



radio
TAXI



986.470.000



647.470.047

tu app para pedir taxi



pidetaxi

Descárgala **GRATIS**

COCHES ADAPTADOS - VIP - 7 PLAZAS - SILLA NIÑOS...

radiotaxi470000.com

síguenos en



www.facebook.com/radiotaxi470000



[@vigoentaxi](https://twitter.com/@vigoentaxi)



GALICIA

YOTAXI # N.º 22 # NOV-DIC 2019

PRECONTRATACIÓN UTC GALICIA

ALUMBRADO NAVIDEÑO VIGO

PLAN MOVES 2020





Gama Dacia Taxi GLP

Súmate al movimiento inteligente



Disfruta de grandes ventajas:
Ahorro frente a otros combustibles tradicionales.
Menor contaminación del medio ambiente.
Acceso a ciudades con restricciones.

Gama Logan MCV GLP: consumo mixto (l/100km) desde 3,5 hasta 5,4. Emisión CO2 (gr/km) desde 90 hasta 120.
Gama Lodgy GLP: consumo mixto (l/100km) desde 4,0 hasta 6,1. Emisión CO2 (gr/km) desde 103 hasta 139.

Dacia España Dacia ESP www.dacia.es

RED RENAULT - DACIA DE GALICIA

YOTAXI

N.º 22

EDITA:

DIFUTAXI S.L.
CIF: B70481171
Fernando Rey, n.º 12, 2º - Dcha.
15007 A Coruña
<http://www.yotaxi.es>

DIRECCIÓN GENERAL:

Héctor Prego
direccionmarketing@yotaxi.es

REDACCIÓN:

Andrea Anido
redaccion@yotaxi.es
prensa@yotaxi.es

DISEÑO GRÁFICO Y MAQUETACIÓN:

Carmen González
produccion@yotaxi.es

FOTOGRAFÍA:

Portada: David Barrio Sánchez
Asociaciones
Héctor Prego

COLABORADORES:

Beatriz Lorenzo

DEPÓSITO LEGAL:

C 538-2016

TELÉFONO:

981 076 069

YOTAXI es una marca registrada de DIFUTAXI S.L. y no se hace responsable de la opinión de los colaboradores de esta publicación.

ANÚNCIATE
625 995 829
SE ATIENDE WHATSAPP

La piquera

Damos por concluido un año lleno de novedades y de cambios para el sector del taxi. Algunos de ellos muy buenos y que, sin ninguna duda, suponen un claro avance para el gremio a la hora de hacer frente a la competencia desleal ejercida por las multinacionales de VTC, pero todavía queda mucho por hacer.

El año dio comienzo con una de las huelgas más largas y duras para el sector, pero propició que se empezasen a regular los VTC en diversas comunidades de España, siguiendo el ejemplo de Cataluña, que fue pionera en aprobar una precontratación de 15 minutos para estos vehículos. De este modo, comunidades como Cataluña, Comunidad Valenciana y Galicia -que aprobó la precontratación recientemente-, obligan ya a reservar los servicios de estos vehículos con un periodo de antelación.

Sin embargo, pese a las continuas reclamaciones y protestas del gremio en Andalucía y Madrid -dos de las regiones más afectadas por el aumento de autorizaciones-, sus representantes políticos siguen sin aprobar una regulación clara y precisa para los VTC que permita garantizar la convivencia entre el taxi y las plataformas de movilidad.

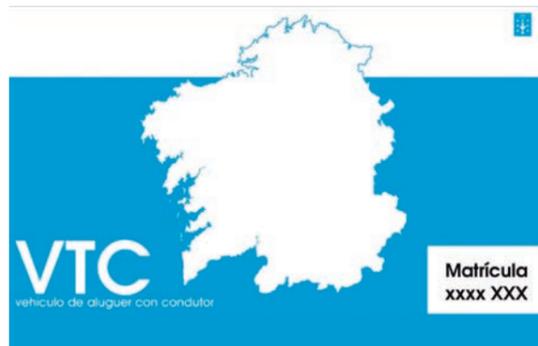
Por otro lado, es sabido que las multinacionales están burlando la norma y no respetan la precontratación horaria, por lo que se deben incrementar las inspecciones y abrir expedientes sancionadores a estas compañías. Además, la ratio de 1 VTC por cada 30 taxis sigue sin ser acatada y, contrariamente, continúan aumentando mes a mes el número de autorizaciones.

Para este próximo año 2020, esperamos llenar nuestras páginas de noticias positivas y esperanzadoras para el sector y que, de una vez por todas, se regulen y se hagan controles sobre las multinacionales de VTC para que dejen de campar a sus anchas. Desde el equipo de YOTAXI os deseamos a todos unas felices fiestas y un próspero año nuevo.

Sumario

		Patinetes eléctricos	18
Precontratación UTC Galicia	4	Presidencia Gremial Madrid	20
Plan MOVES 2020	6	Entrevista Eloy Lozano	22
Nuevas autorizaciones UTC	8	Medio ambiente	24
Siniestralidad UTC	10	Taxi internacional	24
STAROIL	12	Uida sana	29
Entrevista Javier Leralta	14	Agenda cultural	32
Licencia Uber Londres	16	Paseo alumbrado Uigo	34

Los VTC deberán ser precontratados con al menos 15 minutos de antelación en Galicia



El pasado lunes 17 de diciembre, el pleno del Parlamento de Galicia aprobó el proyecto de ley de medidas fiscales y administrativas de la Comunidad de Galicia para el año 2020, que recoge, como medida fundamental, que los vehículos de alquiler con conductor (VTC) deberán ser precontratados con al menos 15 minutos de antelación en toda la comunidad gallega.

En el capítulo V, del título II de la citada norma, se realizan una serie de modificaciones de la Ley 4/2013, de transporte público en vehículos de turismo de Galicia. Además de la aprobación de la precontratación de los servicios para los VTC, también se legaliza la posibilidad de que el taxi ofrezca precios cerrados para que el usuario los pueda conocer con antelación.

Así, el artículo 51.1 de la Ley 4/2013, queda reflejado que "os servizos de arrendamento de vehículos con condutor deberán contratarse cunha antelación mínima de quince minutos á súa prestación....".

La Asociación de Autopatronos de Vigo y Fegataxi celebran que se haya conseguido alcanzar la precontratación de los servicios de los VTC y manifiestan que "este logro ha sido el fruto del largo y duro trabajo que venimos llevando a cabo desde hace tiempo", expresan a través de una nota de prensa.

Desde ambas entidades recalcan que las negociaciones para lograr esta consecución "han sido complicadas, difíciles y se han extendido en el tiempo, llevadas siempre con absoluta discreción y encontrándonos en el camino con numerosos obstáculos, pero hoy podemos congratularnos del logro que nuestra Asociación de Autopatronos y Fegataxi hemos conseguido", destacan.

Asimismo, consideran que el tiempo mínimo de quince minutos para la precontratación de sus servicios "con-

tribuirá a finiquitar el modelo de trabajo y abuso que utilizan las plataformas digitales que todos conocemos y esperamos, con ello, parar su extensión territorial" y recalcan que la aprobación de la precontratación es muy importante porque "somos la primera comunidad autónoma con un gobierno del Partido Popular en donde se aprueba una norma similar", comentan.

"Desde aquí, queremos agradecer el apoyo que hemos recibido en nuestras reivindicaciones por parte de Dña. Corina Porro, de la conselleira de Mobilidade, Dña. Ethel Vázquez y, finalmente, del propio presidente de la Xunta de Galicia, Dn. Alberto Núñez Feijóo.

