

# La Gaceta TAXI

La primera revista del sector del

AÑO XXIX  
NÚMERO 337  
SEPTIEMBRE 2024

**Ante las críticas,  
los taxistas  
se reivindicán**



- José Antonio Coca, pdte Autacor
- Lucha sin descanso contra los piratas

Todo el **TAXI**  
en un solo **PODCAST**



entrevistas, actualidad, reportajes  
y mucho más... **ESCÚCHANOS**



También en  
**iVoox**  
 Spotify

## Frentes abiertos

Tras un verano de récord turístico, toca hacer balance también en el taxi. El sector, que en numerosos puntos de nuestra geografía vive su temporada alta durante los tres meses de estío, este año ha tenido que lidiar con varios problemas directamente derivados de la llegada, en ocasiones masiva, de turistas a nuestro país.

Precisamente este aumento desproporcionado del número de visitantes ha provocado situaciones de tensión con los clientes que, en muchas ocasiones valiéndose de las redes sociales, denunciaban la falta de taxis en determinadas franjas horarias.

Sin embargo, este problema puntual no puede convertirse en un problema general de "no hay taxis", porque ya sabemos que aunque ahora falten, en otoño, invierno y primavera, lo que sucede es que "hay demasiados taxis". Mantener el equilibrio para que el trabajo resulte rentable a los profesionales es función de las administraciones, y a veces provoca estas situaciones de escasez, pero es más que evidente que no se puede incrementar el número de licencias todo el año para cubrir el servicio durante apenas unas semanas de mayor intensidad.

En algunas ciudades se apuesta por las licencias temporales, en otras por ampliar los horarios de trabajo o incluso eliminar los días de libranza si es que existen. Como contrapunto a este frenesí turístico tenemos Madrid, donde la mitad de la flota libra una quincena en el mes de agosto.

Por otro lado, la llegada de más turistas provoca el aumento de conductores piratas en algunos de los aeropuertos con más tránsito. Una situación que los taxistas llevan meses denunciando y que les ha obligado a ponerse en pie de guerra y recordar nuevamente a las administraciones que la seguridad de los usuarios es cosa suya. No es de extrañar que, con el inicio del nuevo año, pidan más medios para evitar que esto siga sucediendo en pleno siglo XXI.

## 4. Taxómetro

- Con opinión propia

## 6. Primera carrera

- Ante las críticas puntuales de los usuarios en algunas ciudades españolas, los taxistas han explicado la situación desde dentro para defender su servicio.



## 10. A fondo

- Hablamos con José Antonio Coca, presidente de AUTACOR



## 16. Noticias

- El taxi responde al ataque violento de los piratas del aeropuerto
- La CNMC tiene nueva directora
- Taxistas piden más exámenes para poder cubrir las licencias
- Denuncian los retrasos de las ITV para la revisión obligatoria del taxímetro



## 24. Global Taxi

- Así "viajó" este taxista a la luna con su taxi eléctrico



## 26. Homologados

- Los vehículos autorizados para el taxi

## 28. Grandes eventos

- Encuentra aquí a tus próximos usuarios



## 30. Salud

- Vuelve a la rutina en forma



Año XXIX - Número 337 - Septiembre 2024

Edita: GUSPIADA, S.L.

Redacción: C/ Teniente Coronel Noreña, 18 1ª 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)

Jefa de Producto: Olga Lobo,  
[olga@gacetadeltaxi.com](mailto:olga@gacetadeltaxi.com)

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

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

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

Autor de la imagen de portada:  
Josean Prado

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

Déposito 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

## El enjambre inversor tecnológico I

**Manu Sánchez**

Responsable Geet  
Plataforma en defensa  
del servicio público del taxi



Las grandes corporaciones tecnológicas, (cibercolosos que dominan la economía mundial), mueven grandiosas cantidades de dinero en todo el mundo. En los entresijos de este variopinto enjambre inversor, son los tutores del soporte de la nueva economía mundial, implantando ese nuevo escenario del mercado económico-financiero ampliando y diversificando las inversiones y los riesgos, entorno a criterios diferentes, como pueden ser: el sujeto, el objetivo y horizonte de la inversión, la aversión al riesgo o sus estrategias de inversión, entre otros muchos más caracteres. Por consiguiente, el "enjambre inversor tecnológico", acapara un fenómeno sustancial, en el cual, un grupo diverso de personas, en muchas ocasiones no relacionados entre sí, contribuyen colectivamente con recursos, ideas y esfuerzos para invertir en tecnologías emergentes. Estos inversionistas pueden ser personas físicas, fondos de inversión, firmas de capital de riesgo, incluso corporaciones que buscan diversificar su cartera, o participar en el crecimiento de empresas innovadoras. En las actuales circunstancias, los inversores pueden clasificarse en diferentes tipos según diversos criterios, como pueden ser: por su aversión al riesgo; por el sujeto de la inversión y del sujeto inversor; por el objetivo de la inversión; por su nivel de experiencia; por su forma de operar y, por su tolerancia al riesgo. Empezando en función de su aversión al riesgo, los inversores asumen su preferencia por la rentabilidad fija o variable. Se pueden cla-

**El pensamiento condiciona la acción, la acción determina el comportamiento, el comportamiento repetido crea hábitos, el hábito estructura el carácter y, el carácter marca el destino.  
Aristóteles.**

sificar en diferentes tipos, desde los inversores más conservadores a los más agresivos.

Los inversores con perfil conservador, son aquellos que prefieren minimizar el riesgo en sus inversiones. Generalmente, optan por productos financieros que ofrecen una renta fija y son menos volátiles, como bonos del gobierno o depósitos a plazo fijo. Estos inversores tienden a centrarse en la preservación del capital y buscan obtener un retorno estable y predecible, aunque potencialmente más bajo en comparación con inversiones más arriesgadas. Su horizonte de inversión suele ser a largo plazo, enfocándose en el crecimiento gradual y seguro de su patrimonio.

Los inversores con perfil moderado, asumen un nivel moderado de riesgo en sus inversiones, buscando un equilibrio entre seguridad y potencial de crecimiento. Suelen diversificar su cartera entre productos de renta fija y renta variable, asignando aproximadamente un 50% de su capital a cada tipo de inversión. Este enfoque les permite obtener rendimientos más sólidos que los inversores conservadores, aunque están dispuestos a tolerar cierto grado de volatilidad en el mercado. Su objetivo principal es lograr una rentabilidad sosteni-



da que compense el riesgo asumido, manteniendo un horizonte de inversión a medio o largo plazo.

Los inversores con perfil agresivo, son aquellos que están dispuestos a asumir un alto nivel de riesgo en busca de mayores rendimientos. Suelen invertir hasta un 80% de su capital en activos de renta variable, como acciones de empresas emergentes o sectores volátiles. Este tipo de inversores están orientados hacia el crecimiento y la maximización de ganancias, incluso si eso significa enfrentar una mayor posibilidad de pérdida. Utilizan estrategias especulativas y buscan oportunidades de inversión con un potencial de retorno muy elevado, aunque también están conscientes de que pueden perder una parte o la totalidad de su inversión. Su horizonte de inversión suele ser a largo plazo, pero están dispuestos a ajustar su cartera de inversión según las condiciones del mercado. En relación por el sujeto inversor: Se distingue entre, inversores minoristas, inversores institucionales e inversores profesionales. Los primeros, son personas o entidades que realizan inversiones en el mercado financiero con sus propios fondos, pero no lo hace como su actividad principal o profesional. En otras palabras, son inversores individuales que invierten su dinero personal en productos financieros como acciones, bonos, fondos mutuos, ETFs u otros instrumentos disponibles en el mercado. Los inversores minoristas suelen tener menos experiencia y conocimientos especializados en comparación con los inversores institucionales, fondos de inversión, o bancos de inversión.

