo de la llamada “España vaciada”, con apenas 139 habitantes, según el censo de 2018, es difícil. Tan difícil que Rocío no puede vivir solo de su taxi y regenta también una tienda. “Antes tenía un bar, pero ahora con el taxi y la tienda puedo vivir”. Como ella misma reconoce, “es un pueblo muy pequeño y cada año que pasa hay menos gente”.

En su caso, como en el de tantos taxistas rurales de Castilla-La Mancha, las rutas escolares le permite obtener unos ingresos que de otra forma serían inexistentes. “El transporte escolar es lo que me permite vivir”, aunque cuando empezó a trabajar el taxi hacía dos rutas y ahora solo una porque “cambiaron las condiciones del concurso”. No obstante, Rocío asegura que lo que menos hace es de taxista. “A veces me sale un

## Rocío Amores, premio Quijotaxi 2020



Amores es la única taxista de este pueblo de apenas 139 habitantes

viaje a algún municipio cercano, pero no es lo habitual”.

Además de las rutas escolares, Rocío cree que deberían fomentarse otro tipo de medidas para que los taxistas de los pueblos puedan seguir operando, como la posibilidad de servicios a demanda. Aunque reconoce que el servicio de autobuses en la región es bueno, “en muchas ocasiones esos autobuses van prácticamente vacíos, siendo al final deficientes, y no sé hasta qué punto sale rentable a la administración mantenerlas así”.

### Mujer en el mundo rural

Si la figura de la mujer en el taxi urbano sigue siendo minoritaria, en el entorno rural es casi residual, a pesar de que suponen un 49,15% de la población de las zonas rurales y ejercen funciones de vital importancia para el mantenimiento de la sociedad rural en el territorio. Cuando le preguntamos si conoce a otras compañeras en el taxi, nos responde, después de varios segundos pensando, nos asegura que por la zona conoce pocas mujeres que se dediquen al taxi. No obstante, a pesar de la falta de mujeres en el sector, Rocío asegura que nunca ha notado un trato diferente cuando trabaja su taxi “ni en el pueblo ni en otros municipios, como puede ser la capital”.

Aunque al principio le daba un poco de miedo, siempre le ha gustado mucho conducir y poco a poco se le ha ido quitando. También reconoce que le gusta ser su propia jefa y repartir el tiempo como mejor le viene. Y aunque cuando empezó, hace diez años, tuvo que invertir una gran cantidad de dinero, el balance es positivo. “En general, estoy muy contenta con la decisión, pero es cierto que los últimos años han sido más difíciles”. Al cambio en los concursos para las rutas escolares, “en mi opinión perjudican a los más pequeños, que nos tienen más olvidados y nos exigen cada vez un poquito más”, se añade los retrasos en los pagos. “Las rutas de septiembre las empezaron a pagar en febrero, y eso a nosotros que vivimos de esto nos hace mucho daño”.

Pero, a pesar de las dificultades se muestra orgullosa de una profesión que desempeña con cariño dando lo mejor de sí misma en cada carrera.



# EXISTIS BOGHI ERINDO AUTOREGOLABE

TECNOLOGIA MOTORE AUTOREGOLABE	CONSUMI CICLOURBANO CICLOURBANO MIXTOURBANO	PREZZO MOTORE	CONSUMI CICLOURBANO CICLOURBANO MIXTOURBANO
1.800 cc	10,5/6,5/7,5	14.900	10,5/6,5/7,5
2.000 cc	11,5/7,0/8,0	15.900	11,5/7,0/8,0
2.500 cc	13,5/8,0/9,0	17.900	13,5/8,0/9,0
3.000 cc	15,5/9,0/10,0	19.900	15,5/9,0/10,0
3.500 cc	17,5/10,0/11,0	21.900	17,5/10,0/11,0
4.000 cc	19,5/11,0/12,0	23.900	19,5/11,0/12,0
4.500 cc	21,5/12,0/13,0	25.900	21,5/12,0/13,0
5.000 cc	23,5/13,0/14,0	27.900	23,5/13,0/14,0
5.500 cc	25,5/14,0/15,0	29.900	25,5/14,0/15,0
6.000 cc	27,5/15,0/16,0	31.900	27,5/15,0/16,0
6.500 cc	29,5/16,0/17,0	33.900	29,5/16,0/17,0
7.000 cc	31,5/17,0/18,0	35.900	31,5/17,0/18,0
7.500 cc	33,5/18,0/19,0	37.900	33,5/18,0/19,0
8.000 cc	35,5/19,0/20,0	39.900	35,5/19,0/20,0
8.500 cc	37,5/20,0/21,0	41.900	37,5/20,0/21,0
9.000 cc	39,5/21,0/22,0	43.900	39,5/21,0/22,0
9.500 cc	41,5/22,0/23,0	45.900	41,5/22,0/23,0
10.000 cc	43,5/23,0/24,0	47.900	43,5/23,0/24,0



## ESISTE ANCHE UN'ALTRA VERSIONE DI QUESTO MODELLO:

ESISTE ANCHE UN'ALTRA VERSIONE DI QUESTO MODELLO:	ESISTE ANCHE UN'ALTRA VERSIONE DI QUESTO MODELLO:
ESISTE ANCHE UN'ALTRA VERSIONE DI QUESTO MODELLO:	ESISTE ANCHE UN'ALTRA VERSIONE DI QUESTO MODELLO:
ESISTE ANCHE UN'ALTRA VERSIONE DI QUESTO MODELLO:	ESISTE ANCHE UN'ALTRA VERSIONE DI QUESTO MODELLO:
ESISTE ANCHE UN'ALTRA VERSIONE DI QUESTO MODELLO:	ESISTE ANCHE UN'ALTRA VERSIONE DI QUESTO MODELLO:
ESISTE ANCHE UN'ALTRA VERSIONE DI QUESTO MODELLO:	ESISTE ANCHE UN'ALTRA VERSIONE DI QUESTO MODELLO:



# “Si conceden todas las VTC pendiente



Serafín Costa, presidente de Élite Corsaris de Ibiza

La llegada masiva de VTC a Ibiza podría suponer el fin del taxi. Así de tajantes se muestran dentro de un sector que está pendiente del Tribunal Supremo que podría otorgar 426 autorizaciones de alquiler con conductor en los próximos meses. De momento ya se han otorgado 97 que todo hace indicar que empezarán a operar con Uber o Cabify durante los meses de verano.

Esas 426 autorizaciones pendientes de concederse en Ibiza fueron solicitadas antes de la aprobación del ROTT de final de 2015, pero después de un decreto balear aprobado en 2014 que habilitaba a los Consells a fijar un cupo máximo para las VTC. El Supremo, que en junio de 2018 sentenció que las solicitadas después del ROTT no podrían ser concedidas, deberá dictaminar si ese decreto del Govern Balear de 2014 sirve o no para frenar esta masiva concesión de VTCs.

De momento, el Tribunal Superior de Justicia de Baleares (TSJB) no ha dado relevancia a las restricciones del Govern de 2014 y todo el mundo en el taxi de Baleares está a la espera de ver si el Supremo confirma si se deben otorgar estas autorizaciones, lo que supondría que en Ibiza hubiera más VTCs que taxis.

## Canarias como esperanza

La confianza del Consell, que en su momento se negó a dar esas autorizaciones, reside en el hecho de que el Supremo ya dio la razón a Canarias en un contencioso similar, en base a la disposición adicional octava en la Ley de Transportes Terrestres (LOTT) que prevé que los archipiélagos adopten su ley a las especies características.

Serafín Costa, presidente de Élite Corsaris de Ibiza -una asociación que nació hace ahora algo más de cuatro años con el objetivo de acabar con el intrusismo y las malas prácticas en el transporte de viajeros-, se muestra expectante ante la decisión de los tribunales, ya que no confía en los actuales dirigentes. “Los políticos no van a hacer nada para que no se otorguen estas licencias”, sostiene en esta entrevista concedida a La Gaceta del Taxi.

**En verano estarán operativas más de 90 VTCs**

**Gaceta del taxi.-** ¿Cómo ven la amenaza de que puedan otorgarse alrededor de 500 VTC en Ibiza? ¿Cuál es la última información que tienen al respecto?

**Serafín Costa.-** Lo que sabemos es que en el peor escenario puede haber en Ibiza unas 550 VTC. Algunas están en trámite y otras están en procesos judiciales pendiente de las sentencias donde están personadas todas las asociaciones de taxi de Baleares. La última noticia es que 90 autorizaciones que ya están adjudicadas judicialmente van a salir este verano. Esto ha sido un fallo por parte del Consell de Ibiza, que no dijo absolutamente nada a ninguna asociación de taxistas de que se habían solicitado estas autorizaciones. Ellos pensaron que lo podían solucionar sin consultar con el sector.

**G.T.-** Al margen de las 90 que están obligadas a poner en funcionamiento y que desconocían, si que luego han sabido de cientos de autorizaciones que se han solicitado entre 2014 y 2015...

**S.C.-** Efectivamente, fueron solicitadas en ese espacio hasta que se cerró el decreto ley que establece de nuevo el ratio una VTC por cada 30 taxis.

**G.T.-** Sin embargo, la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres tiene una disposición que establece una excepción para las islas, algo de lo que se han beneficiado en Canarias para evitar la llegada de un mayor volumen de VTC. ¿Se puede acoger a eso?

**S.C.-** En Canarias sí que se ha conseguido eso, pero en Baleares no. En el Consell en estos momentos está en el gobierno una coalición conformada por PP y Ciudadanos, y por parte de este último partido, todos sabemos que están a favor de la liberalización. El conseller de transportes Javier Torres nos dice que va a hacer todo lo posible para evitar esta llegada masiva de VTC, y que si llegan será un beneficio para los usuarios. Nos viene a decir que el mercado dictaminará y cuanto más oferta mejor. Por ahí tenemos las manos atadas y políticamente no van a hacer nada para evitar que lleguen estas licencias.

**G.T.-** Pero en el caso de las 426 VTC, se pidieron y fueron rechazadas por la administración y ahora que decidan los tribunales ¿Cuál ha sido el procedimiento hasta llegar a este punto?