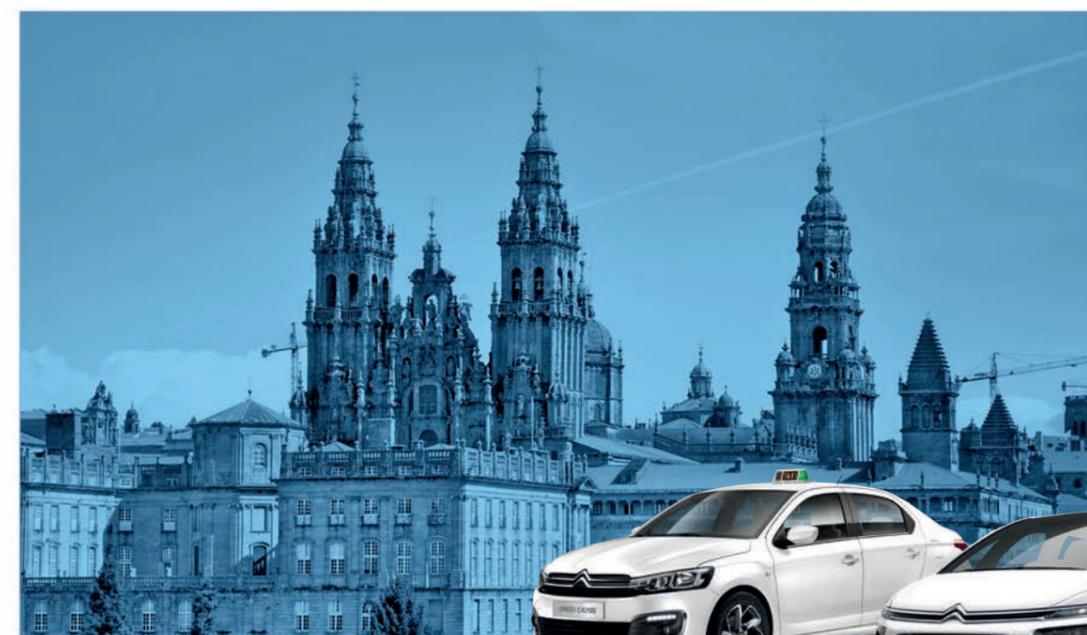
También queremos hacer hincapié en la importancia de la forma jurídica en que se ha tramitado, porque esta Asociación de Autopatronos y Fegataxi hemos conseguido que se apruebe mediante una Ley. Este hecho nos viene a aportar una seguridad jurídica mucho mayor que si hubiésemos seguido otro tipo de trámite: una ley únicamente puede ser derogada mediante un recurso de inconstitucionalidad, a diferencia de, por ejemplo, un decreto (método seguido en otras CCAA) que puede ser impugnado mediante un simple recurso contencioso administrativo.

Pero, a pesar de nuestra satisfacción, no nos vamos a quedar aquí, desde esta Asociación de Autopatronos ya hemos presentado a la Xunta una serie de medidas para continuar en la misma línea de lucha y defensa de los intereses del taxi de Galicia y que iremos negociando a lo largo del próximo año 2020.

Hoy se ha dado un paso muy importante para el taxi de Vigo y de Galicia, un avance en el que nos congratulamos de haber participado activamente, y por el que desde nuestra asociación seguiremos trabajando", finalizan.



UN TAXI QUE LO TIENE TODO, HABERLO HAYLO.



CITROËN C-ELYSEE

CITROËN C4 SPACETOURER

CITROËN BERLINGO

TODO LO QUE LE PIDES A TU TAXI, LO TIENES EN LA RED DE CONCESIONARIOS CITROËN DE GALICIA.

Para ti que eres un experto en hacer carreras sin mover los pies, en subir y bajar la bandera tantas veces como sea necesario y que sabes, lo que es pasarte el día entero mirando por los espejos. Sólo para ti por ser un profesional del taxi, en la Red de Concesionarios Citroën de Galicia, te ofrecemos un servicio integral adaptado a tus necesidades, porque trabajamos día a día para ser especialistas en tu negocio.

Noticia

Plan MOVES 2020

Las ayudas a la compra de coches eléctricos llegarán a los 200 millones de euros

El Ministerio para la Transición Ecológica anunció que el IDAE (Instituto para la Diversificación y el Ahorro Energético) tiene ya preparadas las directrices del nuevo Plan MOVES -el programa de ayudas a la compra de coches eléctricos- de cara al año 2020. Este nuevo plan de ayudas aumentará su dotación presupuestaria de los 45 millones de euros de la edición de 2019 a 200 millones de euros para el 2020.

Las directrices del plan están recogidas en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC), donde se fija como objetivo que en 2025 se haya alcanzado la paridad de precios entre los coches eléctricos y los de combustión. Para alcanzar dicha meta, el Gobierno destinará unos 1.000 millones de euros a ayudas a la compra de vehículos eléctricos a repartir durante ese plazo.

Este nuevo plan solo podrá salir adelante cuando se forme un nuevo Gobierno y se aprueben unos nuevos Presupuestos Generales del Estado. En caso de que esto no suceda, se extenderá el plan de 2019, que dispondrá de nuevo de una dotación de 45 millones de euros.

Supresión del achatarramiento

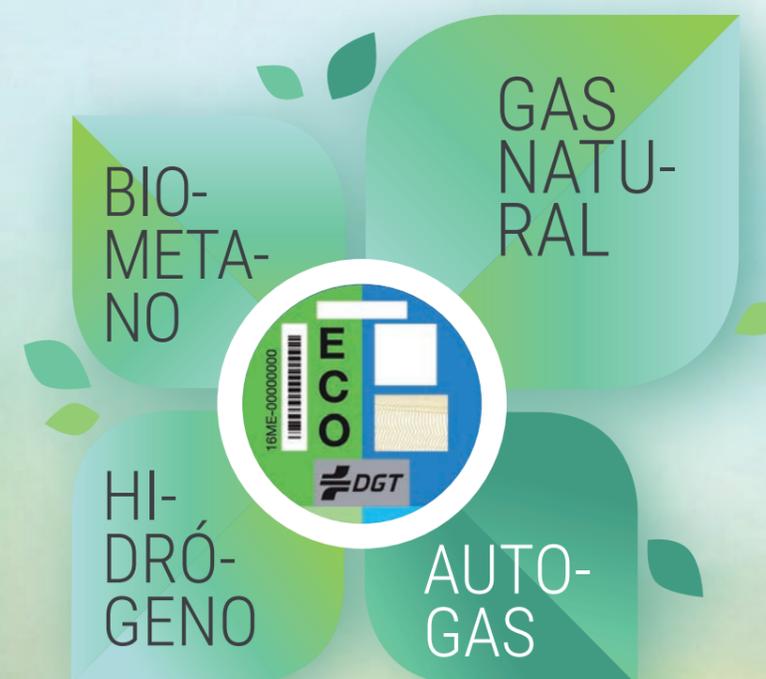
Otra de las novedades que traerá consigo el Plan MOVES 2020 será la eliminación de una de las cláusulas más polémicas, que consiste en obligar a entregar un vehículo de más de 10 años a cambio de recibir la subvención. De este modo, se suprimirá el achatarramiento obligatorio, que pasará a ser de carácter optativo, y aquellos que decidan entregar su coche viejo serán premiados, posiblemente, con ayudas más cuantiosas.

Esta medida, que era indispensable en el plan de este año, ha sido una de las principales causantes de que el plan MOVES de 2019 no haya tenido el éxito esperado, tal y como señaló la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac).

Por otro lado, parece que las ayudas quedarán restringidas únicamente a los vehículos eléctricos, quedando fuera los que están propulsados por gas. Eso sí, exceptuando aquellos vehículos en los que la alternativa a baterías todavía es inviable, como el transporte pesado.

ecotruck
SERVICES

Haz ECOLÓGICO tu vehículo



ATENCIÓN TAXISTAS

La tecnología ya nos permite transformar a GLP y GNC vehículos de gasolina y diésel euro 6. Así conseguimos la etiqueta ECO de la DGT y la autorización del Ayuntamiento.