Los segundos, son entidades financieras o empresas que invierten grandes cantidades de capital en los mercados financieros en nombre de terceros, como fondos de pensiones, compañías de seguros, fondos de inversión, bancos de inversión, fondos de cobertura, y otros inversores institucionales. Estas entidades gestionan el dinero de individuos, organizaciones o grupos, y suelen tener un enfoque más profesional y sofisticado en la gestión de inversiones. Los inversores institucionales suelen tener acceso a más recursos, información y herramientas de análisis que los inversores minoristas, y pueden tener objetivos de inversión más amplios y complejos, como la diversificación de cartera, la maximización de rendimientos o la cobertura de riesgos.

Y, los terceros, corresponden a personas, o entidades que realizan inversiones en el mercado financiero como su actividad principal o profesional. A diferencia de los inversores minoristas, los inversores profesionales pueden tener un mayor nivel de experiencia, conocimientos y recursos para llevar a cabo operaciones más sofisticadas y complejas en los mercados financieros. Esto incluye, traders, gestores de fondos de inversión, analistas financieros, asesores de inversión, y otros profesionales del sector financiero. Los inversores profesionales suelen tener acceso a información privilegiada, herramientas de análisis avanzadas y redes de contactos que les permiten tomar decisiones de inversión informadas y gestionar eficazmente sus carteras. Además, pueden tener la capacidad de realizar operaciones con mayor volumen y liquidez en comparación con los inversores minoristas.

Continuando con la clasificación de los diferentes tipos de inversores según diversos criterios, le toca el turno al objetivo de la inversión, que se debe entender por aquel propósito o meta que los inversores tienen al realizar una inversión en el mercado financiero. Este objetivo puede variar ampliamente dependiendo de factores



como el perfil de riesgo del inversor, su horizonte temporal, sus necesidades financieras y sus preferencias personales. Algunos ejemplos comunes del objetivo del inversor incluyen:

1. **Acumulación de capital:** El inversor busca aumentar su patrimonio a lo largo del tiempo mediante la apreciación del valor de sus inversiones.
2. **Generación de ingresos:** El inversor busca obtener ingresos regulares de sus inversiones, ya sea a través de dividendos, intereses u otras formas de distribución de ganancias.
3. **Diversificación de cartera:** El inversor busca reducir el riesgo al distribuir su capital entre diferentes clases de activos o instrumentos financieros.
4. **Protección contra la inflación:** El inversor busca preservar el valor real de su capital frente al impacto de la inflación a lo largo del tiempo.
5. **Planificación de la jubilación:** El inversor busca acumular suficientes activos financieros para garantizar un retiro cómodo y seguro en el futuro.
6. **Ahorro para metas específicas:** El inversor tiene objetivos financieros específicos, como la compra de una casa, la educación de los hijos o un viaje, y realiza inversiones con el fin de alcanzar esas metas.

Este enjambre de inversores, imponen una nueva política económica global, para seguir dominando los mercados, un claro ejemplo, lo tenemos en -el área de la movilidad urbana- con sibilinas aperturas en las normas sectoriales, necesarias para facilitar la entrada a las Plataformas (StartUp). Por tanto, no existe política ni políticos que puedan frenar el nuevo orden económico establecido en la era digital, porque ellos, son actores secundarios del nuevo sistema capitalista, se llame el partido político como se llame.

Continuará.

# Taxistas defienden al sector



Los taxistas salen en su defensa ante quejas de las que no son responsables

Año a año, la demanda de servicio de taxi durante los meses de verano se incrementa en las zonas más turísticas de nuestro país. El porcentaje de trayectos se dispara durante la temporada alta y este incremento salvaje de usuarios pone en tensión al colectivo que, en muchos municipios, incrementa temporalmente su flota para poder atender a tantas personas.

Con el aumento tan concentrado de la demanda, por desgracia, también se incrementan las quejas de los usuarios. En distintos medios de comunicación de carácter local o regional se ha observado a lo largo de estos meses esas quejas de usuarios -e incluso columnistas- que piden más y más taxis como si el volumen fuese la única solución para todo esto.

Pero el análisis debe hacerse en primer lugar de una manera más profunda, para luego adentrarnos en los problemas que puede o no tener el taxi durante las temporadas altas de turismo. En primer lugar, hay que tener en cuenta la tendencia de turismo al alza que se está viviendo especialmente en nuestro país tras la pandemia. Una vez pasaron los momentos más duros del coronavirus, las principales zonas turísticas de nuestro país han incrementado considerablemente su afluencia, y otras que no lo eran tanto, están viendo como durante los últimos años se llenan de visitantes.

Tanto es así que ha vuelto a nuestras vidas una palabra como la "turismofobia", principalmente de lugareños de estas zonas turísticas que protestan contra la llegada masiva de personas, de forma intensa y concentrada, en un muy corto espacio de tiempo.

## La turismofobia entra en el debate

Organizaciones de autónomos como la Unión de Profesionales y Trabajadores Autónomos (UPTA), tuvieron que reaccionar y pedir que se acabase con esa tendencia de "turismofobia" que, como bien explicaron, se había intensificado, generando rechazo y estigma hacia el turismo, atribuyéndole situaciones que poco tienen que ver con la presencia del turista en España.

Para UPTA, el problema está más relacionado con "la incapacidad de determinados gobiernos locales para gestionar eficientemente el turismo y los espacios dedicados al mismo en España", que la llegada masiva de

personas sobre un determinado territorio. "El turismo es el principal motor económico de nuestro país y el que más beneficios económicos genera a las pequeñas actividades económicas", aseguran desde UPTA, que señalan que uno de los principales problemas son las viviendas vacacionales, que son "el verdadero causante del estallido social producido".

Según datos del INE, más de nueve millones de turistas visitaron nuestro país durante el primer semestre del año, gastando una media de 1.329 euros en su viaje. Se calcula que este año la industria del turismo va a generar más de 200.000 millones de euros a la economía del país, con una contribución del 13,4% sobre el total de la economía del país.

A favor o no de la llegada masiva de turistas, la realidad es que uno de los sectores que más se beneficia -y sufre en cierto modo- la multitud de personas que llega a un destino vacacional es el sector del taxi. En zonas del litoral mediterráneo, o en las Islas Baleares, es muy común que el colectivo amplíe temporalmente su oferta para poder atender la demanda. Pero aún así las quejas no se evitan y la gente cuando se acuerda del taxi lo hace para disponer de él de forma inmediata.

## El taxi no es responsable de los problemas de otros

Pero vayamos a una situación concreta que curiosamente no se vivió en el Mediterráneo, sino al norte de España durante la Semana Grande de Bilbao. Esos días se intensificaron las críticas por parte de los usuarios por la falta de taxis, pero en esta ocasión el sector no tardó en defenderse, y desvió las miradas hacia la administración dejando clara una cosa: el taxi no puede vivir de los servicios que hace cuando se estropean alternativas como el Metro o los autobuses.

Borja Musons, presidente de la Federación Vasca del Taxi, concedió una entrevista a Radio Popular al hilo de las críticas, y en la misma defendió que el taxi está "diseñado para trabajar con el resto de transportes públicos funcionando". El representante de los taxistas lamentó que los usuarios se quejasen del taxi en momentos de alta demanda cuando el colectivo no redujo su calidad de

**El taxi de Bilbao señala al Metro y los autobuses**

# ante las injustas críticas

## En A Coruña explican que falta mano de obra

servicio, y sí que lo hicieron otros transportes que fallaron y son con los que habría de haber malestar.