**S.C.-** Teóricamente se rechazan por parte



# ientes será el fin del taxi en Ibiza”

**“No hay suficiente pastel para todos”**

de la administración. Luego se inicia la vía judicial, donde ahí entran las asociaciones del taxi. En el caso de las 90 autorizaciones parece ser que el Consell las había rechazado, y vía judicial las han obligado a otorgar. Pero no se consultó al taxi, por eso no se ha personado, y eso que se trata del sector más perjudicado con la llegada de estas VTC. El Consell lo ha tenido callado y nos ha sorprendido a nosotros mismos y ni siquiera sabíamos que se habían solicitado. Ha sido un ocultismo total y una sorpresa, porque hace seis o siete meses descubrimos que iban a salir y que el Consell



*Los taxistas de Ibiza denuncian la presencia de 300 piratas en la isla*





Las VTC en Baleares deben respetar 30 minutos de precontratación

no había dicho absolutamente nada. Estas 90 autorizaciones además pueden actuar por todo baleares, no solamente en Ibiza. Afectará a Palma, Menorca, Ibiza y Formentera.

**G.T.-** ¿Qué supone para el sector del taxi las 90 VTC que van a entrar ahora el próximo verano?

**S.C.-** 90 autorizaciones de VTC nos van a perjudicar muchísimo porque no hay inspectores, hay dos en total solamente y no pueden con todo. Nos va a perjudicar muchísimo pese a que Baleares tiene aprobada la precontratación de 30 minutos. No pueden captar clientes, pero como no hay inspectores no lo van a cumplir, ya se ha demostrado en la península. Arrasan con todo y no respetan a nadie. Si encima de estas 90 autorizaciones de VTC añadimos los 300 piratas que vienen cada año para hacer la temporada, esto puede ser la ruina. Puede ser que el trozo de pastel se lo disputen entre los piratas y las VTC. Dios quiera que sea así o nos podemos ir para casa, porque aquí no hay pastel para todo el mundo.

**G.T.-** Y si junto a estas 90, finalmente se otorgaran las otras 426, ¿podría suponer el fin del taxi en Ibiza?

**S.C.-** Si finalmente el TS concede las 426 que están pendientes, más las 90 que se van a poner en marcha, pues sí sería definitivamente el final del taxi en Ibiza; añadiendo, además, esos 300 piratas que hay cada año que vienen a hacer la temporada. Debemos con-

## “Las plataformas de VTC arrasan con todo”

fiar y de momento han sido rechazadas por la administración y ahora el taxi debe tener tiempo para personarse en cada uno de los recursos e intentar evitar que se concedan.

**G.T.-** ¿Cuántos taxis hay ahora mismo en Ibiza?

**S.C.-** En estos momentos habrá unos 400 taxis, teniendo en cuenta que actualmente se están otorgando más licencias por parte del Ayuntamiento de Ibiza. En la isla, y hay que decirlo, existe una falta de transporte público y esa carencia se cubre con el taxi, que en verano se refuerza con 400 licencias estacionales que empiezan el 15 de mayo y finalizan el 15 de octubre.

**G.T.-** ¿Qué sucede exactamente con el tema del GPS en Ibiza que lleva años que parece que no se resuelve?

**S.C.-** El GPS o la gestión de flotas lo llevan las directivas de cada municipio en Ibiza. Considero que hacen y deshacen a su antojo. Si no te llevas bien con ellos, te cortan el GPS. Los llevan las directivas y por parte de las administraciones consideran que no tenían que llevarlo ellos si no que debería ser por concu-

so público. Los presidentes de los cinco municipios tienen personal que gestionan y pasan los servicios y la administración quiere que sea una cosa más transparente.

**G.T.-** ¿Qué otros aspectos considera que ayudarían a mejorar el taxi de Ibiza ahora que la competencia parece que cada vez será mayor?

**S.C.-** Hay un montón de aspectos para mejorar. Ahora por ejemplo tenemos un concejal de Podemos en el Ayuntamiento que quiere que los asalariados tengan un día libre a la semana, que lo tienen, pero hay titulares que no se los otorgan. Su idea es poner un sensor de huella para controlar el día libre y las ocho horas de trabajo.

Luego está el tema del uniforme. Nos quieren poner uniforme, pero personalmente la “mili” ya la hice y soy de ir muy bien vestido. Si lo obligan no quedará más remedio. Pero no han consultado ni el color ni nada. Además, la administración quiere que el 15% de la flota de cada municipio deba permanecer en guardia en su municipio. Es decir, que en el caso de que lleves a un cliente al aeropuerto, tienes que ir a recogerlo, dejarlo en su lugar y volver de vacío a mi municipio. No estamos para nada de acuerdo con eso.

**G.T.-** Recientemente ha salido en diferentes medios de comunicación la idea de hacer que el taxímetro no “corra” para que los taxistas respeten los límites de velocidad en las autopistas, ¿qué le parece la idea?

**S.C.-** No puedo negar y me imagino que como en cualquier otro lugar, que hay taxistas que van como locos corriendo por la carretera, a unas velocidades súper exageradas. La administración ha propuesto que el taxímetro, a partir de los 100 kilómetros por hora deje de tarificar. No estoy muy de acuerdo con esa medida porque sabemos que en nuestras carreteras hay señales, y podemos asumir que si nos pasamos de esas velocidades, paguemos la multa. Sin embargo nos parece un absurdo que una persona que está perdiendo el avión o el barco, y te suplica que por favor corras, le digas que no puedes correr por el taxímetro. Lo que pedimos es que en estos casos se nos ponga una multa pero que se ponga el límite a 120 km/h.

Se dice que es para mejorar el taxi, pero mi pregunta es, con todas las VTC que van a llegar, ¿van a hacer lo mismo que nosotros? ¿Van a tener estos vehículos un aparato que indique que no pueden ir a más de 100 kms por hora? Es decir, ¿se les van a regular igual que a nosotros?

Javier Izquierdo





# Formulário de inscrição para o curso de



**Curso de**  
**Atualização**  
**de**  
**Professores**

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

## Autorizado en Madrid el Peugeot 508



El Peugeot 508 estará disponible en dos versiones: berlina y SW

Los taxistas madrileños tienen un nuevo modelo para elegir a la hora de renovar su vehículo. El Ayuntamiento de Madrid autorizó a finales de febrero el modelo Peugeot 508 para la prestación del servicio de taxi en el Área de Prestación Conjunta.

Concretamente, el consistorio madrileño permitirá elegir a los taxistas del APC que lo deseen entre dos variables dentro del modelo del Grupo PSA. Por un lado la variante Berlina, más alargada en sus dimensiones, y por otro lado la versión SW, conocida coloquialmente como versión ranchera.

El Peugeot 508 autorizado para taxi es un vehículo híbrido enchufable gasolina, de cinco plazas, y que cuenta con etiqueta CERO, lo que significa que se trata de un coche respetuoso con el medioambiente y que cumple con todos los requisitos marcados por la administración madrileña en cuanto a contaminación.

## Asamblea General de FPTM el próximo 22M

Los socios de la Federación Profesional del Taxi de Madrid (FPTM) han sido llamados por la Junta Directiva a una Asamblea General Ordinaria para el próximo 22 de marzo, donde se propondrá la aprobación de una derrama de 30 euros para promocionar el taxi y seguir con la lucha contra las VTCs y una ampliación de patrimonio para adquirir un local contiguo a la sede de la organización.

La reunión de socios tendrá lugar en el Centro de Formación Profesor Raúl Vázquez, situado en el kilómetro 4 de la carretera Villaverde-Vallecas en Madrid. Los asociados están llamados a la Asamblea a las 9.30 horas en primera convocatoria y a las 10.00 horas en segunda.

Desde la Junta se informa que las propuestas de los socios deberán presentarse 5 días antes de la Asamblea en la Oficinas de FPTM y éstas se expondrán en el Tablón de Anuncios. Además, la Memoria, Balance y Cuenta de Resultados que se leerán el 22 de marzo estarán disponibles a todos los socios a partir del día 16.

## Cesados en sus cargos la Directiva de AGATM del 24N



El proceso judicial en el que está AGATM perdurará meses

El juzgado N° 37 de Madrid decretó el pasado 28 de febrero el abandono de sus cargos a los representantes de la Junta Directiva de la Asociación Gremial de Autotaxi de Madrid elegida el pasado 24 de noviembre de 2019, presidida por Alberto de la Fuente Miñambres y su candidatura de Regeneración.

La magistrada Ana María Álvarez de Yraola establece en su disposición que "a los que indebidamente se arrojan la representación de la Asociación Gremial de Autotaxi de Madrid, que cesen inmediatamente en sus actos como miembros de la Junta Directiva elegida en las elecciones del 24 de noviembre del 2019, al estar provisionalmente suspendidos de toda eficacia sus resultados".

En relación al Gobierno de la Asociación, dictamina también la magistrada que "ejercen provisionalmente como Junta Directiva los miembros elegidos en las elecciones del 6 de octubre de 2019, con todas las facultades que les confieren los estatutos, salvo las de representación procesal anteriores a esta resolución".

En dichas elecciones del 6 de octubre resultó elegido presidente por solo dos votos Angel Julio Mejía, que junto con cinco cargos más de su equipo, a excepción del Tesorero, es quien a partir de este mandato judicial, está en disposición de asumir también de forma provisional el Gobierno de la Asociación Gremial del taxi de Madrid.

La situación de interinidad en la Directiva de la Entidad aún no se resolverá hasta pasados unos cuantos meses, cuando los tribunales se pronuncien de forma firme sobre esta larga disputa judicial entre socios y candidatos por la dirección de la Gremial del Taxi de Madrid. Un conflicto surgido a raíz de las elecciones del pasado 6 de octubre, su posterior anulación por presuntas irregularidades en una asamblea celebrada el 5 de noviembre, y la celebración de nuevas elecciones el pasado 24 de noviembre, estas últimas en suspenso provisional.

Contra esta resolución cabe recurso de apelación en el plazo de veinte días. Aunque no de manera oficial, La Gaceta del Taxi puede adelantar que es muy probable que Alberto de la Fuente y el resto de miembros de su candidatura presenten apelación.





TOYOTA

Coloremetal

Smart

TECNOLOGIA

TECNOLOGIA



TECNOLOGIA



**TECNOLOGIA**

- Motori benzina e diesel
- Motori ibridi e a gas
- Motori elettrici

**TECNOLOGIA**

- Motori benzina e diesel
- Motori ibridi e a gas
- Motori elettrici

Toyota  
 Coloremetal  
 Smart

Toyota  
 Coloremetal  
 Smart

## El taxi de Zaragoza exige un control exhaustivo a las VTCs

La plataforma de vehículos de alquiler con conductor Cabify empezó a prestar servicio en Zaragoza el pasado miércoles 4 de marzo. Los taxistas, que días antes recibieron con sorpresa el anuncio del desembarco de la app, temen que resulte perjudicial para su economía y exigen a la administración un control exhaustivo.

El sector del taxi esperaba la llegada de Cabify para los meses de verano, sin embargo, la app anunció el adelanto y empezó a ofrecer viajes en VTCs con 20 coches híbridos.