En ECOTRUCK te lo solucionamos y además, contaminarás menos y ahorrarás combustible.

No tienes que hacer nada, sólo ponerte en nuestras manos llamando al 876 044 676 y resolveremos todas tus dudas.

EN ECOTRUCK SOMOS EXPERTOS EN HACER ECOLÓGICO TU VEHÍCULO

www.ecotruckservices.com

ENTREGA Y
RECOGIDA EN LAS
INSTALACIONES DEL
CLIENTE

AMPLIA RED
DE TALLERES

FINANCIACIÓN
A 12 MESES SIN
INTERESES

2 AÑOS DE
GARANTÍA

SISTEMA DE
DUALIZACIÓN
REUTILIZABLE

¿Dónde estamos?

615 174 731

T.: 876 044 676
E.: info@ecotruckservices.com



SOCIO COLABORADOR
DE UNO LOGÍSTICA



COLABORADOR



COLABORADOR



MIEMBRO DE LA ASOCIACIÓN
ESPAÑOLA DE GAS LICUADO



Noticia

España cierra el año con 3.321 nuevas autorizaciones de VTC

Así lo reflejan los datos del último informe del Ministerio de Fomento a inicios de diciembre

El goteo de autorizaciones de VTC continúa y España cierra el año con un total de 16.446 permisos, suponiendo un incremento de 3.321 licencias con respecto al cierre del año 2018 y una subida del 25,3 %. Así lo reflejan los últimos datos del Ministerio de Fomento en el informe publicado a principios de diciembre.

En cuanto al número de licencias VT, las del sector del taxi, hay registradas 63.697, alcanzando una proporción de un VTC por cada 3,9 taxis, cuando la ratio fijada por ley es de 1 VTC por cada 30 taxis. Teniendo en cuenta la proporción que se debería cumplir, hay ya 14.323 VTC sobrantes en todo el territorio español.

Todo esto sin tener en cuenta que los taxis están debidamente regulados y, por lo tanto, deben cumplir las directrices marcadas por la Administración en cuanto a días de libranza, horarios y demás requerimientos. Si se tienen en cuenta este tipo de cuestiones, la competencia desleal ejercida por parte de los VTC sería mayor que la que reflejan los datos de Fomento, pues los VTC no deben estipular unos días de libranza, ni un máximo de horas trabajadas por parte de los conductores, a diferencia del sector del taxi.

1 VTC por cada 1,9 taxis en Madrid

La Comunidad de Madrid concentra cerca del 54 % de las licencias que exceden en toda España, pues en esta comunidad sobran, nada más y nada menos, que 7.729 licencias VTC del total de 14.323 en el conjunto del país.

Concretamente, la capital del Estado cierra el año 2019 con 15.642 licencias de taxi y 8.250 de VTC, por lo que la proporción continúa descendiendo y se sitúa ya en 1 VTC por cada 1,9 taxis.

Por detrás de Madrid, Cataluña y Andalucía son las comunidades más afectadas por la cantidad de autorizaciones sobrantes. En Cataluña hay un excedente de 2.079 autorizaciones -el 14,5 % del total- y, en Andalucía, 2250 -el 15,7 % del total-.

Málaga tiene la ratio más baja del país: 1/1,6

Andalucía lidera el aumento de autorizaciones en lo que va de año y los últimos datos publicados por Fomento ponen de manifiesto que la tendencia no ha cambiado, pues ha sido la comunidad donde se han concedido más autorizaciones, sumando otras 91.

En este contexto, Málaga es la ciudad más afectada. Las últimas estadísticas cifran ya en 1.616 el número de vehículos que prestan estos servicios, alcanzando la ratio de 1 VTC por cada 1,6 taxis en, la proporción más baja de todas las provincias españolas.

Con respecto a la proporción en otras comunidades españolas, la situación es la siguiente al cierre de 2019: La Rioja (1/2), Cantabria (1/2,9), Andalucía (1/3,6), Extremadura (1/4,1), Navarra (1/4,6), Castilla-La Mancha (1/5), Cataluña (1/5,2), Comunidad Valenciana (1/6,9), Murcia (1/7,1), Castilla y León (1/8,5), Asturias (1/9,3), Galicia (1/10,8), Baleares (1/11,7), País Vasco (1/12,5), Aragón (1/12,8), Canarias (1/13,3).



UNA NUEVA DIMENSIÓN EN TRANSPORTE ADAPTADO

Descubre el socio perfecto.

Nueva Volkswagen T6 - L2 con rebaje en exclusiva de ARC.
Rendimiento fuera de lo común, máxima eficacia y confort.
Configuración versátil, hasta 8 plazas.



SEPYMEDICAL
Av. Souto Maria Lopez, 25 · Bajos
36650 Caldas de Reis (Pontevedra)
Tel. 986 540 830 · info@sepymedical.com
www.sepymedical.com

Uber y Cabify y su alto índice de siniestralidad por las malas prácticas de sus conductores



Tal y como analizamos en el anterior artículo, el número de autorizaciones de VTC no para de crecer en nuestro país, a pesar de que este aumento trae consigo efectos negativos para las ciudades y sus habitantes.

Las empresas de VTC tradicionales siempre han realizado servicios muy diferenciados de los del sector del taxi y es por ello que la convivencia entre ambos sectores siempre ha sido posible. Sin embargo, con la irrupción de multinacionales como Uber y Cabify, se han multiplicado los problemas, y ya no solo para el gremio de taxistas, sino para el conjunto de la ciudadanía.

Diversos estudios a nivel internacional han corroborado que este tipo de multinacionales empeoran notablemente el tráfico de las ciudades. De hecho, recientemente la propia compañía Uber lo reconocía en un informe, en el que se analizó el impacto de sus vehículos en seis ciudades estadounidenses, concluyendo que contribuyen a crear numerosos atascos.

En España, además de ralentizar el tráfico en las urbes donde operan, los vehículos de estas plataformas se ven implicados en accidentes de tráfico a diario. Tal es así, que las propias compañías de seguros mencionan el alto índice de siniestralidad de estos vehículos y esto se debe, mayormente, a la mala praxis por parte de los conductores que trabajan para estas empresas. Sin embargo, la gran responsabilidad yace en dichas compañías, pues las malas prácticas por parte de los conductores son, en parte, fruto de las largas jornadas laborales que deben cumplir por orden de las multinacionales.

Aunque no hay unos datos estadísticos que evidencien esta problemática, hay hechos que hablan por sí solos.

El caso más reciente fue el que tuvo lugar en Alicante, cuando un conductor de Cabify empotraba su vehículo contra una rotonda tras ponerlo al doble de la velocidad permitida, tal y como relatan las cuatro jóvenes que iban en el interior del mismo. Las pasajeras sufrieron policontusiones y el conductor está siendo investigado por conducción negligente.

No se trata de un caso aislado, pues, tan solo unos días antes, otro conductor de VTC se llevaba por delante a un motorista en Madrid, presuntamente de forma intencionada tras producirse un altercado entre ambos, tal y como apuntan varios testigos que presenciaron los hechos.

A este tipo de siniestros se suma el desconocimiento y la falta de profesionalidad de estos conductores que, en algunos casos, les ha llevado a conducir en sentido contrario, como sucedió en Sevilla, o entorpecer el tráfico al seguir las indicaciones del GPS porque no conocen el itinerario de las ciudades. Todo un sinfín de graves incidentes que ponen en riesgo la seguridad e integridad de sus usuarios, pero también la de los demás conductores y viandantes.