Es decir, como reflexión a estas supuestas quejas hay que aclarar que tanto en el caso de Bilbao como en el de otros lugares de la península, en muchas circunstancias los usuarios demandan un volumen de trayectos que el taxi por sí solo no puede acometer ya que, en grandes ciudades, sobre todo, debe estar complementado por otras opciones de transporte público colectivo para garantizar la movilidad de todos.



El taxi de Bilbao pide a la administración que actúe para ayudar a los profesionales

## Si no está en Kia, será que no existe.

No te vuelvas loco para elegir modelo.



### Talleres de las Heras

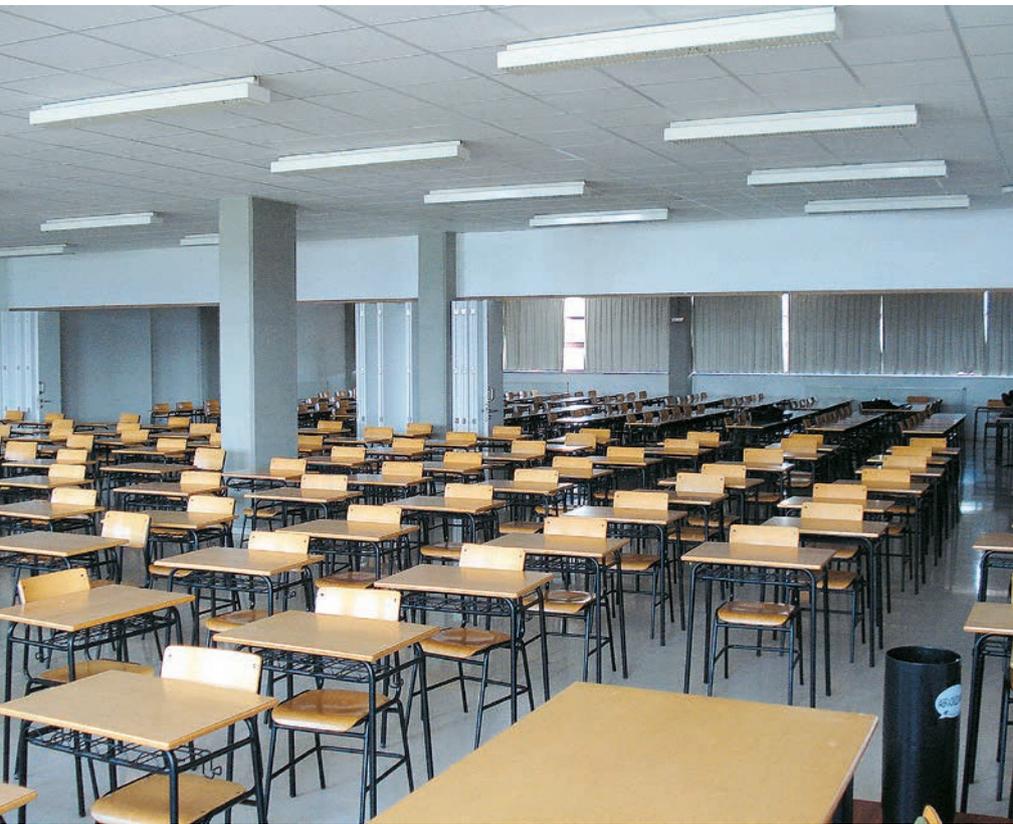
C/ Vía Complutense, 121  
Alcalá de Henares, Madrid  
Tel: 91 879 71 45  
[www.kia.com](http://www.kia.com)

Avenida Constitución, 10-12  
Torrejón de Ardoz, Madrid  
Tel: 91 675 44 16

C/ Ingeniero Fernandez Casado, 4-6  
Coslada, Madrid  
Tel: 91 671 50 28

Gasolina: Emisiones CO<sub>2</sub>, combinadas WLTP (g/km): 129-162. Consumo combinado WLTP (l/100km): 4,9-7,1. HEV: Emisiones CO<sub>2</sub>, combinadas WLTP (g/km): 100-146. Consumo combinado WLTP (l/100km): 4,4-7,4. PHEV: Emisiones CO<sub>2</sub>, combinadas ponderadas WLTP (g/km): 18-38. Consumo combinado ponderado WLTP (l/100km): 0,8-1,7. EV: Emisiones CO<sub>2</sub>, combinadas WLTP (g/km): 0. Consumo combinado WLTP (kWh/100 km): 16,2-22,7. °Consultar manual de garantía Kia.





Piden más exámenes para que pueda haber más profesionales en el sector

El representante de los taxistas vascos, no obstante, aseguró que la flota se había incrementado, y señaló de nuevo a la administración. Si quieren taxis deben ayudar a los profesionales que algunos se están enfrentando a problemas como el de los precios de los seguros que está provocando que algunas aseguradoras "les rechacen las solicitudes para asegurar sus taxis". El presidente de los taxistas llegó a reconocer que hay taxistas que, con el coche y la licencia en regla, no pueden salir a trabajar porque no pueden hacer frente a los altos precios que imponen las aseguradoras.

## Escasez de conductores

El patrón que suelen seguir las peticiones de los usuarios con respecto al taxi no está relacionado con la calidad del servicio, sino más bien con el volumen del mismo, como ya hemos explicado. Pero en muchas circunstancias, o en la mayoría, la responsabilidad del número de licencias no corresponde a los taxistas, corresponde a la administración. Y en algunas ocasiones, ni siquiera con la acción de la administración se completan las plazas de conductores.

Esto se escenificó este verano en A Coruña. Ante las quejas de la ciudadanía sobre una supuesta falta de taxis, la principal asociación representativa del sector en el municipio quiso salir al paso dejando claro que lo que realmente falta es mano de obra, no vehículos.

## Los taxistas de Elche piden más exámenes

Ricardo Villamizar, presidente de la Asociación local de taxis de A Coruña, en declaraciones recogidas por Cadena Ser, explicó que el principal problema reside en las dificultades que encuentran los taxistas titulares de licencia en cubrir el doble turno con conductores asalariados. "La profesión no les parece atractiva", lamentó el representante del sector, al tiempo que explicaba que el Concello convoca mensualmente pruebas de acceso al taxi a la que, siendo cierto que acuden pretendientes, luego deciden no quedarse en el taxi.

En la actualidad, A Coruña cuenta con 522 licencias de taxi y en horas punta la demanda

es superior a la oferta. Ante esta circunstancia, algunos sectores de la ciudadanía apuntan a la falta de vehículos, pero desde el colectivo tienen otra perspectiva. No obstante, y a pesar de las quejas, los taxistas sostienen que los tiempos de espera en esos momentos de alta demanda son de "pocos minutos".

## Más exámenes, más conductores

La situación de falta de conductores también se está viviendo y se puede complicar todavía más en otro punto de España. En Elche, la Asociación de Empresarios de Auto Taxi lo que demanda es que de una vez por todas se celebren pruebas de capacitación profesional para el acceso al sector del taxi y, de esta forma, poder disponer de nuevos conductores. El taxi ilicitano va a contar en breve con 24 nuevas licencias con las que se espera hacer frente al incremento de la demanda vivido durante los últimos años, pero para eso necesita de nuevos profesionales.

Los taxistas denuncian que desde el 17 de julio de 2023 no se realiza prueba alguna. De hecho, el pasado 6 de mayo del presente año se publicaron las bases para la convocatoria de una nueva prueba. Sin embargo, cuatro meses después, todavía no se han realizado esos exámenes. La asociación considera "imprescindibles estas pruebas para la correcta prestación del servicio de taxi", y denuncian que en otras localidades de la Comunidad Valenciana tienen hasta tres o cuatro pruebas anuales, por lo que Elche "merece al menos dos anuales".