Mariano Morón, presidente de la Asociación Provincial de Autotaxi de Zaragoza, explicó en declaraciones recogidas por el Heraldo, que su organización se dirigió tanto al Gobierno de Aragón como al Ayuntamiento de Zaragoza para que "se controle e inspeccione" a estos nuevos vehículos.

"Si actúan conforme al decreto ley, aquí paz y después gloria", explicó Morón, afirmando que las dos administraciones se han comprometido a que en Zaragoza estas apps trabajarán conforme a lo que establece el decreto autonómico de VTC.



Cabify ha empezado a prestar servicio con 20 vehículos en Zaragoza

## Un taxista investigado por tener relaciones sexuales en su taxi



El taxista podría haber vulnerado la ordenanza

La Policía Local de Las Palmas de Gran Canaria ha iniciado una investigación para identificar a un taxista que fue grabado manteniendo relaciones sexuales en su taxi a plena luz del día. El vídeo, que se distribuyó principalmente por redes de mensajería telefónica, llegó a la Policía Local que inició una actuación de oficio de inmediato.

El Ayuntamiento de Las Palmas, según recoge Canarias7, informa que la Policía Local ha encargado la elaboración de un informe para comprobar si los hechos suponen una violación de la Ley, ya que la realización de actos sexuales en la vía pública y en un vehículo de servicio municipal de transporte, podría vulnerar la ordenanza del taxi de Las Palmas de Gran Canaria. En concreto, podría suponer una violación del artículo 57, en el que se contemplan casos de revocación o retirada temporal del permiso de taxi.

El departamento de Movilidad del Ayuntamiento, por su parte, aseguró que el comportamiento del taxista acarreará una "sanción administrativa", pero de momento se desconoce en qué consistirá la sanción dado que se está analizando el caso. El hecho de que el taxista no estuviera de servicio no se considera atenuante.

## Elecciones a la Taula Técnica del Taxi el 11 de junio

Los taxistas del Área Metropolitana de Barcelona están llamados a las urnas para elegir quiénes les representarán en la Taula Técnica del Taxi el próximo 11 de junio. Al igual que en las anteriores convocatorias, se podrán presentar a la consulta todos los sindicatos, gremiales y asociaciones profesionales del sector legalmente constituidas.

La Taula Técnica del Taxi es un órgano de debate donde se tratan todos los aspectos relacionados con el día a día del sector y es el lugar donde los representantes formulan propuestas para la mejora del taxi de Barcelona.

Las candidaturas, según informa el AMB, deberán formalizarse del 16 al 30 de abril en la sede del Instituto Metropolitano del Taxi (IMET) y la campaña electoral se iniciará el 27 de mayo y finalizará el 10 de junio. En la consulta podrán participar los taxistas titulares de licencia, ya sean personas físicas o jurídicas y el cierre del censo electoral está previsto para el 4 de junio.

El día de las elecciones a la mesa se habilitarán cinco puntos de votación y la jornada electoral se iniciará a las 9.00 y se prolongará hasta las 20.00 horas.



Las candidaturas deberán presentarse desde el 16 al 30 de abril

La Junta Electoral, que se encargara de seguir y garantizar el proceso, proclamará los resultados provisionales de las votaciones y lo comunicará a las candidaturas presentadas en los dos días siguientes a la celebración de la consulta.



## Pacientes de diálisis no podrán ir en taxi a tratarse

Los pacientes de hemodiálisis de la Región de Murcia no podrán coger taxis para ir a recibir sus tratamientos a partir del próximo 21 de marzo, puesto que serán las ambulancias las que lleven a cabo el desplazamiento tras una decisión del Servicio Murciano de Salud.

Según explica La Opinión de Murcia, hasta ahora, más de 800 pacientes de hemodiálisis podían elegir entre desplazarse a su tratamiento en ambulancia o en un taxi concertado. Al taxista le ceden la ayuda económica que reciben para el desplazamiento por parte de la administración, y muchos de los pacientes se organizan para coger el mismo vehículo y que de esta manera los taxistas puedan establecer rutas.

Actualmente, según apuntó Rafael Sánchez, taxista de Abarán y representante de la Asociación de Taxistas de la Periferia, hay unos 40 taxistas que trabajan trasladando a pacientes de diálisis y considera un "atropello" la decisión adoptada por el Servicio Murciano de Salud.

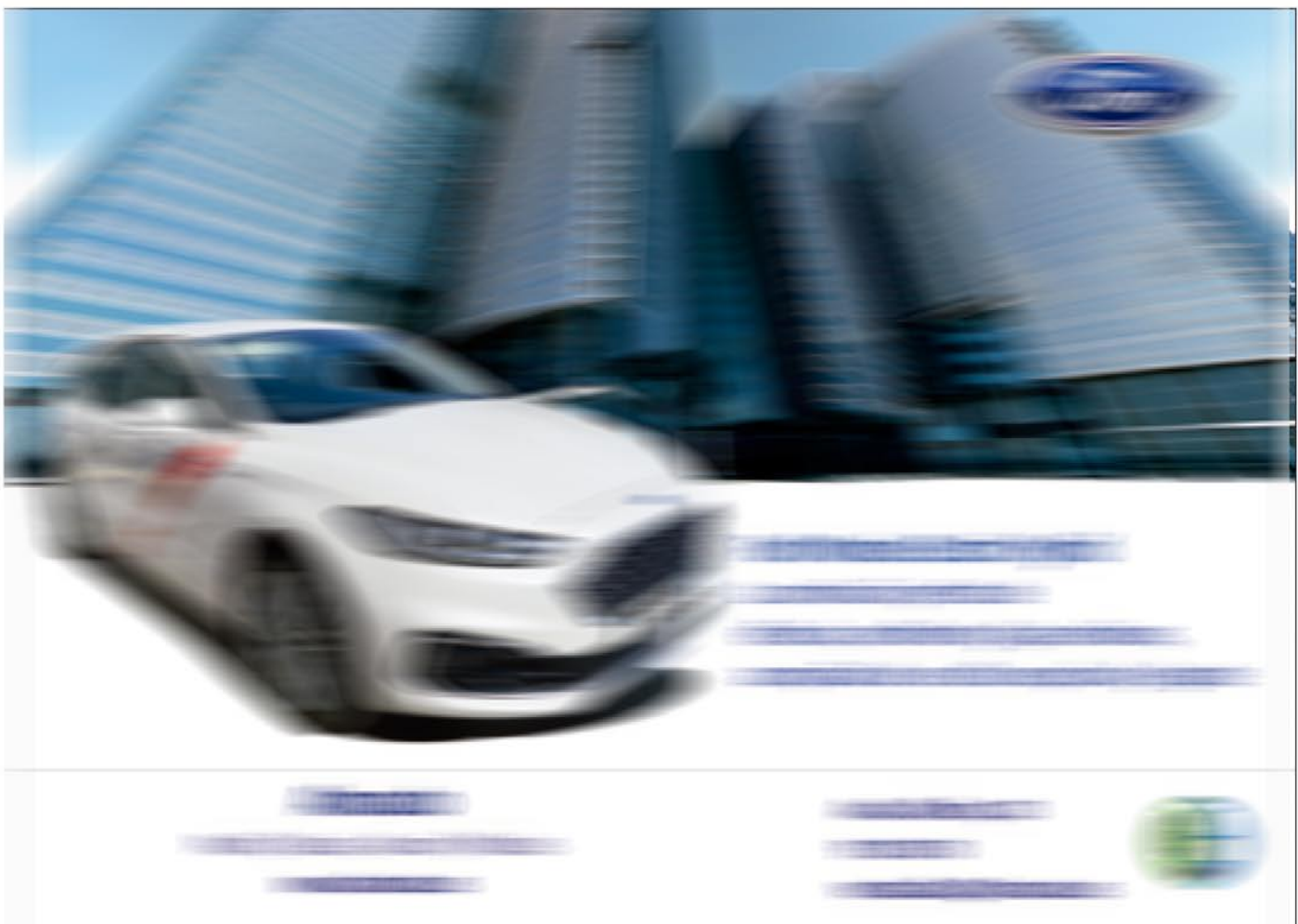
Sin embargo, esta posibilidad no estará permitida a partir del 21 de marzo y tanto los usuarios de hemodiálisis como los taxistas han presentado cerca de 500 firmas a la Región pidiendo que se mantenga este servicio, del que no se han recibido quejas en casi 40

años de funcionamiento.

Desde el taxi inciden en que a ellos les va a afectar el cambio, pero sobre todo quienes lo van a sufrir serán los pacientes, principalmente por las largas esperas que supone el traslado en ambulancia.



Hasta ahora, más de 800 pacientes podrían desplazarse a diálisis en taxi



## 15 años de cárcel por arrancar los ojos a un taxista



Sede de la Audiencia Provincial de Valencia

**M**a Audiencia Provincial de Valencia ha condenado a 15 años de prisión a un joven que el 19 de marzo de 2015 dejó ciego a un taxista arrancándole los ojos de las cuencas tras una discusión por el importe de un servicio.

La Fiscalía solicitaba 13 años de prisión para el joven que en el momento de la agresión tenía 19 años. La acusación particular, sin embargo, elevaba la pena a los 16 años acusando al agresor de un delito de lesiones graves agravadas y otro de robo con violencia bajo circunstancia alevosa. La defensa del agresor, por su parte, pedía la absolución al alegar legítima defensa.

El tribunal ha acordado finalmente condenar al agresor a 15 años de cárcel, sin apreciar la alevosía, y el condenado está obligado a abonar en concepto de responsabilidad civil una cantidad que podría llegar como máximo a los 747.350 euros.

Los hechos tuvieron lugar durante la noche de La Cremá el 19 de marzo de 2015, cuando el ahora condenado solicitó un taxi en Valencia para dirigirse a Ontiyent. Antes de llegar al destino, a la altura de un polígono industrial, el agresor, que estaba sentado en el asiento del copiloto, pidió al taxista que parase el vehículo.

En ese instante, el ahora condenado iba a salir del coche sin pagar el servicio cuando el taxista intentó retenerle y comenzó una discusión sobre el importe de la carrera. En ese momento el condenado desconectó las llaves del coche y se abalanzó sobre el taxista. Posteriormente durante el forcejeo le metió los dedos en los ojos hasta que la víctima consiguió rehacerse y salir del vehículo. El condenado decidió seguir al taxista una vez que salió del vehículo, y le siguió golpeando, volviéndole a meter los dedos en los ojos. Después, lo empujó haciéndole caer por una cuneta.

Tras la agresión, el joven se introdujo en el taxi y se llevó la mochila de la víctima que se encontraba debajo del asiento del conductor y que contenía 140 euros, diferente documentación y un datáfono.