Los VTC empeoran la calidad del aire de las ciudades

Además de agravar el tráfico de las ciudades y provocar siniestros a diario, los vehículos con autorización VTC no están contribuyendo a mejorar la calidad del aire en los entornos donde prestan servicio. Son los propios datos los que ponen de manifiesto que la huella que dejan los vehículos utilizados por plataformas como Uber y Cabify no es precisamente ecológica y responsable con el medio ambiente.

A nivel internacional, según la Federación Europea de Transporte y Medio Ambiente, comúnmente denominada Transporte & Medio Ambiente, y solo teniendo en cuenta las ciudades de Londres y París, el impacto de Uber es de media megatonelada de CO₂, o lo que es lo mismo, contamina lo mismo que 250.000 vehículos privados.

En el caso de Madrid, el alcalde de la capital, José Luis Martínez-Almeida, presentó a finales de septiembre en el Faro de Moncloa el avance de la nueva Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, donde concluyó que el servicio del taxi es menos contaminante que el del sector VTC.

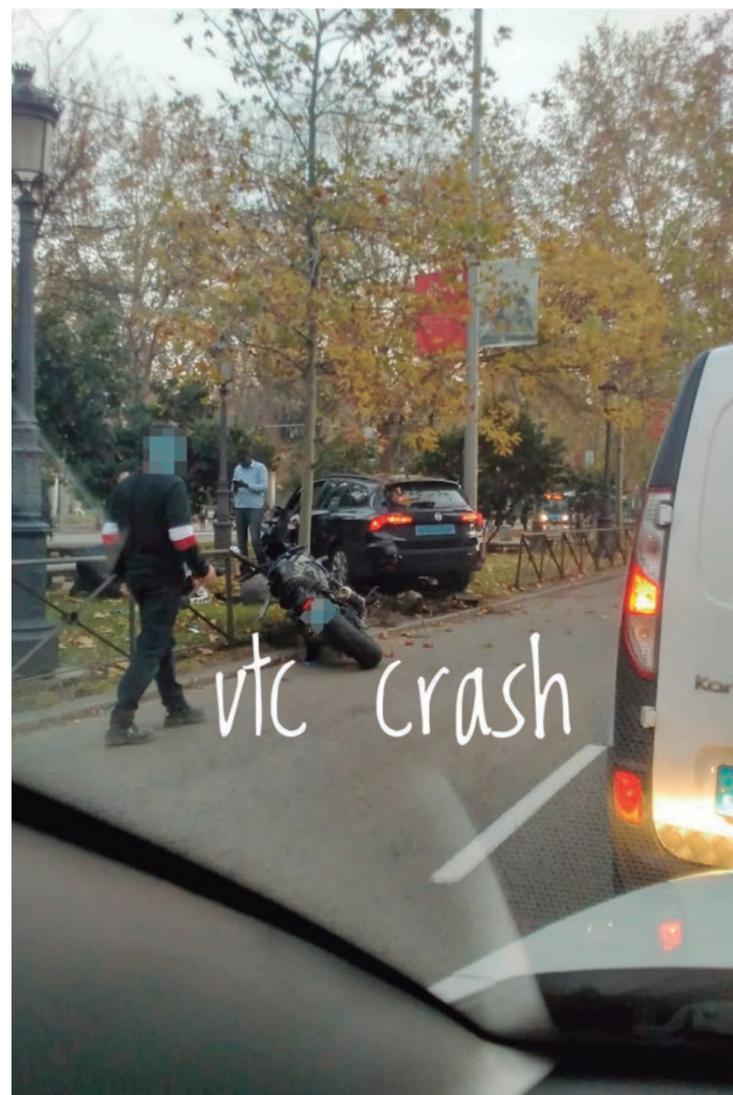
Según los datos mostrados por el propio regidor, el 59 % de los taxistas tienen la etiqueta ECO y el 23 % el distintivo C (vehículos gasolina posteriores a 2006 y diésel posteriores a 2014), en contraste con el servicio de VTC, pues el 28 % poseen distintivo ECO y el 63 % distintivo C.

Por su parte, los taxistas ya están obligados a usar coches ECO o Cero, pero, sin embargo, no ocurre

lo mismo con los VTC, que, al no estar debidamente regulados, pueden seguir utilizando vehículos diésel que son contaminantes.

Es por ello que se vuelve fundamental que se establezca una regulación para que los VTC tengan que cumplir con una jornada laboral y tengan que utilizar vehículos sostenibles con el medio ambiente. Manuela Carmena desarrolló un borrador de la ordenanza para establecer una serie de requisitos para los VTC, como el de circular 16 horas al día durante cinco días a la semana, pero, finalmente, no salió adelante.

Precisamente, con esta norma se pretendía paliar los efectos negativos que han supuesto los VTC en la fluidez del tráfico, con el consiguiente aumento de la contaminación, y permitir que este sector pueda convivir con el del taxi. Solo si las administraciones competentes toman las riendas y empiezan a establecer unas condiciones a las multinacionales, se podrán reducir los siniestros por parte de estos vehículos -y, consecuentemente, mejorar la seguridad de los ciudadanos-, así como lograr mejoras en la calidad del aire de las ciudades.



STAROIL y Naturgy inauguran la primera gasinera pública de GNC de la provincia de A Coruña



Las empresas STAROIL y Naturgy inauguraron recientemente la primera estación pública de carga de gas natural comprimido (GNC) para vehículos en Santiago de Compostela, ubicada en Mercagalicia, en el Polígono Industrial del Tambre. En dicha inauguración estuvo presente el alcalde de la ciudad, Xosé Sánchez Bugallo y el delegado territorial de la Xunta, Ovidio Rodeiro.

La gasolinera, situada dentro del principal mercado de frutas y verduras de Galicia y en el mayor polígono industrial de Santiago, tiene una localización de gran valor estratégico y logístico por su importante tráfico de mercancías, cercanía al centro de la ciudad y conexión con la autopista del Atlántico, asegurando la posibilidad de repostaje a la totalidad de las flotas en Galicia con destino al norte de España, Portugal y Francia. Además, el Parque Industrial del Tambre cuenta con más de 400 empresas dedicadas principalmente a la actividad industrial, sectores del automóvil, la construcción, el transporte y la distribución.

La instalación cuenta con dos surtidores, que permitirán atender a la demanda, cada vez más creciente, tanto de vehículos ligeros como de vehículos pesados.

La puesta en marcha de esta nueva estación de suministro de gas natural se enmarca en el proyecto de fomento de la movilidad de Naturgy, cuyo objetivo es potenciar la utilización del gas natural como combustible como la mejor alternativa sostenible frente a los combustibles fósiles derivados del petróleo e impulsar la red de estaciones en Galicia, ya que dará apoyo a las estaciones que la compañía tiene en San Cibrao das Viñas (Ourense) y Porriño (Pontevedra) ubicada en el polígono de las Gándaras y a las próxima estación en fase de proyecto y construcción de Vilalba (Lugo).

Una apuesta sostenible y económica

El GNV, además de ser eficiente desde el punto de vista medioambiental, también es una alternativa que ofrece mayores ahorros frente a otros combustibles.

El coste por kilómetro es alrededor de un 30% menor que el del gasóleo, un 50 % menor que la gasolina y un 20 % menor que el gas licuado del petróleo (GLP).

Se trata de un combustible alternativo a los convencionales, que representa una solución real para los desplazamientos sostenibles. El GNV emite hasta un 75 % menos de óxidos y reduce un 25 % el dióxido de carbono, principal causante del efecto invernadero. Asimismo, se presenta como la única alternativa viable para un transporte eficiente en el ámbito de las operaciones a larga distancia. El gas natural vehicular mejora la calidad del aire de las ciudades, consecuencia de sus nulas emisiones de NO2 y de partículas sólidas PM10, principal causa de problemas respiratorios derivados de la contaminación urbana. Además, evita un 30 % de las emisiones de dióxido de carbono y no emite dióxido de azufre.