La citada asociación, con vistas a evitar problemas de falta de oferta de taxi, ya presentó antes de la entrada del verano una serie de propuestas de modificación de la Ley del Taxi de la Comunidad Valenciana para poder incluir licencias temporales. Dichas licencias, explica la asociación, trabajarían exclusivamente durante la temporada estival, aumentando el número de taxi para la mejora de la prestación del servicio en el término municipal ilicitano.

Estos son solo unos pocos ejemplos que reflejan que, en muchas ocasiones, la falta de taxis no es un problema que se deba atribuir en absoluto al sector, dispuesto a ampliar la oferta para dar un mejor servicio, pero que se ve frenado por distintas circunstancias administrativas o de mercado para poder llevarlo a cabo. Y eso es algo que se debe explicar también a la ciudadanía.

Javier Izquierdo

# TE MERECEES UN ASCENSO



## ¿Por qué elegir el Mustang Mach-E 100% Eléctrico?

Porque podrás disfrutar de la tecnología Ford BlueCruise con la que puedes conducir sin manos y sin pies, solo mirando al camino. Además de otros beneficios para sacarle el máximo partido a cada viaje.



Hasta 760 km de autonomía urbana (600 km autonomía combinada)



Amplia Red de Talleres disponibles para ti



Alta disponibilidad de recambios



Menores costes de mantenimiento



Aprovecha subvenciones y exenciones fiscales



Di adiós a la gasolinera

*Ford*

ACERCANDO EL MAÑANA

Gama Mustang Mach-E: Consumo eléctrico (kWh/100 Km) en Ciclo ciudad de 13,6 a 16,8 y en Ciclo combinado 17,3 a 21,2. Emisiones de CO2 WLTP 0 g/Km. Autonomía estimada en Ciclo ciudad: batería rango estándar hasta 539 Km y batería rango extendido hasta 760Km. Autonomía en Ciclo combinado: batería rango estándar hasta 428 Km y batería de rango extendido hasta 600 Km. Valores de consumo, emisiones y autonomía obtenidos según el ciclo de homologación WLTP. La autonomía real puede variar debido a diversos factores (entre otros, condiciones meteorológicas, estilo de conducción, perfil de la ruta o estado del vehículo).

[ford.es](http://ford.es)

# “Si el cliente y el taxista están satisfechos, el servicio es perfecto”

**Casi dos décadas después, la principal asociación de taxistas de Córdoba cuenta con un nuevo presidente. Se trata de José Antonio Coca, quien accedió a la presidencia el pasado mes de marzo y ahora, a los pocos meses de estar en el cargo, analiza la situación del sector y las modificaciones más urgentes que debe acometer para dar un servicio de aún más calidad y mejorar la seguridad de los profesionales.**



José Antonio Coca, presidente de la Asociación Provincial del Taxi de Córdoba (Autacor)

**E**l pasado mes de marzo, José Antonio Coca accedió a la presidencia de la Asociación Provincial de Trabajadores Autónomos del Taxi de Córdoba (Autacor), sustituyendo a Miguel Ruano, quien llevaba casi dos décadas en la representación del taxi cordobés. En la Asamblea celebrada el 19 de marzo se renovó definitivamente la nueva junta directiva que afronta ahora los nuevos retos del taxi cordobés.

Dar mayor seguridad al taxista en todos los términos es uno de los principales objetivos marcados por el equipo liderado por Coca. Además, con la modificación de la ordenanza en marcha, esperan que medidas como el precio cerrado o el taxi compartido terminen de impulsar definitivamente el taxi.

**Gaceta del Taxi.-** ¿Qué balance pueden hacer de estos primeros meses al frente de la asociación de taxistas de Córdoba?

**José Antonio Coca.-** La nuestra es una asociación profesional que en el día a día es algo bastante grande. Estamos cogiéndole el hilo y adaptándonos a la nueva situación. La

experiencia lo que permite es afrontar mejor los problemas y estamos cogiéndole el pulso del día a día poco a poco.

**G.T.-** ¿Cuántas personas conforman la junta directiva de la asociación?

**J.A.C.-** La junta directiva está compuesta por nueve personas. Dentro de ese grupo de personas hay cuatro cargos ejecutivos (secretario, tesorero, gerente y presidente). Esas personas son las que estamos en la oficina día a día.

**G.T.-** Cuando hacía referencia a lo importante que es la experiencia para este tipo de cargos, hay que resaltar que su antecesor, Miguel Ruano, estuvo muchos años al frente de la organización. Después de tantos años

**“Cuando nació el taxi ya estaba en mi casa”**

## “Lo que me motivó a ser presidente es aportar cosas nuevas”

trabajando de una forma, imagino que ciertos aspectos cambiarán con vuestra llegada.

**J.A.C.-** Ya lo he comentado más de una vez, el hecho de presentarme a presidente va un poco motivado por querer hacer cosas y cambiar algunas otras. Hay muchas cosas que se estaban haciendo bien y ahí lo único que tenemos que hacer es mantenerlas. Pero si entendemos que hay que cambiar en la metodología y se irá haciendo de forma progresiva según veamos las posibilidades. Pero lo que me motivó a esta candidatura es aportar cosas nuevas.

**G.T.-** ¿Cuál es su historia dentro del taxi y como le dio por lanzarse a esta aventura de dirigir la asociación?

**J.A.C.-** Cuando yo nació el taxi ya estaba en mi casa. Mi padre compró la licencia de taxi en 1976 y trabajó de taxista. Luego tuvo una enfermedad por la que se vio obligado a dejar de trabajar y se puso mi madre. Mi madre ha sido la que en los últimos 28 años ha estado trabajando en el taxi hasta que ya se jubiló. En mi caso, entré en 2015 de asalariado con ella y poco a poco fui metiéndome más de lleno hasta que vi que este era mi sitio y que me quería quedar en el sector. Fue en ese momento cuando empecé a interesarme más, ver qué se podía hacer o no para mejorar, hasta que he llegado a la presidencia de Autacor.



El taxi de la ciudad de Córdoba, muy bien valorado por los turistas

**G.T.-** A nivel personal, ¿le gusta estar al mando de la organización?

**J.A.C.-** Diría que sí. Tiene sus ventajas y sus inconvenientes, como todo en la vida. El que es presidente de Autacor, o de cualquier asociación, es presidente las 24 horas los 365 días del año, por lo que hay una preocupación que es constante y siempre debes estar al pie del cañón. Como parte positiva es bueno saber que estás haciendo cosas por ti, por los compañeros, y por la gente. Gusta que haya ciertos momentos de reconocimiento al trabajo que uno hace.

**G.T.-** ¿Cuál diría que es el principal problema, o la cosa que sea más urgente de solucionar, en el taxi de Córdoba?

**J.A.C.-** El taxi de Córdoba, en lo que se refiere a problemas como tal, tiene los mismos que los de otras ciudades. Como taxistas estamos supeditados a una serie de normas y reglas que, coordinados con los ayuntamientos, debemos asegurar que el servicio se da con garantías de seguridad, profesionalidad, accesibilidad y con el objetivo de que el cliente no se vea perjudicado por un excesivo coste. Pero el taxista tampoco debe verse perjudicado de tal forma que no saque una rentabilidad suficiente. Creo que buscar ese equilibrio es el reto que tiene el taxi de Córdoba, y de toda España.