### Pérdida de vista

Como consecuencia de los golpes, el taxista sufrió un estallido de globo ocular izquierdo y heridas conjuntivales en el derecho. Acabó perdiendo la visión en ambos ojos y se le reconoció la situación de gran invalidez en abril del año pasado por la Seguridad Social.

## Euskadi “pasa” de los consejos de la CNMC

**E**l Gobierno Vasco ha rechazado la petición de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) de derogar cuatro artículos del decreto que regula las VTC en Euskadi y que fue aprobado el pasado mes de diciembre.

La solicitud de la entidad reguladora de la competencia se entiende como el paso previo a un recurso contra este decreto de regulación de VTC en los tribunales. Anteriormente, el Ejecutivo de Euskadi había rechazado la solicitud de modificación de la norma realizada por la Autoridad Vasca de la Competencia.

En concreto, la CNMC cuestionaba los artículos que obligan a precontratar el servicio con 30 minutos de antelación, que prohíben la circulación en búsqueda de clientes, y que no permite permanecer a estos vehículos estacionados mostrando su disponibilidad. La Comisión también pide al Gobierno que retire la limitación de la geocalización de VTC.

Hay que recordar que el decreto, que entró en vigor el pasado 21 de diciembre, se encuentra suspendido en algunos artículos de forma cautelar por el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco (TSJPV) tras un recurso presentado por Unauto.

Sin embargo, tras el Consejo de Gobierno celebrado a finales de

febrero, el portavoz Josu Erkoreka señaló que la normativa vasca es “legítima, necesaria y proporcionada en sus limitaciones” a las VTC, y que el objetivo del decreto es el mantenimiento de un servicio público de interés general como es el taxi, así como mantener el equilibrio entre dos tipos de servicio de transporte.



La CNMC presumiblemente recurrirá también el decreto





THE  
CISCO  
CLOUD



CISCO

### THE CLOUD

- Cloud computing
- Cloud storage
- Cloud security
- Cloud management

### SECURITY

- Network security
- Endpoint security
- Cloud security
- Mobile security
- Identity and access management
- Compliance

### COLLABORATION

- Unified communications
- Webex
- Video conferencing
- Instant messaging



CONTACT US TODAY  
 1 800 553 2434  
 WWW.CISCO.COM

# Un sueño roto por un accidente



Roberto San José Mendiluce con su Nissan Leaf

El sueño de Roberto San José Mendiluce, primer taxista en España en conducir un eléctrico, era llegar a los 500.000 km con su taxi. No pudo ser. En junio de 2019 un accidente destrozó su ilusión, dejando su vehículo siniestro total. Ahora, más de 8 meses después, Roberto ha tenido que pedir una excedencia como titular de licencia para comenzar a trabajar de asalariado tras haber demandado a la aseguradora, a quien reclama todos los daños materiales y el lucro cesante por todos estos meses de inactividad.

“Voy a llegar hasta el final, porque tengo razón.” Roberto San José Mendiluce es taxista de Valladolid. Lo es desde hace casi 15 años. Fue el primer taxista en llevar un vehículo eléctrico en nuestro país. Un visionario.

Quería llegar al medio millón de kilómetros sin tener que usar combustible fósil. Se quedó en casi 400.000. Un accidente en junio del pasado año dejó su Nissan Leaf siniestro total. Él sufrió abrasiones y magulladuras, también dolor cervical. Se le rompieron las gafas y, afortunadamente, no hubo que lamentar nada más. “Estuve de baja médica una semana”, nos explica en conversación telefónica.

“Mi idea era empezar a trabajar cuanto antes”. Sin embargo, han pasado ocho meses para que Roberto volviera a ponerse al

volante de un taxi. Ni es el suyo, ni es eléctrico. Tras este tiempo inactivo, Roberto se ha visto obligado a pedir una excedencia de la licencia de taxi de la que era titular para poder trabajar como asalariado. “No se me caen los anillos, tenía ganas de volver porque hay que comer y ya no puedo seguir pidiendo dinero a la familia”, nos cuenta.

Han sido meses de “supervivencia”, asegura. “Con el dinero justo para comer y pagar facturas, pero sin poder hacer frente a gastos como la hipoteca, o restringiendo el uso

**“Tenía ganas de volver al taxi porque hay que comer”**

de la calefacción”. Aún así, se le oye tranquilo, “ahora lo estoy más, que tengo trabajo”, y esperanzado, “tengo claro que voy a ganar el juicio”.

Porque hasta llegar aquí, Roberto ha vivido semanas de incertidumbre e incompreensión. Si el accidente no le dejó secuelas físicas aparentes, lo que sí le ha dejado es un gran quebradero de cabeza con las aseguradoras. Ni la suya ha negociado lo que tendría que haber negociado, insiste, ni la del contrario, el culpable del accidente, ha movido ficha

hasta que Roberto y sus abogados decidieron llevarles hasta la justicia.

Nos retrotraemos hasta junio de 2019. A las 23 horas del 12 de junio Roberto tiene el accidente. “Me golpea otro coche. Yo creo que el chaval iba distraído y reconoció su culpa”. Solo está de baja 9 días, tiempo que aprovecha para empezar a mover los papeles necesarios para declarar el siniestro y reclamar el pertinente lucro cesante. “Yo ya me temía que iba a tener problemas”, nos confiesa. “El vehículo tenía ya varios años, pero le acaba de instalar unas baterías nuevas”. Se cumplen los primeros 40 días, y la aseguradora no mueve ficha. “Supuestamente tendría que haberme remitido una oferta mínima”. Sin embargo, no recibe nada. Silencio. Roberto se teme que va a haber problemas. “Algo me decía que el siniestro se iba a encarecer al ser eléctrico y por haberle cambiado recientemente las baterías. Es como si el coche fuera nuevo a pesar de tener casi 400.000 km”.

Ante esta ausencia de noticias, le recomiendan que haga, de forma particular, un informe técnico con un perito. El informe pericial concluye que el importe del coste de reposición es de 17.756,88 euros, incluyendo el 50% del valor de la batería adquirida apenas unos meses antes.



# ante de tráfico

## Sin noticias de la demandada

Con toda esta documentación, Roberto insiste con la aseguradora. Tres meses después, no ha recibido la oferta motivada, donde se debe especificar por concepto el daño personal, material y el lucro cesante, y tampoco una respuesta motivada que, por ley, están obligados a dar desde la aseguradora. "Normalmente, cuando en un siniestro el afectado está de baja, se desconoce el importe de daños personales, pero en mi caso solo había estado unos días de baja. Además ya tenía el daño material y también les había especificado el lucro cesante día por día con los tickets de cada día al cierre". Aunque lo normal, nos explica, es recibir una oferta al baja, San José no recibió nada. Pasado el ve-

**"Si tengo que esperar, esperaré. Porque tengo la razón"**

rano, la aseguradora le paga la baja laboral de 9 días. "Pensaba que era buen síntoma, que me pagarían el resto porque reconocían el siniestro y no habían alegado nada. Pero no, una vez más, ninguna comunicación".

El tiempo sigue pasando y Roberto sigue esperando noticias, por lo que decide pasar a la vía judicial. Es el 9 de octubre cuando presenta la demanda, que es aceptada por el juzgado un mes después. Se informa a la aseguradora, que tiene 20 días y 1 día de gracia para responder. En ese último

día, cuando parecía que la compañía iba a mantener su silencio, decide contestar. Y se allana parcialmente. Es decir, reconoce parcialmente el siniestro, pero no el importe reclamado. "Hacen una valoración del vehículo sin incluir las baterías que, recuerdo, eran nuevas". Por el coche solo quieren pagarle 13.499,38€, dado que las baterías "no han sido destruidas y son utilizables", según consta en la respuesta. "Cuando estamos hablando de un siniestro total, se entiende que se valora todo el vehículo, no una parte sí y otra no", nos aclara.

Roberto se pregunta qué hubiera pasado si no llega a presentar la demanda. "¿Es que pensaban no pagarme? Yo creo que no han tenido más remedio que responder y pronunciarse", nos señala.





Estado del vehículo tras el accidente

## Volver a la normalidad

Roberto ha estado sin trabajar desde junio hasta febrero. Ocho meses de gastos y deudas que se han ido acumulando. ¿Cómo habéis podido vivir o, mejor dicho sobrevivir? “Han sido meses muy difíciles, sin poder pagar la hipoteca, la cuota de autónomos, y comiendo con el paro de mi mujer y la ayuda de la familia”. Desde la aseguradora, sin embargo, no se creen que haya podido vivir estos meses sin trabajar. “Llegan a insinuar que estaba mintiendo, que tenía dinero debajo del colchón”, nada más lejos de la realidad. “Mi situación financiera no me permitía comprarme otro coche, que era lo que hubiera querido hacer. Por eso necesitaba resolver este problema cuanto antes”.

Pero el destino le tenía preparado otro plan, mucho más largo y agónico. Hace dos meses decidió pedir la excedencia como titular de licencia, apuntarse al paro y buscar trabajo como asalariado. “El ayuntamiento tardó en contestarme y al día siguiente de tener el documento que acreditaba mi excedencia, yo ya tenía trabajo”.

Ahora que ha vuelto al taxi está mucho más tranquilo. “Estaba desesperado, porque cada vez era peor”, nos asegura. Tanto es así que sufre insomnio y un tipo de psoriasis consecuencia del estrés. “Voy a pedir un informe médico para adjuntarlo a la reclamación porque esto son secuelas de la situación que he vivido”, asegura.

Roberto siempre ha trabajado al volante. “Primero en el camión, luego en el taxi, donde llevo 14 años. Disfruto mucho conduciendo, es un trabajo que me gusta”, nos relata.

## Roberto padece de insomnio y psoriasis por el estrés

Para él era importante volver al taxi, porque después de tanta inactividad “las calles se te olvidan, no estás al día de los cambios normativos...Es importante estar informado” y aunque en cuanto pueda volverá a ser titular, “con mi jefe estoy encantado, y creo que cuando me vaya me va a echar de menos”.

Le preguntamos por los compañeros, si ha notado solidaridad y compañerismo. Es sincero al responder que estas situaciones “ponen a cada uno en su sitio y te hacen ver quién está a tu lado y quién no”.

Aunque al teléfono se le oye tranquilo e incluso alegre, confiesa que ha tenido malos momentos y que la situación ha sido muy dura. Ahora, con la vista oral en el horizonte, Roberto tiene ganas de que todo pase ya y, si fuera posible, incluso evitar llegar a juicio. Eso sí, tiene muy claro que no les va a perdonar ni un céntimo. “No voy a reclamar más de lo que me toca. Y si tengo que estar uno o dos años recurriendo, me da igual. Lo voy a hacer, porque tengo clarísimo que la razón está de mi parte, porque tengo todos los datos y toda la documentación en la que demuestro que esto es así”.