El parque de vehículos de gas natural creció un 26 % durante el primer semestre de 2019, con 3.716 unidades más, hasta sumar un parque total de 17.932 vehículos, según datos de GASNAM (Asociación Ibérica de Gas Natural para la Movilidad). Un crecimiento que se incrementa hasta el 62 % respecto al año anterior en el sector del transporte de mercancías y pasajeros.

Los vehículos que utilizan este combustible consiguen la etiqueta ECO de la Dirección General de Tráfico, lo que les permite beneficiarse de libre accesibilidad al centro de las ciudades en periodos de restricciones de acceso por episodios de alta contaminación, de incentivos fiscales y bonificaciones en zonas de estacionamiento regulado, entre otras ventajas.

Esta estación de carga forma parte del plan de expansión de la red de gasolineras impulsado por Naturgy, que contempla promover el gas natural vehicular (GNV) a través de proyectos de innovación, expansión de la infraestructura y promoción de vehículos.

La puesta en marcha de esta nueva estación de suministro de gas natural se enmarca en el proyecto de fomento de la movilidad de la compañía, cuyo objetivo es potenciar la utilización del gas natural como combustible, la mejor alternativa sostenible frente a los combustibles fósiles derivados del petróleo.

El nuevo mapa de puntos de recarga de gas natural vehicular en España permitirá atender el aumento de la demanda en los próximos años y reforzar la disponibilidad de este combustible en el mercado, dado el incremento que están experimentando los vehículos propulsados con gas natural.



Entrevista

Javier Leralta

Periodista en el Ayuntamiento de Madrid y autor del libro 'Historia del Taxi de Madrid'



¿Qué opinión le merece la situación tan convulsa que están atravesando los taxistas en la lucha contra Uber y Cabify?

Es una situación difícil porque hay una desigualdad en todos los sentidos. El taxi es un sector que cuenta con una regularización y, por el contrario, las aplicaciones de movilidad no tienen ningún tipo de regulación y/o control. Por lo tanto, hay una competencia desleal.

Por otro lado, lo bueno que ha tenido la irrupción de estas plataformas es que ha despertado, como si se tratara de un shock, al sector del taxi, que estaba muy adormecido y acomodado desde hacía mucho tiempo. La irrupción de esta competencia, aunque insisto que es desleal, ha permitido que el gremio se haya despertado de repente y esté dando zancadas para ponerse al día y permitir que todo ese retraso que ha tenido el sector durante años, se vaya recuperando con una capacidad de adaptación asombrosa. Y todo esto está pasando en un sector que siempre ha sabido adaptarse a los tiempos y ha sido pionero en avances técnicos.

En relación con lo que usted comenta, ¿en qué ha podido errar el sector durante estos años y, contrariamente, qué ha sabido potenciar satisfactoriamente?

El sector del taxi siempre ha tenido algo muy importante, su vinculación con la ciudad y es el único transporte público que tiene una relación directa, casi un vis a vis, con el usuario. Eso es un plus que no tienen los transportes colectivos y es muy importante ponerlo encima de la mesa como un valor. Y para eso hay que prepararse, adquirir la formación adecuada y querer al

taxi como un oficio y no como una salida profesional coyuntural. Entonces se alcanzará la excelencia.

Luego, en lo que respecta al adormecimiento del sector durante tanto tiempo, creo que ha sido por muchas razones. Por un lado, y sin establecer un criterio de importancia, ha sido por la falta de unidad histórica y tradicional del sector, que está dividido en diversas asociaciones y sindicatos y un montón de radioemisoras. Es decir, el protagonismo que han querido tener algunas personas o algunas asociaciones, siempre ha debilitado al sector de cara a que no había un portavoz único para negociar con fuerza y firmeza las mejoras del colectivo. Es importante que en las protestas en la vía pública haya unidad del sector a la hora de tomar decisiones, que no haya veinte aplicaciones y plataformas para pedir taxis y 50 radioemisoras en las ciudades. Y otro detalle importante: unidad de acción. Se ha perdido la cultura de la participación y de la implicación en los debates. Hace años, en las reuniones del sector, participaba la mayoría de los taxistas y estaban informados de los asuntos de interés de primera mano y ahora es una minoría la que acude a las asambleas o a votar. El desencanto o la desidia hay que revertirla desde dentro con acciones participativas y ejemplos de honestidad, compromiso, conocimiento y profesionalidad.

Por otra parte, otra cosa que siempre he criticado cuando me han preguntado, es la endogamia del sector, también histórica, pues siempre ha estado muy encerrado en sí mismo. Siempre ha habido reticencias

a abrir las puertas para que entrasen profesionales, ajenos al sector, que pudiesen explotarlo y gestionarlo en las mejores condiciones. Además, la desunión ha facilitado, a veces, que la Administración se haya aprovechado de esa división de la industria del taxi, y la endogamia ha provocado que se hayan tomado decisiones erróneas o poco acertadas al considerar que eran las mejores por tomarlas personas más vinculadas con el sector. Si se hubiesen dejado aconsejar por expertos externos, quizás hubiesen ayudado a que el sector se modernizase unos años antes y evitar lo que está sucediendo ahora mismo, que se está modernizando, pero de manera muy rápida y, quizás, en algunos momentos, precipitada.

¿Cree que podría estar en juego la supervivencia del sector?

No, en absoluto. Casi se puede hacer un símil con lo que pasó hace años con la aparición de la televisión, que se decía que iba a acabar con la radio y, en cambio, son compatibles. Si hablamos de VTC clásicas, siempre han existido para determinadas clases sociales al igual que los taxis de alta gama.

Por lo tanto, las VTC clásicas siempre han existido desde que existe el autotaxi porque siempre ha habido una clase social que ha querido aparentar o diferenciarse del taxi convencional. Lo que ha ocurrido es que, con la irrupción de las nuevas plataformas digitales, se ha roto ese modelo de VTC. La Administración también ha estado un poco lenta y falta de reflejos para adaptarse a estas nuevas corrientes, y todo se ha juntado para que, de forma rápida y a la carrera, hayan intentado ordenar el sector de la movilidad, que todavía está en esa situación.

Pero, pese a todo, el taxi tiene más de cuatro siglos de vida, ha sobrevivido a situaciones terribles e incluso más difíciles que las actuales, como fue la desaparición de la mayoría de los taxis de las ciudades durante la Guerra Civil. Por lo tanto, es impensable que un sector con tantos años de vida, que es la imagen de las ciudades y que está siempre con el ciudadano, pueda llegar a desaparecer. El taxi es mucho más que un servicio que te lleva de un punto a otro, te facilita, te ayuda, es solidario, y en situaciones de alarma social, está ahí para echar una mano y apoyar a los ciudadanos. No va a desaparecer, pero la situación se está alargando más de lo esperado porque hay mucha incertidumbre de qué va a suceder en un tiempo corto porque las cosas están cambiando rápidamente.

También es muy importante mejorar la formación del colectivo del taxi. Es verdad que el conductor es un

pequeño empresario, pero creo que hay que inculcarle una serie de valores, como si fuese un empleado de una gran empresa llamada 'Taxi' y de la que forman parte miles de trabajadores y vehículos. En el caso de la Comunidad de Madrid, cerca de 16.000, y a la hora de exigir, tienen mucha más fuerza 20.000 mil personas unidas, entre titulares de licencia y asalariados, que 20.000 personas divididas. Además, en el taxi se pasan muchas horas en soledad y el propietario de la licencia decide sus criterios de trabajo, y creo que es necesario que se unifique todo esto para que al final se vea que es un trabajo en equipo y no un trabajo individual.