Como problemáticas principales, existen problemas con respecto al tráfico, con

**ANTI-FRICTION METAL LUBE TREATMENT**

REDUCE LA FRICCIÓN EN UN 95%  
PARALIZA EL DESGASTE  
REDUCE LA TEMPERATURA EN ACEITE Y AGUA  
REDUCE RUIDOS DE FRICCIÓN  
REDUCE CONSUMO DE ACEITE Y COMBUSTIBLE

**EXCLUSIVAS FORMULAS DISEÑADAS PARA CADA SISTEMA DEL AUTOMÓVIL**

Certificado por I.N.T.A. según pruebas A.S.T.M. D-2783 y D-2266

Información: 91 663 68 34 Disponible en Soc. Coop. Madrileña Auto-Taxi



El precio cerrado y el taxi compartido se incluirán en la nueva Ordenanza

la compra de vehículos, el problema de los seguros, etc. Son problemas ligados directamente con la propia actividad, pero el taxi de Córdoba no tiene problemas muy diferentes del resto, pero sí que forman parte del día a día.

**G.T.-** El taxi se encuentra ahora mismo sentando las bases para modificar su Ordenanza.

**J.A.C.-** Se cambió el Reglamento del Taxi en 2021 y eso implica que todas las ordenanzas del taxi de Andalucía se deben modificar para adaptarse a ese texto. La mayoría de los cambios se deben a aspectos judiciales que, o no estaban bien o se deben aclarar. Ahora estamos trabajando con el Ayuntamiento en ese proceso de alegaciones.

## Más seguridad para los taxistas

**G.T.-** ¿Cuál es ese aspecto que consideran desde el taxi que debe introducirse o modificarse para mejorar al sector?

**J.A.C.-** Una de las prioridades que estaba pidiendo el sector es la posibilidad de establecer un precio cerrado y el taxi compartido. Sin embargo, desde nuestro punto de vista, quizás hay otro tema igual de importante que es la seguridad jurídica a la hora de prestar nosotros el servicio. A los taxistas nos imponen una serie de obligaciones para poder prestar servicio de taxi, ya que el transporte está intervenido. Debemos cumplir unas condiciones, pero pedimos también al Ayuntamiento que nos garantice que, con respecto a los usuarios, éstos cumplan también con

unas determinadas obligaciones para garantizar los derechos de los taxistas. Por lo tanto, no solo queremos el taxi compartido o el precio cerrado, también reclamamos que se mejore la seguridad jurídica con respecto al usuario a la hora de prestar nuestro servicio.

**G.T.-** En la mayoría de las ciudades donde se ha implantado el precio cerrado, parece que funciona bien y que usuario lo agradece.

**J.A.C.-** A fin de cuentas, es tan sencillo como que la persona sepa lo que le va a costar y se acaba con la incertidumbre. Si se le da al usuario la certeza de que un viaje del punto A al punto B le va a costar tanto, va a impulsar a que se decida a utilizar el servicio. Pero vuelvo a lo que hablaba de la seguridad, si el taxista asume el coste tecnológico de dar más seguridad al usuario, el profesional debe tener la seguridad jurídica de que esa persona va a pagar el servicio. Si ambas partes están satisfechas el servicio de taxi funciona muy bien.

**G.T.-** Con respecto a los vehículos de transporte con conductor (VTC). ¿Cuál es la situación? ¿Han desembarcado plataformas que operan con este tipo de vehículos?

**J.A.C.-** En Córdoba hay VTC, pero no trabajan con plataformas. Hoy en día las plataformas no prestan servicio aquí. Estuvieron

**“Todos los taxistas debemos unirnos para buscar lo mejor”**

en su tiempo, pero cuando llegó la pandemia, como no les era rentable porque no había tanto trabajo, se marcharon. Nosotros los taxistas no tenemos esa opción, no podemos quitarnos de en medio y debemos estar siempre. No sé si vendrán o no vendrán de nuevo, pero el servicio de taxi es muy bueno. La gente que viene de fuera, al hacer valoraciones del turismo, el taxi de Córdoba sale muy bien parado.

**G.T.-** ¿En qué situación está el taxi adaptado a personas con movilidad reducida en Córdoba?

**J.A.C.-** Ahora mismo se cumple el 5% que establece la norma. El problema es que costear un coche de estas características para este tipo de servicios en la inmensa mayoría de veces resulta perjudicial para el taxista con respecto a otro tipo de vehículos no adaptados. Ese déficit no puede ser asumido por los taxistas y son las administraciones las que deben asumir esas responsabilidades. En Córdoba se ha aprobado una subvención para la adquisición de coche adaptado y los taxis que prestan esos servicios no entran dentro del calendario de descanso, para darles ventajas y que pueda ser más rentable.

**G.T.-** Pero no se está produciendo una reducción en el volumen de este tipo de vehículos como está ocurriendo en otras zonas.

**J.A.C.-** No. Por ejemplo, ahora este año han entrado dos nuevos taxis adaptados, pero se jubilaban otro dos. Las últimas licencias que se dieron en Córdoba hace ya unos años se concedieron con la condición de que debían ser taxis adaptados. El porcentaje del 5% no es el problema, el problema en sí es el poder prestar el servicio. Ahí la administración tiene que ayudar, pero teniendo claro que esa ayuda no va para el taxista, sino para la persona que necesita ese servicio y no tiene alternativas. Pero no es cuestión de subvencionar al taxista, tienen que subvencionar a esas personas para que puedan moverse con total libertad como cualquier otra.

**G.T.-** Por último, y centrándonos en la asociación, Autacor sigue al pie del cañón con la Federación Andaluza del Taxi, ¿verdad?

**J.A.C.-** Seguimos y vamos a seguir ahí. La diferencia a cuando estaba Miguel Ruano es que él era el presidente. Ahora ese cargo lo ocupa David Capelo, pero tenemos que estar todos juntos e ir todos a una. Esto no va de nombres, va del taxi de Andalucía, de ir todos juntos en buscar lo mejor para nosotros, eso se traducirá en encontrar lo mejor para el cliente.

Javier Izquierdo

# HAZTE COLABORADOR



Ya puedes ser colaborador de Radioteléfono Taxi sin necesidad de abonar el título de cooperativista. Te cedemos el terminal de interconexión BG40 o similar



Ven a Radioteléfono Taxi, y benefíciate de nuestros servicios de Asesoría jurídica y gestoría

También puedes ser socio cooperativista:

Cuota de entrada: 368,33€

Resto financiado en

12 mensualidades de 50€



Puedes obtener información detallada en nuestra sede social de L a V, de 9 a 14 h:  
Calle Cidro 20, 1ª Planta · 28044 Madrid

**CONTAMOS CONTIGO PARA SEGUIR CRECIENDO**

# 91 511 13 70

WWW.PIDETAXI.ES · WWW.RTTM.ES

*Incorpora tu radio taxi a la mayor app de taxis de España*



info@pidetaxi.es  
www.pidetaxi.es



# La cara más solidaria de Radioteléfono



Día de la Banderita en octubre de 2010



Primer Maratón de Donación de Sangre

Si hay algo que siempre ha movido a Radioteléfono Taxi Madrid como sociedad cooperativa, además de prestar un buen servicio a sus usuarios, ha sido su compromiso con la sociedad. Un principio que ya se contemplaba en sus estatutos de 1982, recogido en el artículo 78 y que especificaba que tanto el Fondo de Educación como las Obras Sociales “serán de carácter moral, cultural, profesional o benéfico, en interés de los socios o de la comunidad en general...”