Y nos dice que ha estado leyendo mucho sobre casos similares. “Tengo esperanza porque he visto noticias en este sentido. Hubo una mujer que estuvo diez años de pleitos y al final el Supremo le dio la razón. Le han tenido que indemnizar con 2 millones de euros, solo un millón por intereses”.

De momento seguirá trabajando como asalariado todo el tiempo que haga falta para que le paguen lo que es suyo. “En el taxi tengo cinco años de excedencia, así que si tengo que esperar, esperaré. Porque tengo la razón, y lo tengo clarísimo”.

Olga Lobo

## “Que hubiera alquilado un coche para trabajar”

En la respuesta remitida al juzgado con motivo de la demanda, presentada en octubre de 2019, la aseguradora no reconoce el lucro cesante. Es más, la demandada no entiende por qué Roberto, nada más enterarse de que su vehículo estaba siniestro total, no alquiló un vehículo para trabajar. “Tú sabrás que eso no se puede hacer. Un taxista no puede alquilar un vehículo para ponerse a trabajar con él, porque la ley no lo permite”, nos señala el propio taxista. “Las compañías de seguro esto lo saben, pero aún así han argumentado en este sentido para no admitir el lucro cesante que les pido. No tiene ni pies ni cabeza”, se lamenta Roberto.

No es el único argumento “rocambolesco” que puede leerse en la contestación a la demanda. “Como consecuencia del accidente”, nos explica, “se rompen mis gafas”. Presenta la factura y la compañía le responde que solo le pagará la montura de las gafas porque los cristales “sirven”. “¿Cómo me voy a ir yo a buscar los cristales a la carretera? Es de chiste. No sé si reírme o llorar”.

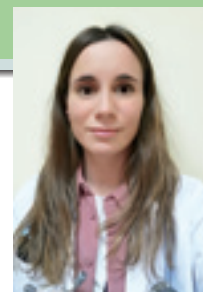
También critica a su propio seguro, por el que pagaba 1.300 euros por un todo riesgo. “Ni me han defendido ni nada, se han desentendido completamente de mi problema”. Prefiere no dar nombres hasta que se resuelva todo el proceso judicial, pero nos advierte de que una vez esté todo solucionado hablará para que a ningún otro compañero le pase algo similar.





### CRISTOFANO KLASIKS-CHEMANT-TRADITION

FRANZÖSISCHER WEIN MIT EINER LANGEN TRADITION  
DIE IN DER HERSTELLUNG SEHR HOCHWERTIGE QUALITÄT  
BEWÄHRT.



Dra. Gema Izquierdo Enríquez

# Coronavirus, qué es y qué debemos conocer

Con fecha 31 de diciembre de 2019, la Comisión Municipal de Salud y Sanidad de Wuhan, provincia de Hubei (China), informó de 27 casos de neumonía de origen desconocido, con una exposición común en un mercado local, sin identificarse la fuente de este brote. Posteriormente, el 7 de enero, se identificó el agente causante del brote: un nuevo virus de la familia "Coronaviridae", llamado actualmente COVID-19. El 30 de enero de 2020, la OMS (Organización Mundial de la Salud) decreta el brote como emergencia de salud pública.

El cierre de esta edición se han registrado unos 90.893 casos confirmados, 80.303 en China y el resto, fuera de sus fronteras. En el gigante asiático el número de contagios nuevos ha ido disminuyendo en los últimos días. Sin embargo, se ha registrado un aumento del número de casos en Corea del Sur, Irán y en, nuestra vecina, Italia.

Se sabe que la enfermedad no causa síntomas o los síntomas son leves en cerca de un 80% de los casos; que en un 14% puede ocasionar neumonía grave y en los restantes, podría ser un cuadro severo o incluso mortal. La tasa de letalidad se sitúa en torno al 2-3% en Hubei, pero fuera de ella baja hasta el 0.7%. La mayoría de los casos mortales son en personas mayores de 60 años, que tienen enfermedades previas, fundamentalmente cardiovasculares.

El periodo de incubación se sitúa en torno a los 2 a 14 días, con un promedio de 5 días, y la transmisión se da por vía aérea (transmisión por gotas respiratorias o por aerosoles) y superficies contaminadas por secreciones.

Los síntomas más comunes incluyen tos, dolor de garganta, sensación de falta de aire o fiebre. Es decir, los síntomas propios de una infección respiratoria.

## ¿Y qué podemos hacer?

Lo primero, seguir las instrucciones y notificaciones que se lleven a cabo directamente desde el Ministerio de Sanidad y el Sistema Público de Salud. Evitar el alarmismo y tomar medidas unilaterales no indicadas por los organismos competentes. En segundo lugar, tomar las medidas genéricas de protección frente a enfermedades respiratorias. Esto incluye realizar una higiene de manos frecuente (lavado con agua y jabón o soluciones alcohólicas), especialmente después de contacto directo con personas enfermas o su entorno; evitar el contacto estrecho con personas

## ¿Y las personas que trabajan como taxistas, en contacto con múltiples personas?

Actualmente no hay una recomendación preventiva aunque el escenario puede cambiar en los próximos días. Mientras tanto, seguir las recomendaciones generales aportadas desde el Ministerio de Sanidad: higiene de manos, evitar el contacto directo con personas con infecciones respiratorias y ante cualquier duda, consultar llamando a los teléfonos habilitados.

## ¿Es necesario el uso de mascarillas de forma globalizada para salir a la calle?

No. En el momento actual no hay criterios para el uso generalizado de mascarillas como medida de protección en España.

## ¿Y qué hacer si tengo síntomas respiratorios?

Si tiene síntomas respiratorios y no ha tenido contacto con ningún caso notificado ni historia de viaje reciente en los últimos 14 días a China, Singapur, Hong-Kong, Corea del Sur, Irán o Italia, proceda como haría normalmente: tratamiento sintomático y hay si empeoramiento acuda a su médico habitual para valoración. A su llegada, solicite una mascarilla en la recepción hasta ser valorado por el personal sanitario.

sanitario.

En definitiva, debemos estar atentos a las notificaciones que se vayan realizando, tratando de evitar caer en el alarmismo y huir de las especulaciones, bulos y recomendaciones erróneas; evitando colapsar sistemas sanitarios de urgencia de forma innecesaria y generar situaciones de pánico, miedo e inseguridad. A medida que vaya siendo necesario, se darán a la población las recomendaciones necesarias.

¿Qué puedo hacer para protegerme del nuevo coronavirus y otros virus respiratorios?

- Lávate las manos frecuentemente
- Evita tocarte los ojos, la nariz y la boca, ya que las manos facilitan su transmisión
- Al toser o estornudar, cúbrete la boca y la nariz con el codo flexionado o con un pañuelo desechable
- Si presentas síntomas respiratorios evita el contacto cercano con otras personas

Consulta fuentes oficiales para informarte  
www.mscbs.gob.es @sanitariagob

que muestren signos de afección respiratoria, como tos o estornudos; mantener una distancia de un metro aproximadamente con personas con síntomas de infección respiratoria aguda; y cubrirse la boca y la nariz con pañuelos desechables al toser o estornudar. Estas medidas son las que protegen de cualquier infección respiratoria, como la gripe. No es necesario tomar precauciones especiales con animales ni alimentos en España.





# RESUMEN DE LA SITUACIÓN DE LA SALUD PÚBLICA EN CUBA

## INDICADORES DE SALUD PÚBLICA

INDICADOR	VALOR
Esperanza de vida al nacer	77,2 años
Tasa de mortalidad infantil	10,5 por mil nacidos vivos
Tasa de mortalidad materna	12,5 por mil partos
Tasa de mortalidad por enfermedades transmisibles	1,2 por mil habitantes
Tasa de mortalidad por enfermedades no transmisibles	15,8 por mil habitantes
Tasa de mortalidad por causas externas	1,5 por mil habitantes
Tasa de mortalidad por enfermedades cardiovasculares	10,2 por mil habitantes
Tasa de mortalidad por enfermedades respiratorias	2,1 por mil habitantes
Tasa de mortalidad por enfermedades digestivas	1,8 por mil habitantes
Tasa de mortalidad por enfermedades neurológicas	0,8 por mil habitantes
Tasa de mortalidad por enfermedades oncológicas	3,5 por mil habitantes
Tasa de mortalidad por enfermedades infecciosas	0,5 por mil habitantes
Tasa de mortalidad por enfermedades parasitarias	0,2 por mil habitantes
Tasa de mortalidad por enfermedades mentales	0,1 por mil habitantes
Tasa de mortalidad por enfermedades de transmisión sexual	0,1 por mil habitantes
Tasa de mortalidad por enfermedades de transmisión hídrica	0,1 por mil habitantes
Tasa de mortalidad por enfermedades de transmisión zoonótica	0,1 por mil habitantes
Tasa de mortalidad por enfermedades de transmisión vectorial	0,1 por mil habitantes
Tasa de mortalidad por enfermedades de transmisión sanguínea	0,1 por mil habitantes
Tasa de mortalidad por enfermedades de transmisión aérea	0,1 por mil habitantes
Tasa de mortalidad por enfermedades de transmisión directa	0,1 por mil habitantes
Tasa de mortalidad por enfermedades de transmisión indirecta	0,1 por mil habitantes
Tasa de mortalidad por enfermedades de transmisión mixta	0,1 por mil habitantes
Tasa de mortalidad por enfermedades de transmisión desconocida	0,1 por mil habitantes