Aun así, pienso que lo que se está haciendo ahora mismo va por el buen camino porque se trata de que el taxi siga siendo fiel a lo que siempre ha sido y que no intente mirarse en el espejo del otro, porque, a lo mejor, se estaría equivocando. Debe ser un servicio de cercanía y de gente profesional al volante, que conozca a la perfección la ciudad, que sepa atender a los usuarios y ser respetuosos con las normas, con la ciudad y con sus compañeros. Son casi psicólogos conduciendo vehículos y creo que debe mantenerse fiel a esas características de siempre, por eso ha cumplido cuatro siglos y medio.

¿Tiene pensado escribir algún otro libro relacionado con este sector?

Pues seguramente. En este momento estoy con otros proyectos editoriales, pero siempre me llega alguna petición para que continúe escribiendo sobre el taxi ya que se trata de un sector muy transversal y hay muchos colectivos implicados en la gestión, así que siempre hay historias que contar.

Además, este libro de la Historia del Taxi de Madrid se cierra en el año 2009, con el centenario del autotaxi, así que tengo la esperanza de que, en una década o en quince años, pueda prolongar esta historia para contar cómo se solucionó el problema que tiene ahora mismo. La primera edición del libro ya está agotada y espero que en breve salga una nueva edición.

Me gustaría terminar recordando que la historia es una oportunidad que el sector ha dejado pasar. A veces el pasado nos anuncia como será el presente y hasta el futuro porque el hombre siempre tiene la tendencia de tropezar en la misma piedra, incluso varias veces. Esperemos que por el bien del sector y de sus miles de trabajadores, que también será el bien de la ciudad y de los usuarios, el taxi apruebe ¡por fin! la asignatura pendiente del trabajo en equipo sin partidismos ni protagonismos.

Noticia

Londres deniega a Uber la licencia para operar en sus calles



La autoridad reguladora del transporte en Londres, Transport for London (TfL), negó por segunda vez a la multinacional Uber la licencia para que sus vehículos operen en la capital británica, tras detectar varias infracciones que comprometen la "seguridad" de los pasajeros.

Se trata de un duro golpe a la plataforma de movilidad porque Londres es el principal mercado europeo de la compañía, donde realiza 3,5 millones de viajes al año y tiene 45.000 conductores prestando servicios. Sin embargo, Uber continuará operando a la espera de que se consuma el proceso de apelación a esta decisión.

Aunque el organismo regulador admitió que Uber había introducido importantes mejoras en los últimos meses, considera "inaceptable" y "un riesgo para la protección y seguridad de los pasajeros" que la multinacional haya permitido que los pasajeros se hayan metido en vehículos con conductores que no disponen de licencias y no están asegurados.

El principal problema que fue detectado es la facilidad con la que los conductores pueden manipular la aplicación informática de Uber y falsificar su identidad, de forma que en al menos 14.000 trayectos el conductor real no era el que los pasajeros creían que era. Esto sucede porque los sistemas de Uber permiten a conductores no identificados subir sus fotografías a las cuentas de otros conductores, permitiéndoles así recoger pasajeros al hacerse pasar por el conductor que sí dispone del permiso para prestar servicio.

Asimismo, se detectó otro fallo muy grave, por el que conductores que habían sido despedidos o suspendidos podían crear una cuenta en la aplicación de Uber y utilizarla para transportar usuarios, poniendo en peligro nuevamente la seguridad de los pasajeros.

En este sentido, la responsable del departamento de TfL, Helen Chapman, recalcó que la seguridad de los usuarios es su "absoluta prioridad" y considera que "es claramente preocupante" que surjan estos problemas, "pero también lo es que no podamos tener la seguridad de que no vayan a surgir en el futuro problemas similares", aseguró.

Por su parte, el alcalde de Londres, Sadiq Khan, apoya la cancelación de la licencia por la falta de seguridad, aunque es consciente de que esta decisión "puede ser impopular entre los usuarios de Uber".

La licencia ya se suspendió en 2017

La licencia de Uber para operar data de 2012, pero ésta ya fue suspendida en septiembre de 2017 por "falta de responsabilidad corporativa en asuntos que tienen potenciales implicaciones sobre la seguridad pública", aunque pudo seguir operando mientras se resolvía el recurso que presentó.

En 2018 un juez concedió una licencia de 15 meses a la firma tras realizar cambios en los fallos que se habían detectado y, en septiembre, TfL le concedió una prórroga de dos meses que ahora vence y no se prorroga.

Conoce todas nuestras adaptaciones para taxi



Nueva instrucción de la DGT sobre patinetes eléctricos

Ni aceras, ni alcohol, ni móvil, ni auriculares



Debido al aumento de vehículos de movilidad personal (VMP) que están proliferando en las zonas urbanas, en la que estos vehículos se han convertido en un medio alternativo de desplazamiento para los ciudadanos, la Dirección General de Tráfico ha publicado una nueva instrucción transitoria sobre patinetes eléctricos en la que establece una serie de criterios clarificadores sobre el uso de estos vehículos.

La DGT prepara una nueva normativa para los VMP -todavía en fase de tramitación-, pero mientras tanto ha querido lanzar una instrucción transitoria dirigida a los usuarios de estos vehículos, a los ayuntamientos y a los agentes de la autoridad, hasta que se publique la normativa correspondiente que va en la misma línea de lo que se está debatiendo en la Unión Europea. "Era una petición que nos han realizado policías de tráfico, ante las situaciones que se están presentando en muchas ciudades y que inciden negativamente en la seguridad vial, en especial cuando afecta a los colectivos vulnerables" ha señalado Javier Villalba, subdirector de Normativa de la DGT.

La instrucción adelanta la definición prevista para los VMP en la modificación en trámite del Reglamento General de Vehículos con el objetivo de contribuir a la transparencia y a la competencia de los operadores afectados, empezando por los propios usuarios actuales y futuros.

Comportamientos sancionables

Para conocimiento tanto de los usuarios como de los policías de tráfico, la instrucción recoge también aquellos comportamientos indebidos y que son objeto de denuncia:

- **Alcohol y drogas.** Los usuarios de vehículos de movilidad personal tienen la obligación de someterse a las pruebas de alcohol y drogas, siendo sancionados, en caso de sobrepasar las tasas de alcohol permitidas, con la misma cuantía económica que si condujeran otro vehículo: 500 o 1.000 € en función de la tasa. Si el conductor da positivo en drogas, la multa serán 1.000 euros, y en ambos casos se inmovilizará el VMP.

En caso de negarse a someterse a dichas pruebas, en principio y salvo que la Fiscalía competente de la provincia pueda establecer otros criterios de cara a una posible imputación por delito tipificado en el artículo 379.2 del Código Penal -que siempre serán de aplicación preferente- serán denunciados como infracción administrativa.

Si el conductor da positivo a alcohol o droga, el VMP se inmoviliza, tal y como ocurre con el resto de vehículos.

- **Uso de teléfono móvil.** Al tratarse de conductores de vehículos, tienen prohibido conducir hacien-

do uso manual del teléfono móvil o de cualquier otro sistema de comunicación. La sanción sería de 200 €.