Por ello no es de extrañar encontrar a Radioteléfono, que este año cumple 50 años de servicio, colaborando en gran diversidad

de eventos con marcado carácter social, desde la celebración del Primer Maratón de Donación de Sangre en 2010 en el que se batió el récord de socios donantes, pasando por las Cabalgatas de Reyes de Madrid y de algunos de sus distritos, como Carabanchel o San Blas, así como de Getafe, Móstoles, Alcorcón o Pozuelo. Además, en 2023 llevaron en sus taxis a los tres Reyes Magos de Oriente al Hospital Gregorio Marañón, donde entregaron a los hospitalizados más pequeños sus regalos navideños.

También hay que recordar su colaboración con la Fundación Cris Contra el Cáncer, su participación en las Olimpiadas Solidarias de la Fundación Instituto San José, o su patrocinio del Open Internacional de Tenis en silla de ruedas de Rivas. El objetivo, como siempre han destacado desde la radioemisora, es devolver a la sociedad parte de lo que la sociedad les entrega a ellos en este viaje de doble sentido.

## Los peores momentos

Esta implicación con la sociedad alcanzó su punto máximo tras los atentados sufridos en Madrid el 11 de marzo de 2004. Cuando la ciudad estaba paralizada ante el horror, fueron muchos los taxistas de Radioteléfono que pusieron sus taxis al servicio de quien lo necesitara, trasladando a

herido y familiares a los hospitales de forma desinteresada.

Y volvió a repetirse durante los primeros meses de la pandemia por Covid19, cuando todos estábamos encerrados en nuestras casas, viviendo con miedo e incertidumbre todo lo que sucedía en el exterior, los profesionales se organizaron para trasladar a los sanitarios allí donde se les necesitara, viviendo situaciones complicadas y convirtiéndose en héroes anónimos sobre ruedas, tal y como recalcó Andrés Veiga, presidente de Radioteléfono, en abril de 2020.

## Colaboración con Cruz Roja

Primero a través de los conductores, que llevaban las huchas petitorias para que los usuarios donaran durante sus trayectos, o la instalación de mesa propia durante la Fiesta de la Banderita, la relación entre Radioteléfono y Cruz Roja también ha sido importante para la emisora. En 2010 la mesa se instaló en la calle Fuencarral y el importe recaudado se entregó a S.M Doña Sofía .



Cabalgata de Reyes en Getafe

**El taxi siempre ha estado cuando la sociedad más lo ha necesitado**

# DACIA

## DACIA JOGGER



**DESDE**  
**22.560€\***

**EN LA RED DE CONCESIONARIOS DACIA Y AGENTES.**

\*Oferta válida en Península y Baleares para autónomos, siempre que financien a través de MCS. Precio financiado para JOGGER Expression Hybrid 105kW (140CV) 5 plazas TAXI. PVP financiando: 22.559,41€. El importe mínimo a financiar: 5.000€. La oferta incluye IVA, impuesto de matriculación, transporte y descuentos promocionales. Incompatible con otras acciones financieras. El modelo visualizado puede no coincidir con el ofertado.



f t i DACIA.ES

**DACIA JURADO**  
C/ SECO, 4. MADRID  
WWW.DACIAJURADO.COM

C/ ALCALÁ, 187. MADRID

AVDA. DE LA ALBUFERA, 319. MADRID

## Piratas controlan de forma violenta el aeropuerto y el taxi dice basta



Coincidiendo con el fin del mes de agosto, el taxi de Barcelona dijo basta ante las amenazas y las coacciones de los piratas en el Aeropuerto El Prat de Barcelona para hacerse con el control de las terminales y captar ilegalmente clientes. Las patrullas de taxistas que desde hace año y medio se organizan en turnos para informar a los usuarios y disuadir a los conductores ilegales llegaron incluso a denunciar que algunos de estos piratas, armados con navajas, amenazaban a los profesionales del taxi.

Ante la magnitud de esta lamentable situación, organizaciones como Élite Taxi Barcelona y Taxi Anget, que han sido fundamentalmente las dos asociaciones que han coordinado estas labores de información con los denominados "chalecos azules" en el aeropuerto, comunicaron su hartazgo y avisaron de importantes movilizaciones.

"Vamos a reforzar todo el aeropuerto con más compañeros para patrullar y garantizar la seguridad de los viajeros y que estos delincuentes no se nutran del trabajo del taxista para robar", informó el taxi, que también solicitó reuniones urgentes con los responsables de la seguridad del aeropuerto y calificó de "vergonzoso" que un aeropuerto internacional no ponga "los medios suficientes para proteger a los viajeros, creando una imagen lamentable de nuestra ciudad".

Pero la cosa no quedó en simplemente solicitar reuniones. Élite Taxi Barcelona fue aún más allá y anunció que iba a pedir permisos para movilizarse todos los días de la semana comprendida desde el 9 al 13 de septiembre. Los taxistas tenían como objetivo buscar una reacción de parte de la administración, a la que acusan de haber permitido que los piratas cam-

pen a sus anchas captando ilegalmente y amenazando a los procesionales.

### Seguridad privada para ahuyentar piratas

Y es que durante esas últimas semanas de agosto se multiplicaron por las redes las imágenes de piratas amenazando en grupos a los "chalecos azules", ofreciendo una imagen lamentable dentro del aeropuerto. Desde AENA, ante la amenaza de movilizaciones, reaccionaron contratando seguridad privada para ahuyentar a los piratas. Además, también se pudo notar un incremento la presencia policial con hasta 28 Mossos d'Esquadra más.

"Hay orden directa de que patrullen por el Parking C y la terminal", explicó Alberto Álvarez, portavoz de Élite Taxi, quien también informó de que cuando se vayan los vigilantes privados, acudirían policías secretas de la rama de tráfico para acabar con este intrusismo salvaje que tanto daño está haciendo a los taxistas.

Desde el taxi recuerdan que las multas por este tipo de captación ascienden a los 1.000 euros, por lo que aseguran que "el que se ponga a captar le va a salir muy caro". Además, en el caso de personas que dispongan de autorización de transporte y capten ilegalmente, si recibes tres en menos de dos años, la autorización puede ser revocada.

Al cierre de esta edición aún estaba pendiente de decidirse si finalmente se llevaban a cabo o no esas movilizaciones. Los taxistas contaban con todos los permisos para rodear el aeropuerto, pero estaban pendientes de una última asamblea con los "chalecos azules" para decidir si se hacían efectivas las protestas.

## Nueva directora de Competencia en la CNMC

Susana Campuzano,  
nueva directora  
de Competencia

El Pleno del Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) aprobó el pasado 3 de septiembre el nombramiento de Susana Campuzano Fernández como nueva directora de Competencia del organismo, sustituyendo a Marisa Tierno Centella, quien dejó vacante el puesto tras su salida voluntaria este pasado mes de agosto.

Licenciada en Economía por la Universidad de Vigo, Campuzano cuenta con formación en derecho de la competencia, análisis de datos e inteligencia artificial. Además, desde 2008 pertenece al Cuerpo Superior de Administraciones Civiles del Estado.

La nueva directora de Competencia ha trabajado anteriormente en el Departamento de Promoción de la Competencia de la CNMC (2013-2017) y de la extinta CNC (2010-2013), y ha desempeñado recientemente su labor como jefa de la Unidad de Inteligencia Económica (UIE) en la Dirección de Competencia de la CNMC.

Tal y como explicó la entidad reguladora de la competencia en un comunicado, la UIE, liderada por Campuzano, ha sido clave en la detección de oficio de conductas contrarias a la competencia desde 2020. Para la Comisión, el nombramiento de la nueva directora de Competencia garantiza innovación y continuidad en la gran labor realizada por Marisa Tierno anteriormente.





# TE MERECE UN ASCENSO

¿Por qué elegir el  
Mustang Mach-E 100% Eléctrico?