## INDICADORES DE CALIDAD DE VIDA

Índice de desarrollo humano	0,75
Índice de equidad en desarrollo humano	0,70
Índice de bienestar subjetivo	7,5
Índice de satisfacción con la vida	7,5
Índice de salud percibida	7,5
Índice de salud autovalorada	7,5
Índice de salud relacionada con la calidad de vida	7,5
Índice de salud relacionada con la calidad de vida (sin dolor)	7,5
Índice de salud relacionada con la calidad de vida (con dolor)	7,5
Índice de salud relacionada con la calidad de vida (sin discapacidad)	7,5
Índice de salud relacionada con la calidad de vida (con discapacidad)	7,5
Índice de salud relacionada con la calidad de vida (sin problemas de salud)	7,5
Índice de salud relacionada con la calidad de vida (con problemas de salud)	7,5
Índice de salud relacionada con la calidad de vida (sin enfermedades crónicas)	7,5
Índice de salud relacionada con la calidad de vida (con enfermedades crónicas)	7,5
Índice de salud relacionada con la calidad de vida (sin enfermedades mentales)	7,5
Índice de salud relacionada con la calidad de vida (con enfermedades mentales)	7,5
Índice de salud relacionada con la calidad de vida (sin enfermedades físicas)	7,5
Índice de salud relacionada con la calidad de vida (con enfermedades físicas)	7,5
Índice de salud relacionada con la calidad de vida (sin enfermedades de transmisión sexual)	7,5
Índice de salud relacionada con la calidad de vida (con enfermedades de transmisión sexual)	7,5
Índice de salud relacionada con la calidad de vida (sin enfermedades de transmisión hídrica)	7,5
Índice de salud relacionada con la calidad de vida (con enfermedades de transmisión hídrica)	7,5
Índice de salud relacionada con la calidad de vida (sin enfermedades de transmisión zoonótica)	7,5
Índice de salud relacionada con la calidad de vida (con enfermedades de transmisión zoonótica)	7,5
Índice de salud relacionada con la calidad de vida (sin enfermedades de transmisión vectorial)	7,5
Índice de salud relacionada con la calidad de vida (con enfermedades de transmisión vectorial)	7,5
Índice de salud relacionada con la calidad de vida (sin enfermedades de transmisión sanguínea)	7,5
Índice de salud relacionada con la calidad de vida (con enfermedades de transmisión sanguínea)	7,5
Índice de salud relacionada con la calidad de vida (sin enfermedades de transmisión aérea)	7,5
Índice de salud relacionada con la calidad de vida (con enfermedades de transmisión aérea)	7,5
Índice de salud relacionada con la calidad de vida (sin enfermedades de transmisión directa)	7,5
Índice de salud relacionada con la calidad de vida (con enfermedades de transmisión directa)	7,5
Índice de salud relacionada con la calidad de vida (sin enfermedades de transmisión indirecta)	7,5
Índice de salud relacionada con la calidad de vida (con enfermedades de transmisión indirecta)	7,5
Índice de salud relacionada con la calidad de vida (sin enfermedades de transmisión mixta)	7,5
Índice de salud relacionada con la calidad de vida (con enfermedades de transmisión mixta)	7,5
Índice de salud relacionada con la calidad de vida (sin enfermedades de transmisión desconocida)	7,5
Índice de salud relacionada con la calidad de vida (con enfermedades de transmisión desconocida)	7,5

El presente informe resume los principales indicadores de salud pública y calidad de vida en Cuba, mostrando una mejora continua en los últimos años. Los datos se basan en estadísticas oficiales y encuestas representativas de la población.

## ANÁLISIS DE TENDENCIAS Y SITUACIONES

INDICADOR	TENDENCIA
Esperanza de vida al nacer	En aumento
Tasa de mortalidad infantil	En disminución
Tasa de mortalidad materna	En disminución
Tasa de mortalidad por enfermedades transmisibles	En disminución
Tasa de mortalidad por enfermedades no transmisibles	En aumento
Tasa de mortalidad por causas externas	En aumento
Tasa de mortalidad por enfermedades cardiovasculares	En aumento
Tasa de mortalidad por enfermedades respiratorias	En aumento
Tasa de mortalidad por enfermedades digestivas	En aumento
Tasa de mortalidad por enfermedades neurológicas	En aumento
Tasa de mortalidad por enfermedades oncológicas	En aumento
Tasa de mortalidad por enfermedades infecciosas	En disminución
Tasa de mortalidad por enfermedades parasitarias	En disminución
Tasa de mortalidad por enfermedades mentales	En aumento
Tasa de mortalidad por enfermedades de transmisión sexual	En aumento
Tasa de mortalidad por enfermedades de transmisión hídrica	En disminución
Tasa de mortalidad por enfermedades de transmisión zoonótica	En disminución
Tasa de mortalidad por enfermedades de transmisión vectorial	En disminución
Tasa de mortalidad por enfermedades de transmisión sanguínea	En disminución
Tasa de mortalidad por enfermedades de transmisión aérea	En disminución
Tasa de mortalidad por enfermedades de transmisión directa	En disminución
Tasa de mortalidad por enfermedades de transmisión indirecta	En disminución
Tasa de mortalidad por enfermedades de transmisión mixta	En disminución
Tasa de mortalidad por enfermedades de transmisión desconocida	En disminución

Se observan tendencias positivas en la reducción de la mortalidad por causas prevenibles, así como en la mejora de la calidad de vida percibida por la población. Sin embargo, persisten desafíos en el control de enfermedades crónicas y en la reducción de la mortalidad por causas externas.

## RECOMENDACIONES

Fortalecer la atención primaria de salud y la promoción de la salud.	En curso
Mejorar el control de enfermedades crónicas y la rehabilitación.	En curso
Reducir la mortalidad por causas externas.	En curso
Mejorar la calidad de la atención de salud.	En curso
Fortalecer la vigilancia epidemiológica y el control de enfermedades.	En curso
Mejorar la calidad de vida de la población.	En curso
Reducir la mortalidad por enfermedades de transmisión hídrica.	En curso
Reducir la mortalidad por enfermedades de transmisión zoonótica.	En curso
Reducir la mortalidad por enfermedades de transmisión vectorial.	En curso
Reducir la mortalidad por enfermedades de transmisión sanguínea.	En curso
Reducir la mortalidad por enfermedades de transmisión aérea.	En curso
Reducir la mortalidad por enfermedades de transmisión directa.	En curso
Reducir la mortalidad por enfermedades de transmisión indirecta.	En curso
Reducir la mortalidad por enfermedades de transmisión mixta.	En curso
Reducir la mortalidad por enfermedades de transmisión desconocida.	En curso

INDICADOR	2010	2011	2012	2013	2014
Esperanza de vida al nacer	75,5	76,0	76,5	77,0	77,2
Tasa de mortalidad infantil	12,0	11,5	11,0	10,5	10,5
Tasa de mortalidad materna	15,0	14,5	14,0	13,5	12,5
Tasa de mortalidad por enfermedades transmisibles	1,5	1,4	1,3	1,2	1,2
Tasa de mortalidad por enfermedades no transmisibles	14,5	15,0	15,5	16,0	15,8
Tasa de mortalidad por causas externas	1,2	1,3	1,4	1,5	1,5
Tasa de mortalidad por enfermedades cardiovasculares	9,5	10,0	10,5	11,0	10,2
Tasa de mortalidad por enfermedades respiratorias	1,8	1,9	2,0	2,1	2,1
Tasa de mortalidad por enfermedades digestivas	1,5	1,6	1,7	1,8	1,8
Tasa de mortalidad por enfermedades neurológicas	0,7	0,7	0,7	0,8	0,8
Tasa de mortalidad por enfermedades oncológicas	3,0	3,1	3,2	3,3	3,5
Tasa de mortalidad por enfermedades infecciosas	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5
Tasa de mortalidad por enfermedades parasitarias	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2
Tasa de mortalidad por enfermedades mentales	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Tasa de mortalidad por enfermedades de transmisión sexual	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Tasa de mortalidad por enfermedades de transmisión hídrica	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Tasa de mortalidad por enfermedades de transmisión zoonótica	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Tasa de mortalidad por enfermedades de transmisión vectorial	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Tasa de mortalidad por enfermedades de transmisión sanguínea	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Tasa de mortalidad por enfermedades de transmisión aérea	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Tasa de mortalidad por enfermedades de transmisión directa	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Tasa de mortalidad por enfermedades de transmisión indirecta	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Tasa de mortalidad por enfermedades de transmisión mixta	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Tasa de mortalidad por enfermedades de transmisión desconocida	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1

## Consejos para la conducción eléctrica

La mayoría de los lectores probablemente en alguna ocasión ha testado la conducción de un vehículo 100% eléctrico. Y seguramente, lo que habrán transmitido es que lo que más llama la atención es la facilidad en su manejo. Sin embargo, no es lo mismo conducirlo de manera esporádica que conducir un vehículo eléctrico de forma habitual. Por tal motivo, se recomiendan una serie de pautas para mejorar la eficiencia de la conducción eléctrica.

En primer lugar, y dado que los modelos todavía no disponen de una autonomía de batería especialmente grande, para los viajes largos se deben tener en la cabeza las estaciones de recarga disponibles. Hoy en día existen aplicaciones de puntos de carga que indican en qué lugares se encuentran. Además, si se dispone de un modelo que acepte el sistema de carga ultrarrápida, en una parada de café el vehículo se puede haber cargado.

Junto al consejo de tener situados los puntos de recarga, existen tres pautas que se deben incorporar en la rutina de la conducción eléctrica. Se debe comprobar si está activado el Modo Eco, ya que esta configuración permite ahorrar energía y acumularla, suavizando la respuesta del motor, aunque disminuye las prestaciones, ya que el vehículo no responde tan rápido al pisar el acelerador.

### Aceleración y frenado suaves

Otra de las recomendaciones que se deben atender a la hora de manejar un coche eléctrico es evitar acelerones y frenazos. Se recomienda una conducción suave, con acciones menos bruscas y adelantándonos a la frenada. De esta forma, además, se mejorará la autonomía del vehículo.

Por otro lado, el sistema de recuperación de la energía cinética permite que el vehículo, al reducir velocidad, transforme ese movimiento en energía eléctrica. La electricidad se almacena en la batería, aumentando su autonomía y disfrutar de un mayor volumen de kilómetros.

Junto a estas recomendaciones relacionadas directamente con la conducción, los expertos también recomiendan no abusar de la calefacción; y mantener una mayor distancia de seguridad en caso de niebla, lluvia o nieve, ya que precisan de un frenazo más suave.



Los vehículos eléctricos precisan de una conducción menos brusca

## La legalidad del semáforo foto-rojo, otra vez en duda



Los radares no estaban avisados como marca la normativa

Tras haber sucedido en otras ciudades españolas como San Sebastián, en esta ocasión ha sido el Ayuntamiento de Valladolid el que se ha visto obligado a devolver una multa impuesta a una conductora que se había saltado un semáforo con radar. A la ciudadana se le impuso una multa de 200 euros, pero recurrió a los tribunales y ahora le han dado la razón.

El Juzgado de lo Contencioso Administrativo número 3 de la ciudad ha fallado a favor de la conductora en el recurso que interpuso tras recibir la multa del Ayuntamiento de Valladolid. Además, el juzgado ha advertido al consistorio que tanto el procedimiento para notificar la sanción como sus dispositivos son ilegales.

El Ayuntamiento deberá devolver los 200 euros a la vecina que fue captada por este radar, y además, deberá pagar las costas del juicio, al entender que los dispositivos no cuentan con examen metrológico, por lo que sus fotos no tienen valor probatorio. Por último, el juzgado señala que las cámaras de radar foto-rojo no cuentan con una señal de aviso, algo que es obligatorio.