- **Auriculares.** También tienen prohibido conducir utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido. En caso de ser detectados se les denunciará por este precepto con 200 €.
- **Casco y otros elementos de protección.** A falta en estos momentos de una regulación en el Reglamento General de Circulación, el uso de estos elementos se regirá por lo que disponga la correspondiente Ordenanza Municipal. En el caso de que la Ordenanza regule el uso obligatorio de casco, el agente sancionará con 200 € y procederá a la inmovilización del vehículo de acuerdo con el artículo 104.1.c) del texto refundido de la Ley de Seguridad Vial.
- **No pueden circular por aceras y zonas peatonales.** El artículo 121 del RGC prohíbe la circulación de cualquier vehículo por las aceras (excepto a monopatinés, patines o aparatos similares que lo hagan exclusivamente a paso de persona) siendo sancionable con 200 €, con las matizaciones que puedan establecer las Ordenanzas Municipales.

- **Sin pasajero.** Los VMP y demás vehículos ligeros propulsados eléctricamente sólo autorizan para transportar a una persona, por lo que la circulación de dos personas en VMP es sancionable con 100 € de multa.
- **Prendas reflectantes o sistema de alumbrado.** Se considerará conducción negligente y por tanto punible cuando se realice conducción nocturna sin alumbrado ni prendas o elementos reflectantes, ya que en estos casos, el conductor no adopta la diligencia necesaria para ser visto por el resto de conductores ni la precaución necesaria para evitar ponerse en peligro. La sanción correspondiente es de 200 €.
- **Paradas y estacionamientos.** Las ordenanzas municipales son las que establecen las prohibiciones relativas a las paradas y estacionamientos de estos vehículos. Desde la DGT, se aboga para que la acera sea del peatón, pero su regulación es exclusivamente municipal.
- **Sanciones a menores.** En los casos de infracciones cometidas por menores de 18 años, los padres, tutores, acogedores y guardadores legales o de hecho, responderán solidariamente de la infracción cometida por el menor.

HACEMOS REALIDAD
TODAS TUS IDEAS
PARA MERCHANDISING



ACR

Promociones Publicitarias S.L.

www.catalogosanil.es
crisruiz.acrpromocions@gmail.com

Telf: 628 116 785

Noticia

Mejía: “Trabajaremos con toda la honestidad por y para el sector del taxi”

Hablamos con Ángel Julio Mejía, que, tras darle la razón la justicia, se convertiría en el nuevo presidente de la Gremial de Madrid



El pasado 16 de diciembre, conocíamos la noticia de que el juzgado de 1ª Instancia nº37 de Madrid anulaba en medida cautelar la Asamblea Extraordinaria de la Asociación Gremial de Autotaxi de Madrid que se había celebrado el 5 de noviembre de 2019 y provisionalmente como buenos los resultados de las elecciones anteriores ganadas por Ángel Julio Mejía Noguerales.

De este modo, la jueza estipula la anulación de los resultados electorales del 6 de octubre de 2019 y la convocatoria de nuevas elecciones para el 24 de noviembre.

“Esta suspensión provisional se extiende a cualesquiera acuerdos que hubieran podido adoptarse en la asamblea extraordinaria de 5/11/2019 y en particular al acuerdo convocando nuevas elecciones para el 24/11/2019 y a sus resultados. En su ejecución, ordeno a la junta directiva de la ASOCIACIÓN GREMIAL DE AUTO-TAXI DE MADRID la inmediata comunicación a los socios de que la convocatoria de elecciones y sus resultados han quedado provisionalmente suspendidos”, reza el auto.

Por lo tanto, y tal y como se explica en el auto, que se debe ejecutar de forma inmediata, se mantendrán los

resultados de las elecciones del día 6 de octubre, en las que había sido elegida la candidatura de Ángel Julio Mejía. Mejía y su junta directiva habían convencido a los asociados de Gremial y se convertían en los nuevos dirigentes de la asociación, derrotando así al hasta entonces presidente, Miguel Ángel Leal.

Mejía y sus compañeros de candidatura esperan que puedan tomar posesión de sus cargos lo antes posible, pues el auto judicial incide en que, aunque hay posibilidad de recurso, el dictamen debe ser ejecutado de forma inmediata y, por lo tanto, Mejía y su equipo deberían ocupar sus puestos en la Gremial.

Desde YOTAXI, hablamos con Ángel Julio para que nos explique los próximos pasos a dar:

Antes de nada, felicitarle, porque han sido unos meses duros, pero finalmente la justicia le ha dado la razón. Imagino que se siente muy satisfecho.

Sí, estamos bastante contentos porque creo que esto no es solo un logro mío y del equipo que hemos formado. Es el logro de la justicia y de los taxistas de Madrid; del esfuerzo compartido y del trabajo en común para tratar de revertir una situación dramática, así que no es solo un mérito mío, sino de cientos de compañeros que han estado ahí –unos más visibles y otros menos–,

pero el mérito y el esfuerzo se lo agradezco infinitamente al colectivo del taxi y a mis compañeros taxistas que han confiado plenamente en nosotros.

Esperamos que ahora se haga justicia y vamos a analizar las irregularidades que entendemos que ha habido y ojalá se esclarezca todo lo antes posible.

¿Qué es lo primero que va a hacer como presidente de Gremial?

Lo primero es ver en qué situación económica se encuentra la asociación porque se ha hecho una venta parcial del edificio totalmente ilegal, con unos números escandalosos. Se supone que se tenía que haber vendido por cinco millones y aparecen cuatro. Vamos a ver qué se puede hacer en este sentido para poder revertir esta situación y luego, ya en el día a día de los taxistas, tenemos mucho trabajo con todo lo que está pasando.

Vamos a volver a darle a nuestra asociación el prestigio, el caché y la posición donde tiene que estar y de

donde nunca se tendría que haber ido. Hay que recuperar la asociación para los socios, pues para mí es fundamental que se sientan a gusto en su casa y corregir todo lo anómalo para pelear con la administración aquellos puntos que creemos que tenemos que pelear.

Aprovecho para preguntarle qué le parece la tarifa ecológica que propone Almeida.

Ahora no conozco en profundidad lo que han acordado en lo que respecta al sistema tarifario porque hemos llegado tarde. No se nos ha informado, no hemos estado en reuniones ni hemos mantenido conversaciones con la administración en este sentido, así que estamos esperando para ver lo que han negociado.

Queremos retomar la entidad y esclarecer todo lo que hay anómalo y después seguiremos dando pasos. Esperemos que las circunstancias nos vayan favoreciendo, y que por el bien de la asociación y de los taxistas de Madrid, podamos hacer frente a todo lo que hay, que es mucho, y nos pondremos a trabajar con toda la honestidad por y para el sector del taxi.

El sistema de gestión de flotas de taxis Flexible y Seguro

Fiable | Seguro | Sencillo | Potente | Escalable | Innovación continua.



www.dtaxis.com

Demesix Dealers Solutions
Avda. Madrid, 197 .36.214 Vigo
986 26 62 54





Entrevista

Eloy Lozano

Presidente de la Asociación Gremial del Taxi de Alcalá

Lozano comenta que los taxistas de Alcalá se sienten inseguros tras el asesinato de su compañero: "Estamos indefensos. Cuando se monta alguien en tu taxi no sabes sus verdaderas intenciones"

Antes de nada, preguntarle cómo se encuentran tras lo sucedido.

Pues nos encontramos mal, estamos con miedo porque yo tengo la opinión de que cuanto menos difusión se le de a este tipo de cosas, mucho mejor. No por crear alarma social, sino porque cuantas menos ideas se les de a esta gente descerebrada, mucho mejor. Al tratarse de un servicio público, es normal tener conflictos y desconfiar de gente que sube con mala imagen, pero ahora mismo tenemos miedo en el cuerpo.

¿Se sienten más inseguros?

Sí, porque estamos indefensos. Cuando se monta alguien en tu taxi no sabes cuáles pueden ser sus verdaderas intenciones. Evidentemente, si se monta gente mayor que quiere que la lleves al hospital, no desconfías, pero, sobre todo, los fines de semana, que la gente se pasa más con la bebida, pues el riesgo es mayor y nos sentimos más indefensos.