Porque podrás disfrutar de la tecnología Ford BlueCruise con la que puedes conducir sin manos y sin pies, solo mirando al camino. Además de otros beneficios para sacarle el máximo partido a cada viaje.



Hasta 760 km  
de autonomía urbana  
(600 km autonomía combinada)



Amplia Red  
de Talleres  
disponibles para ti



Alta disponibilidad  
de recambios



Menores  
costes de  
mantenimiento



Aprovecha  
subvenciones  
y exenciones  
fiscales



¡Dí adiós a la  
gasolinera

**Jota Rocal**  
[www.jotarocal.com](http://www.jotarocal.com)

**Jota Rocal Rivas**  
c/ Fundación, 3  
28522 Rivas Vaciamadrid  
916660050

**Jota Rocal Arganda**  
Av. de Madrid, 118  
28500 Arganda del Rey  
918719900

Gama Mustang Mach-E: Consumo eléctrico (kWh/100 Km) en Ciclo ciudad de 13,6 a 16,8 y en Ciclo combinado 17,3 a 21,2. Emisiones de CO2 WLTP 0 g/Km. Autonomía estimada en Ciclo ciudad: batería rango estándar hasta 539 Km y batería rango extendido hasta 760Km. Autonomía en Ciclo combinado: batería rango estándar hasta 428 Km y batería de rango extendido hasta 600 Km. Valores de consumo, emisiones y autonomía obtenidos según el ciclo de homologación WLTP. La autonomía real puede variar debido a diversos factores (entre otros, condiciones meteorológicas, estilo de conducción, perfil de la ruta o estado del vehículo).

## Taxistas piden más exámenes para poder cubrir las licencias

La Asociación de Empresarios de Auto Taxis Elche solicitó públicamente a comienzos del mes de septiembre que se celebren pruebas de capacitación profesional para el acceso al sector del taxi, y de esta forma poder disponer de nuevos conductores y completar 24 nuevas licencias que saldrán de forma inminente. Los taxistas denuncian que desde el 17 de julio de 2023 no se realiza prueba alguna.

En un comunicado hecho público por la citada organización se explicó que el pasado 6 de mayo del presente año se publicaron las bases para la convocatoria de una nueva prueba. Sin embargo, cuatro meses después, todavía no se han realizado esos exámenes. La asociación considera "imprescindibles estas pruebas para la correcta prestación del servicio de taxi", y denuncian que en otras localidades de la Comunidad Valenciana tienen hasta tres o cuatro pruebas anuales, por lo que Elche "merece al menos dos anuales".

Las 24 nuevas licencias eliminarán coches doblados con dos conductores y se necesitarán 24 nuevos conductores para



esas licencias antiguas, así como 24 conductores para "doblar las nuevas". De igual forma, insisten los taxistas, "serán necesarios más conductores para las licencias temporales".

Al hilo de esto, hay que recordar que la organización, mayoritaria del sector del taxi en Elche, el pasado mes de junio presentó una serie de propuestas de modificación de la Ley del Taxi de la Comunidad Valenciana para poder incluir licencias temporales. Dichas licencias, explica la asociación, trabajarían exclusivamente durante la tempo-

rada estival, aumentando el número de taxi para la mejora de la prestación del servicio en el término municipal ilicitano.

Los taxistas indican que el Ayuntamiento les está apoyando en esta iniciativa que, junto a las 24 nuevas licencias, servirá para mejorar el servicio en temporada alta. Si no se afrontan estas medidas, "volvemos a tener déficit de efectivos en ciertos horarios, puesto que los autónomos no pueden atender el taxi las 24 horas sin un conductor que le ayude a completar dicha jornada".

## Plataforma Caracol considera una "estafa" los cursos de Desokupa



El líder del Club Desokupa, Dani Esteve, sorprendió a finales del mes de agosto tras hacer público en sus redes sociales un video en el que anunciaba cursos de formación en seguridad para profesionales del taxi. Desde la Plataforma Caracol no tardaron en reaccionar y advirtieron de los riesgos que puede traer para los taxistas estos cursos de formación en seguridad de "fin de semana".

A través de su página web, el portavoz de la citada plataforma de taxistas, Ignacio Castillo, indicó que no recomienda a los taxistas que acudan a los cursos con la esperanza de que saldrán de ellos "sabiendo pelear", más allá de "tener una primera toma de contacto con el deporte en general y con los de contacto en particular".

Castillo aseguró que "este cursillo es una auténtica estafa" que además "puede poner en peligro la vida de las personas". Explicó en su crítica que no se posiciona en contra del curso por quién lo imparte, sino que lo considera peligroso por vender ciertas promesas que pueden poner en peligro a los profesionales del taxi.

"Desconozco si el cursillo será de pago o no, pero lo que sí tengo claro es que, además de no servir para nada, puede llegar a poner en peligro a algún compañero que en un momento dado realmente se llegue a creer él mismo que va a ser capaz de aplicar en una situación real las cuatro cosas que le han enseñado", indica el representante de la plataforma de taxistas como principal argumento para rechazar este curso.

Desde la organización de taxistas animan a sus compañeros a practicar deporte, también de contacto, porque son muy completos a nivel físico y tiene importantes beneficios en el día a día.

# nueva movilidad

[www.nuevamovilidad.es](http://www.nuevamovilidad.es)

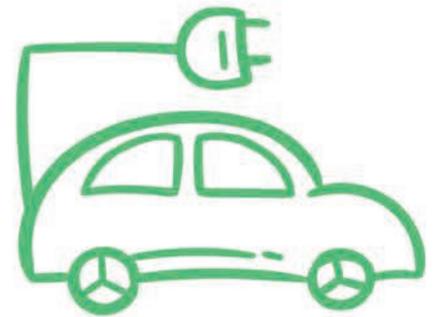


## ACTUALIDAD

El portal para conocer todo lo necesario sobre transporte urbano y movilidad sostenible

# 70%

De las empresas priorizan el vehículo eléctrico y aumenta la inversión en otros negocios como los combustibles sintéticos



# 15.000 MILLONES

La movilidad como servicio, constituye una oportunidad de negocio para la distribución

## Una nueva realidad

Concienciar, fomentar y fortalecer la nueva realidad de las pequeñas y grandes ciudades en materia de transporte de viajeros



## Policías alemanes, implicados en una brutal agresión a un taxista



Tras varios días de dudas e informaciones sin contrastar, finalmente la Policía alemana confirmó que varios agentes del departamento policial de la región de Essen estuvieron implicados en la paliza que le propinaron a un taxista durante la madrugada del pasado 20 de agosto.

Un portavoz policial fue quien confirmó esta noticia a la emisora local Radio Essen, aunque en un primer momento no se proporcionaron más detalles al respecto. Sin embargo, sí que se confirmó que al menos dos de los sospechosos eran agentes del cuerpo policial.

El taxista, un hombre de 71 años de edad, estuvo durante días ingresado en el hospital pendiente de una intervención quirúrgica como consecuencia de la brutal paliza que recibió de parte de estos turistas (y policías) de nacionalidad alemana que, totalmente ebrios, se ensañaron con él acusándole de haber robado un teléfono móvil que posteriormente apareció.

Fueron agentes de la Guardia Civil quienes detuvieron en Mallorca a estos turistas. En una entrevista concedida al Diario de Mallorca, el taxista, que reconoció llevar 40 años trabajando en el taxi en la isla, explicó que llegó a temer por su vida y relató cómo sucedieron los hechos. "Pensé que iban a matarme", indicó el profesional del taxi tras brutal paliza recibida.