Según recoge El Día, la Justicia además aprovechó la decisión para echar una reprimenda al Ayuntamiento de Valladolid, calificando su forma de actuar de abusiva y contraria a derecho.



# Un nuevo peaje amenaza las autovías gratuitas en España

La sombra de la amenaza de un nuevo posible peaje por el uso de las autovías en España planea cada vez como una realidad más factible. Tanto es así que ni el propio Gobierno ha cerrado el debate y a través del Ministro de Transportes, José Luis Ábalos ya planteó esa posibilidad de estudiar esta fórmula a corto o medio plazo para garantizar el mantenimiento de las autovías.

Las constructoras y las concesionarias demandan el pago por el uso de las vías que hoy en día son gratuitas. Esta petición la han realizado a través de su patronal Seopan, llegando en esta ocasión a triplicar su propuesta inicial para el cobro de una nueva tasa por circular.

Seopan reclama un peaje medio de hasta 9 céntimos de euro por cada kilómetro para todos los coches que circulen por estas vías, y nada menos que 19 céntimos por kilómetro para los camiones. Atendiendo a su propuesta, hasta 14.130 kilómetros de carreteras en España pasarían a ser de pago por primera vez.

Las constructoras y concesionarias han calculado en base a unos estudios que el Estado recaudaría cerca de 105.000 millones de euros en los próximos 25 años, lo que permitirá costear y renovar la red para un óptimo uso.

El Gobierno no se ha pronunciado todavía ante esta propuesta aunque en alguna que otra ocasión habría trasladado la dificultad de mantener el sistema de autopistas gratuitas que se rige en la actualidad.



Más de 14.000 kms pasarían a ser de pago por primera vez

# Cómo afecta el nuevo Impuesto de Matriculación



Los coches 100% eléctricos no sufrirán el aumento

El Gobierno está planteando la imposición de unas nuevas tarifas en el Impuesto de Matriculación, en las que los vehículos con motor de combustión, incluidos los híbridos enchufables, podrían verse afectados, ya que se rebajaría el límite máximo para no pagar dicho impuesto de los 120 gr/km de CO<sub>2</sub> a los 49 gr/km.

Según se recoge en el borrador del Plan Nacional de Energía y Clima 2021-2030, se busca premiar la compra de coches totalmente eléctricos mediante la exención del mencionado impuesto, repercutiendo en mayor medida sobre el resto de modelos.

Las nuevas tablas de impuestos, en las que sólo se librarán de pagar los vehículos que emitan 49 gr/km de CO<sub>2</sub> o menos, ha generado una importante polémica entre la patronal, puesto que consideran que afectará gravemente a la venta de vehículos. ANFAC ha señalado que la compra de cada vehículo se encarecerá, de media, unos 1.100 euros, lo que puede provocar un descenso en las ventas de entre un 10 o un 13 por ciento.

El año pasado, la recaudación por el Impuesto de Matriculación se elevó a los 616 millones de euros, cifra que con este cambio de tarifas podría aumentar entre 300 y 600 millones de euros, según explicó la asociación de fabricantes. Sin embargo, a esas cifras había que calcular el descenso que esperan los fabricantes en el volumen de ventas, que tendrá una consecuencia directa en el Impuesto de Valor Añadido (IVA), que es del 21% en los coches, lo que supondría una caída entre 425 y 540 millones de euros.

Los fabricantes apelan por una renovación del parque automovilístico y para lograrla abogan por la suspensión del Impuesto de Matriculación y una reducción del IVA para los coches eléctricos, así como ayudas para la instalación de infraestructuras de puntos de recarga.

# Cambios en el taxi colombiano



En Colombia hay más de 200.000 taxis censados

El taxi de Colombia ha pasado de la alegría al llanto, figurado, en cuestión de un mes. La salida de Uber del país, anunciada para el 1 de febrero se ha quedado en un mero espejismo tras conocerse que la plataforma de vehículos de alquiler con conductor volvería a operar en el país bajo un modelo diferente de negocio. Y todo ello mientras el sector colombiano, donde hay unos 220.000 taxis registrados, vive un importante momento de inflexión ante las inminentes reformas que quiere llevar a cabo el Gobierno estatal.

Si hace un mes todo eran felicitaciones tras conocerse la salida de la app del país latinoamericano, un mes después, la plataforma reaparecía con un nuevo modelo de negocio basado en el contrato de alquiler entre partes. Es decir, desde este mes de marzo los usuarios y conductores suscribirán un contrato por viaje bajo las figuras de alquiler, arrendatarios y arrendadores.

Con esta nueva estrategia, muy similar a la que ha llevado a cabo en otros países como España, la plataforma burla el fallo por el que la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) les obligó a dejar de operar en el país. Desde la plataforma mantienen que no es

una aplicación de transporte sino de servicios de tecnología, lo cual sigue contrariando la postura del Ministerio de Transporte colombiano, en la que afirma que para prestar este tipo de servicio se debe constituir una empresa de transporte.

## Paros nacionales contra Uber el 16M

El rápido regreso de Uber a Colombia ha despertado la indignación de los taxistas, que tienen anunciada una protesta para este mismo mes de marzo. Hugo Ospina, uno de los representantes del sector, no ha ocultado en ningún momento su malestar por este giro en los acontecimientos y ha señalado al propio presidente, Iván Duque, a quienes apoyaron desde el taxi para llegar a la presidencia.

En declaraciones a medios nacionales, el propio Ospina aseguraba que el presidente les aseguró que protegería la industria del taxi. "Lo único que siempre hemos pedido

es que se cumpla la Constitución y la ley, no queremos compromisos. Es el Estado el que tiene que prestar el servicio público".

Para el sector, el principal argumento es que el transporte es un servicio público que tiene que ser regulado por el Estado y que este tipo de plataformas como Uber se saltan distintos controles, regulaciones e impuestos que los taxistas sí deben cumplir, incurriendo así en una competencia desleal. Una historia muy similar a la que llevamos años escuchando en España con desigual resultado.

Ante esta situación, como también ha sucedido aquí, los paros y las protestas no se han hecho esperar. Para este mes de marzo, si al cierre de esta edición no ha habido ningún cambio, está previsto un paro nacional, al cual ya se ha sumado siete asociaciones de taxistas y los dueños de los vehículos. La idea, según han expresado desde el sector, es que por lo menos el 80% de los taxistas se sumen.

## Un sector en transformación

La vuelta de la plataforma de transporte a las calles de Colombia ha servido de acicate para que algunos parlamentarios decidan ponerse manos a la obra y elaborar un proyecto que ayude a regularizar las plataformas de transporte. Además, servirá para controlar las normas vigentes de los taxistas. Según diferentes fuentes, en el proyecto que se presentará, "a los taxistas se les permite tarifas dinámicas, elimina los famosos cupos y los compensa con \$60 millones. A las plataformas las obliga a pagar impuestos, comprar pólizas y funcionar como transporte intermediado por App".

Una solución que pretende eliminar el actual sistema que, para muchos expertos, se ha convertido en una "dictadura" debido a los altos costos de los cupos para tener un coche en este servicio y a la metodología que usan los dueños de varios taxis de trabajo con los conductores que los conducen.

Pero, ¿qué son los cupos? Según se puede leer en varios medios especializados, para operar en una determinada ciudad hay que pagar por el 'cupo', lo que supone en la práctica restringir la cantidad de vehículos que prestan el servicio con el objetivo de impedir



# Después de la vuelta de Uber

que la sobreoferta agudice los problemas de movilidad de una ciudad. Esto ha derivado, con el paso de los años, en la creación de un mercado paralelo en el cual, para que ingresara un nuevo vehículo había que achatarrar otro. A este mecanismo se le conoce como el 'cupo' del taxi, que llegó a valer hasta 150 millones de pesos (39.000€) en Bogotá y hoy está en algo cercano a los 80 millones (21.000€).

Según los expertos, eliminar los cupos mejoraría las condiciones para los conductores y los pequeños propietarios, que no deberían desembolsar cantidades desorbitadas para poder acceder a la profesión. Además, permitiría sincerar la oferta. Según la Secretaría de Movilidad de Bogotá, la oferta de taxis se ha mantenido congelada prácticamente durante los últimos 20 años, se reduciría el costo de entrada para cualquier taxi y se eliminaría el incentivo que hace que muchas personas opten por comprar un vehículo particular con el objetivo de ponerlo a trabajar en una app como Uber.

Y precisamente a esta app, y al resto de plataformas que operan en Colombia, también afectaría el proyecto en elaboración, ya que las obligaría a pagar impuestos, suscribir pólizas de seguros adecuados y las sometería a funcionar como transporte intermedio por aplicaciones.



8 de cada 10 modelos de taxi son "zapaticos"

## El Gobierno ultima una ley para modernizar el taxi



El Gobierno quiere introducir tarifas dinámicas en el sector

### Adiós a los 'zapaticos'

No son los únicos cambios que va a experimentar el taxi colombiano. En diciembre de 2019 el Ministerio de Transporte dio a conocer una serie de condiciones según las cuales se prohíbe que puedan adquirirse como nuevos taxis los llamados zapaticos. Uno vehículos compactos, más inseguros que otros modelos, y de los cuales circulan por todo el país unos 80.000 (8 de cada 10 lo son, según datos gubernamentales). Además, los que ya están en circulación serán retirados tan pronto culminen su vida útil, para ser reemplazados por otros más amplios, cómodos y seguros. Concretamente, según la nueva normativa, los vehículos deberán ser clase automóvil sedán, campero, cabinado o wagon, de mínimo cuatro puertas laterales, contar con una bodega o espacio para el equipaje con capacidad no inferior a 0.40 metros.

Los zapaticos son inseguros por su tamaño, pero también, según Juan Carlos Sandoval, ingeniero mecánico, por la ausencia de sistemas y elementos de seguridad pasiva como bolsas de aire en la parte delantera, apoyacabezas. Frente a una colisión, los ocupantes reciben mucho de la energía del impacto, que causan lesiones, incluso, mortales.

De momento todos los cambios están en el aire y el taxi de Colombia seguirá trabajando en ser mejor cada día para hacer frente a una competencia que ha decidido que quiere seguir en el país.

Redacción

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
-----------------	------	------	-------



### DACIA

Lodgy Laureate GLP	1.600	100	9.950*
Logan CMV/ GLP	900	90	9.460

\*PRECIOS DESDE. No incluido gastos de preparación taxi.

**RENAULT JURADO.** Tel. 914 010 549

C/ Alcalá, 187. Madrid



### FIAT

Tipo station Wagon GLP	1.400	120	13.960*
Talento 9 plazas PRM (eurotaxi)	1.600	125	30.745*
Dobló GNC	1.400	120	12.919*

Precios sin IVA. Adaptación eurotaxi incluida.



### FORD

Mondeo Sedán hybrid	2.000	187/103kw	27.600*
Mondeo Sport Break hybrid	2.000	187/103kw	28.500

\*Precios desde. No incluida adaptación eurotaxi

**ALMOAUTO .** Tel. 91 331 05 70

Avda. de la Albufera 323. Madrid



### LEXUS

IS300h Business	2.500	223	31.980
IS300h Ejecutivo	2.500	223	36.400

### LEXUS MADRID SUR

T. 916 895 101 / 622 436 656 Cristian

Av. Carlos Sainz, 31. Leganés



### MERCEDES

E200 Gasolina/ECO	1.991	197	44.500*
E 300 Diésel híbrido CERO	1.991	197	55.900 *

\*Precios DESDE con descuentos. IVA incluido

**CITYCAR SUR.** T 648041625 Anselmo

Carlos Saínz , 47- Ciudad del Automóvil.Leganés



### 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.

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



### PEUGEOT

508 5P Allure Hybrid/e	110kw/1.6	225	34.900*
508 SW Allure Hybrid/e	110kw/1.6	225	35.900*

Precio Estimado. Próxima campaña para taxi

**HERMANOS VIÑARÁS.** Tel. 620 991 142 Jorge

jorge.rebollo@hermanosvinaras.com

C/ Luis Sauquillo, 8. Fuenlabrada



### RENAULT

Kangoo TPMP 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.

**RENAULT JURADO.** Tel. 914 010 549

C/ Alcalá, 187. Madrid



### SEAT

León GNC Style	1.500	130	Desde 19.900
----------------	-------	-----	--------------



### 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	24.550
Verso Proace / Eurotaxi	2.000	150	35.868*

Precios desde.

**COMAUTO SUR.** Telf. 91 498 71 70

Avda. Carlos Sainz, 11 - Leganés



### VOLKSWAGEN

Caddy Maxi Trendline 2.0 TDi / Eurotaxi	1.968	102	20.864*
Caddy Maxi Trendline 2.0 DSG/ Eurotaxi	1.968	102	22.549*
Caddy Maxi Trendline 1.4 TGI 6 Vel 7 plaz	1.400	110	25.570*

\*No incluida matriculación, preparación ni transformación.

**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



#### DACIA

Lodgy GLP	1.598	100	10.100
Logan MCV / GLP	1.500	90	9.800

Precios desde.



#### FIAT

Dobló Híbrido GNC	1.400	120	16.450
Tipo Station Wagon GLP	1.400	120	16.790
Talento / Eurotaxi	1.400	120	27.000
Talento 8+1 plaz / Eurotaxi	2.000	145	35.800

Precios DESDE

**DIFISA.** Tel. 639 747 442. Especialista en taxi  
Ctra. de Tarrasa 291. Sabadell



#### FORD

Mondeo Híbrido (berlina)	2.000	187	27.200
Tourneo Custom (9 plaz)	1.300	100	25.230
Tourneo Custom (9 plaz)	1.600	125	25.940



#### LEXUS

IS300h	2.500	223	34.790*
--------	-------	-----	---------

\*No incluido gastos de preparación de taxi



#### MERCEDES

E200 Autom (4p)	1.991	197	38.800 *
E200 Autom (5p)	1.991	197	40.800 *
E300 Autom Hybrid (4p)	1.950	194	49.500 *
Vito 114 CDI Tourer Select	2.200	136	36.700 *
Clase V220d Larga	2.200	163	42.800 *

\*Precios desde con preparación taxi. Iva no incluido

**AUTOLICA.** Telf. 669459020 - 933632970

xinsa@autolica.es

Comte d'Urgell, 229 -08036 Barcelona

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



#### NISSAN

Leaf 40kwh Eléctrico	110	150	31.780
e -NV200 40kWh Eléctrico	80	109	38.550
e -NV200 40kWh Eléctrico Eurotaxi	80	109	38.545

Estos precios incluyen los descuentos de las ayudas en vigor.



#### SEAT

León GNC TGI Style	1.500	130	19.300
--------------------	-------	-----	--------

Precios DESDE



#### SSANGYONG

XLV GLP	2.200	178	16.400
---------	-------	-----	--------

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	24.700
Verso Proace Shuttle/ Eurotaxi	2.000	150	35.860

Precios DESDE



#### VOLKSWAGEN

Caddy GNC	1.400	110	21.100
Caddy Maxi Tdi	1.968	102	20.760
Caddy Maxi Tdi	1.968	150	22.486
Kombi Caravelle Tdi (9 plazas)	1.968	150	—

\*PRECIOS DESDE. Iva 4%.



**Compro coches retirados de taxi, autoescuela o Servicio Público. Modelos Gasolina con GNC ó GLP. Matrícula alta. VALORACIÓN SIN COMPETENCIA. Señor González. T 670 91 43 91**

Se necesita conductor taxi, para turno completo, miércoles impar, máxima seriedad. Ricardo Herrero T609744084. Email: rrr7359@gmail.com

Soy conductor y busco un Prius a fijo 100/día y que lleve emisora o App, Responsable, serio, mucha experiencia y garaje. Isaac T- 641818550 - 642677314 Email: taxiblanco2020@gmail.com

BARCELONA Compro licencia con coche, no importa marca. Que libre lunes, martes o miércoles impar. 145.000€. Faisal Javid. T. 612491919

Se necesita conductor taxi a partir de las 16:00 horas. Coche Prius y con emisora Radioteléfono. Libra lunes, zona Carabanchel. Jose Carlos González T649707306 Email: jcarlos1518@gmail.com

Vendo licencia taxi viernes par con coche Dacia Lodgy con 13 meses. 130.000 euros, no negociables. Begoña T628267908

BARCELONA Busco conductor para el turno de noche. Muhammad Afzal. T. 675765424. Email. www.afzalkadher@yahoo.com

Conductor con cartilla cubro noches completas al mes (máx. 10). Ideal para quien quiera descansar sin perder ingresos. Tardes. Fernando T625269715. Email: fernanpv@outlook.com

BARCELONA En venta licencia con coche Ssangyong Rodius (4 años). Shamrez Atsham. T. 662591305 / 662591305. Email. shamrez1984@yahoo.es

Vendo euro taxi de Madrid, coche Ford Transit con 4 años, motor cambiado a los 290.000 km y con ahora con 292.000 km. Precio 143.000 euros negociables. T 607488988

Se necesita conductor de taxi para trabajar vehículo solo, modelo Seat León GNC (6 meses). Emisora amarilla, viernes y par, condiciones a negociar. Jose Alfonso T629906532. Email: joselena2@hotmail.com

BARCELONA Me ofrezco para trabajar el taxi para el turno de mañana. Seis meses de experiencia. Oksana Skurikhina. T. 623340603. Email. oksih2o@gmail.com

Soy conductor particular y compro licencia lunes e impar, pagaría inmediatamente 115.000€ con o sin coche. Seriedad. Francisco T656705793 Email: fpantionblanco@yahoo.es

Vendo taxi por jubilación, martes par, coche Prius plus con 128.000 kilómetros y taxímetro de espejo. T 679730001. Precio 135.000 negociable.

BARCELONA Se necesita asalariado para el turno de noche. Zona Nou Barris. Lejun Xia. T. 655655658. Email. lejunxia@hotmail.com

Busco conductor de taxi turno tarde-noche (8 hs). Coche Seat León de gasoil. Libra: martes Zona: Ciudad Lineal Imprescindible permiso municipal del taxi. A porcentaje 50 %. Mónica T678533605

Se necesita conductor de taxi para trabajar solo. Coche con día de libranza en miércoles par. Imprescindible cartilla municipal en vigor. Incorporación inmediata. Rafa 633186783

BARCELONA Se vende licencia con coche, Volkswagen Caddy con dos años. Libra lunes par. Venda de llicència. Yasar Raza Khan. T. 620201181

## Enred@dos

**Paco Tena Morales Si**, aquí en Castellón ya lo hicieron lo de la diálisis. Las ambulancias sí que pueden ser compartidas, los taxis no. Así no podemos competir. A las autoridades competentes les gusta mucho los sobrecillos en "B".

**Tomeu Piza** Un trayecto con el taxi puede costar, según destino, desde 10 a 20€. En ambulancia en Palma seguro que este precio lo cuadruplican. Así va nuestro País.

**Juan Español** A ver si toman nota en La Coruña, que en una década prácticamente no ha subido nada la tarifa con la excusa de la crisis. En cambio, las tasas, impuestos y gastos han aumentado considerablemente.

**Karmen Martín** La CNMC, el Comité que pasa de la equidad, el de la ilegalidad disfrazada, el de liberalismo económico, el de la competencia desleal, del taxi, etc. ¿Ahora se queja de que pasan? Cinismo e hipocresía no les falta desde luego...

**Alfonso Gomez Franco** Que asco de justicia, 15 años por destruir la vida de una persona y lo que ello arrastra. En menos de cuatro años está en la calle y ese pobre hombre desgraciado para siempre.

**Leandro @LeoT885** Pero la policía (guardia urbana, local,...) ¿tiene formación? Los pobres andan locos y se la cuelean por todos los lados.≠





# side to you

TELEFONO: 0212 244 82 000 FAX: 0212 244 82 000  
WWW.SIDETOYOU.COM

## ¿Necesita un servicio al cliente?

¿Necesita un servicio al cliente que sea eficiente y profesional?  
¿Necesita un servicio al cliente que sea accesible y disponible?  
¿Necesita un servicio al cliente que sea personalizado y flexible?

¡Side to You es la solución que necesita!  
Nuestro servicio al cliente es eficiente, profesional, accesible y disponible.



# side to you

¿Necesita un servicio al cliente que sea eficiente y profesional?  
¿Necesita un servicio al cliente que sea accesible y disponible?  
¿Necesita un servicio al cliente que sea personalizado y flexible?  
¡Side to You es la solución que necesita!  
Nuestro servicio al cliente es eficiente, profesional, accesible y disponible.

# 0212 547 82 000

WWW.SIDETOYOU.COM



**LIBRERÍA**

**SECRETARÍA DE CULTURA**

# República de Guatemala día de librería

**LIBRERÍA**

## 24 de Setiembre

**LIBRERÍA**  
**SECRETARÍA DE CULTURA**  
**RECONOCIMIENTO**

**LIBRERÍA**

**LIBRERÍA**  
**LIBRERÍA**  
**LIBRERÍA**  
**LIBRERÍA**

**www.libreria.com**