Todo sucedió la noche del martes 20 de agosto cuando el taxista que estaba trabajando en la Playa de Palma, recogió a unos turistas de nacionalidad alemana dirección a Petra, a un hotel rural. Otro taxista cogió a otros pasajeros ya que era un grupo de siete.

Con la víctima viajaban tres personas, y según cuenta el taxista, dos de ellas estaban muy borrachas. Cuando llegaron al destino, uno de los pasajeros había perdido el móvil, y de repente tomaron una actitud violenta con el taxista al que acabaron apalizando con la colaboración de un cuarto personaje.

Lo más grave es que incluso, tras la paliza, metieron al taxista en el coche para tirarlo por una pendiente. Fue en ese momento cuando llegaron los agentes de la Guardia Civil y evitaron males mayores. Los agresores intentaron sobornar a la víctima y a los agentes para que no interpusieran denuncia. En un primer momento, la Guardia Civil detuvo a una persona solamente, pero en el hospital el taxista reconoció a otros dos que también fueron detenidos. El motivo de la agresión, el supuesto móvil robado, resulta que estaba en el bolso de un amigo

## Taxistas acusan a la Junta de "mirar para otro lado" con las VTC

El sector del taxi ha acusado a los responsables de la Junta de Andalucía de "consentir las irregularidades" que cometen los vehículos de transporte con conductor (VTC) mirando "para otro lado", incurriendo en una competencia desleal con el sector del taxi. Desde la administración regional, por su parte, aclararon que están perfilando los últimos detalles del reglamento que regulará este tipo de vehículos en territorio andaluz.

Se van a cumplir dos años desde que la Junta de Andalucía aprobase el decreto que permitía a las VTC a realizar transportes urbanos. En ese decreto se especificaba que era necesaria la aprobación de un reglamento que no llega y que impide que se sancione a las VTC por la comisión de determinadas irregularidades.

Rafael Baena, presidente de Élite Taxi Sevilla, denunció en declaraciones ofrecidas a Europa Press, que "no se puede llevar a cabo la gran mayoría de puntos que establece el decreto" ante la falta de reglamento. "Sigue habiendo un número importante de VTC con una documentación irregular y que muchos de ellos son vehículos de alquiler sin conductor, por lo que no están autorizados para transporte viajeros", explicó Baena.

## Denuncian los retrasos de las ITV para la revisión obligatoria del taxímetro

La Agrupación de Auto-taxis de las Islas Baleares ha presentado una denuncia ante el Consell Insular porque, según apuntan, la mayoría de los taxis de la isla de Ibiza no ha pasado el control metrológico obligatorio de sus aparatos taxímetros.

Según explica La Voz de Ibiza, estos controles se deben realizar desde febrero de 2022, cuando entró en vigor una orden estatal que establecía la obligación de esta revisión una vez al año. En Ibiza, concretamente, dicho control debe efectuarse en la ITV móvil del aparcamiento sur del Recinto Ferial a cargo de la empresa Itevebassa.

El hecho de que centenares de vehículos, según apunta la citada asociación de taxistas, no haya pasado dicho control, impide que cumplan con la homologación del aparato controlador de la tarifa y el kilometraje.

Desde el taxi, sin embargo, tal y como recoge el citado medio, denuncian que existen dificultades para conseguir una cita para poder pasar dicho control. Según ha comprobado La Voz de Ibiza, el primer turno disponible es para el 14 de noviembre, lo que implicaría casi tres meses de retraso.

Esta denuncia va en relación con movimientos de asociaciones de transportistas como Fenadismar que incluso ha llegado a pedir la liberalización de las ITV en todas las Comunidades Autónomas de España.



# Tratamientos de Fisioterapia GRATUITOS para TAXISTAS

La Escuela Universitaria de Fisioterapia de la ONCE dispone de una clínica dotada con los medios técnicos necesarios para llevar a cabo la valoración y el tratamiento de distintas afecciones: traumatológicas, ortopédicas, reumatológicas, neurológicas, respiratorias, lesiones deportivas, etc.

Si eres taxista, Matías Martínez Olmo te anima a cuidarte

**APÚNTATE AQUÍ**



Horario de mañana. De septiembre a abril, interrumpiéndose en los periodos no lectivos y en épocas de exámenes de los estudiantes



Clínica de Fisioterapia de la Escuela  
Universitaria de la ONCE  
Calle Nuria 42, Madrid 28034



# “Pertener a Cooperativa tiene



Óscar Estebanz es secretario de la Cooperativa del Taxi de Madrid desde 2015

Aunque tal vez sea la cara menos visible de la Sociedad Cooperativa del Taxi de Madrid, SCAT, el departamento de administración es un elemento clave para el buen desarrollo de su actividad. Allí, además de llevar a cabo todas las gestiones internas de la Cooperativa, se tramitan cuestiones tan importantes para los socios como la compra de taxímetros, su pago aplazado, etc. Además, es uno de los primeros contactos del nuevo socio con la entidad, tal y como nos explica en esta entrevista Óscar Estebanz, secretario de Cooperativa y responsable, precisamente, de este departamento así como del departamento de recursos humanos.

“Me gusta ofrecer a los nuevos socios un trato cercano, enseñarles nuestras instalaciones, que conozcan la sede y que se sienten como en casa desde el primer día. Y es algo que agradecen mucho”, nos cuenta este taxista madrileño de origen segoviano que lleva en el sector desde que comenzó a trabajar en el taxi mientras estudiaba la carrera. Fue en 2005 cuando decidió comprar su licencia y, también desde esa fecha, “un 23 de diciembre de 2005”, comenzó a ser socio de Cooperativa. “Es algo vocacional, ya

que vengo de familia taxista y me recuerdo a mí mismo de pequeño viniendo a Cooperativa con mi padre y acudiendo a las elecciones de alguna de las entidades del sector. Ser de Cooperativa era casi obligatorio cuando comprabas una licencia, formaba parte del proceso”, nos ha explicado.

Estebanz, que estudió Publicidad y RRPP, finalmente se decidió por el taxi. “Es un trabajo que te termina engancho. A mí me gusta conducir y hablar con la gente, y el taxi tiene ambas cosas. Por eso a día de hoy sigo haciéndolo, siempre que mi cargo en Cooperativa me lo permita”.

En 2010 decidió implicarse más y sumarse a la candidatura de Carlos Herrera, anterior presidente de Cooperativa entrando a formar parte de su Consejo Rector como delegado de taxímetros. Una etapa en la que reconoce que aprendió mucho. Cinco años después, también con Herrera en la presidencia, asumió el cargo de secretario. Un puesto que ejerce actualmente, ahora con Leonardo Movilla al frente de Cooperativa.

**Gaceta del Taxi.-** ¿En qué consisten las funciones de secretario en una entidad como Cooperativa?

**Óscar Estebanz.-** Por un lado, las inhe-

rentes al cargo, que vienen definidas en los estatutos sociales de la Cooperativa entre las que se encuentran la certificación de los acuerdos adoptados con la firma del Presidente tanto en la Asamblea como en el Consejo Rector, la elaboración de la lista de asistentes a la Asamblea, la redacción de las actas de la propia Asamblea y del Consejo Rector, la conservación, archivo y custodia de toda esta documentación.

Por otro lado, las establecidas por el propio Consejo Rector que en este caso es ser el Jefe del Personal de la entidad, encargándose asimismo de la gestión y control del departamento de Administración y Recursos Humanos.

**G.T.-** Usted se encuentra en San Mario, pero existen otras delegaciones, ¿qué pue-

**Actualmente,  
SCAT tiene cuatro  
delegaciones  
abiertas en toda la  
CAM**