¿Sabe si la Policía ya tiene una lista de posibles sospechosos o hay alguna novedad en la investigación?

No tenemos ni idea. Por el puesto que ocupó he estado en contacto directo con la Policía, pero se ha limitado a decirme que está todo bajo secreto de sumario. Lo único que me han dicho es que por favor tengamos paciencia y que no nos preocupemos, que se está encargando de la investigación uno de los mejores equipos y lo van a coger.

Por el resto, no sabemos si hay una o más personas implicadas en el asesinato, si es hombre o mujer...Todas las informaciones que han salido en prensa, como la de que se busca un hombre bajito y de complexión delgada, no sé de donde las han sacado porque la policía no nos ha facilitado ningún dato. También se ha dicho que nuestro compañero recibió diez puñaladas, pero a nosotros no nos han dicho esto y, ni tan siquiera sabemos si el arma blanca era un cuchillo.

Tras el trágico suceso, la presidenta de la Comunidad de Madrid se reunió con el taxi para tratar, sobre todo, la falta de seguridad en el gremio. Se puso sobre la mesa el posible uso de cámaras. ¿Qué le parece?

El día que se conoció el suceso, hicimos una concentración en el centro de Alcalá, para guardar cinco minutos de silencio. Antes de que se produjese dicha concentración, yo estuve hablando con alcaldía acerca de lo que había sucedido y cómo había podido pasar algo así.

Por lo tanto, antes de que la Comunidad de Madrid convocase a las asociaciones a una reunión urgente, a mí ya me dijo el alcalde que nosotros íbamos a poner medidas de seguridad. Desde alcaldía me dijeron que me encargase yo de buscar qué medidas de seguridad creíamos convenientes y, de hecho, estamos en contacto con varias empresas que se dedican a ello.

¿Y cuál es su propuesta en este sentido?

Estamos perdidos. Vamos a reunirnos con varias empresas y ver qué es lo más viable para el sector. Las cámaras de videovigilancia pueden ser una opción y también se habló de llevar en el luminoso del techo la palabra SOS. Yo, particularmente, no lo veo, sim-

plemente porque, por ejemplo, donde sucedieron los hechos es una zona muy tranquila, contrariamente a lo que se ha dicho en muchos medios de comunicación. El asesino conocía Alcalá y sabía que la zona a donde dirigió al taxista no es una zona de paso; le iría indicando y cuando llegó allí fue cuando nuestro compañero se llevó la desagradable sorpresa. Con esto quiero explicar que, como no era una zona de paso, por mucho que hubiese indicado la palabra SOS, nadie la habría visto porque no pasa nadie por ahí.

Las cámaras sí que creo que son una buena opción, así como el botón del pánico, que automáticamente te conecta con el 112, e incluso te ponen unos altavoces en el vehículo para que el personal del 112 pueda escuchar toda la conversación. Otra medida son los localizadores GPS, pero nosotros ya los llevamos por posibles reclamaciones que nos puedan llegar y verificar así la ruta realizada. De hecho, nosotros le hemos tenido que entregar los discos duros a la Policía para que verifique la ruta que realizó nuestro compañero José Luis.

¿Y con respecto a las mamparas?

La mampara está totalmente descartada. Además, no es una medida de seguridad porque aquí en Madrid han atracado a compañeros que la llevaban instala-

da. Además, tienen que estar homologadas y no son estándar, así que cuando cambies de vehículo, tienes que cambiar la mampara también. Luego, para poder llevarla, el vehículo tiene que tener salidas de aire traseras, para que a lo ocupantes les llegue tanto la calefacción como el aire acondicionado, y, a la vez, su instalación impide desplegar los airbags laterales, algo que no está permitido.

Yo creo que no es efectiva porque, como he dicho, hay compañeros de Madrid que, aún llevando mampara, han sufrido atracos. Puede suceder que, cuando llegas al destino solicitado, el pasajero te diga que se baja para pagarte en mano y, al bajar la ventanilla, te ataque. O te pida que por favor le bajes el equipaje, por lo que el taxista ya se está exponiendo al tener que bajar del vehículo.

Por lo tanto, a lo mejor lo ideal es combinar varias medidas de seguridad para que sean realmente efectivas. El Ayuntamiento no nos va a poner trabas puesto que ha delegado en nosotros, así que, en cuanto las empresas nos presenten sus proyectos, nos reuniremos con el Ayuntamiento para analizarlas en profundidad y adoptaremos aquellas medidas que sean mejores para preservar nuestra seguridad.

EsRadio GALICIA
SANTIAGO DE COMPOSTELA 87.6FM - VIGO 101.9FM
LA CORUÑA 102.7FM - ORENSE 89.3FM -
www.esradio.fm

ES LA MAÑANA DE FEDERICO
con Federico Jiménez Losantos
de lunes a viernes, de 06:00 a 12:00h.

- Es la Tarde de Dieter**
con Dieter Brandau
de lunes a viernes, de 16:00 a 19:00h.
- En casa de Herrero**
con Luis Herrero
de lunes a viernes, de 20:00 a 23:00h.
- El Primer Palo**
con Juanma Rodríguez
de lunes a jueves, de 23:00 a 00:30h.
viernes, de 23:30 a 00:30h.
- Sin Complejos**
con Luis del Pino
sábados y domingos, de 08:00 a 11:00h.

Los coches de gas natural se duplican en España desde 2017

El gas natural continúa plantando cara a la electricidad en lo que a movilidad se refiere y así lo reflejan los datos, pues las ventas de este tipo de vehículos siguen disparándose en España.

Tal y como ponen de manifiesto los números, las ventas de los coches propulsados con este combustible se han duplicado en España desde el año 2017, de modo que se están consolidando como una fuerte alternativa a los vehículos híbridos, híbridos enchufables y eléctricos.

Según un informe de la asociación Gasnam, España ha pasado de contar con 8.400 vehículos de gas natural en 2017 a 14.200 unidades en 2018 y más de 21.000 en octubre de 2019, cuando todavía quedaban dos meses para que finalizase el año. Por lo tanto, estos datos dibujan una curva ascendente en lo que se refiere a la venta de vehículos propulsados con gas natural.

Uno de los alicientes para que la gente se decante por adquirir vehículos de este tipo es que cuentan con el distintivo ECO de la DGT, dado que generan un 80 % menos de NOx (Óxidos de Nitrógeno), hasta un 100 % menos de partículas contaminantes y casi un 15 % menos de CO₂. Este distintivo trae consigo determinadas ventajas para los conductores, como circular sin limitaciones por el centro de las ciudades y otro tipo de cuestiones, que, sin duda, son un gran incentivo dados los protocolos anticontaminación que se están poniendo en marcha en las grandes ciudades.

La venta de coches eléctricos crece un 72 % en lo que llevamos de 2019

Las matriculaciones de vehículos eléctricos en España se situaron en 955 unidades en noviembre, suponiendo una subida del 9,14 % en comparación con el mismo mes del ejercicio anterior.

Según los datos facilitados por Ideauto para la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac), en lo que va de año se efectuó la entrega de un total de 11.178 unidades en lo, lo que representa una progresión del 72,06 %.

Con respecto a las ventas de vehículos híbridos enchufables, se alcanzó un volumen mensual de 837 unidades, un 73,29 % más. Sin embargo, en lo que va de año la cifra de unidades vendidas alcanzó las 6.643, un 36,74 % más.

Por otro lado, en noviembre se vendieron 1.763 vehículos de gas en España, un 30 % menos, y 31.463 unidades desde enero, lo que representa un incremento del 35,9 % en comparación con dicho período de 2018.

Por su parte, los vehículos híbridos registraron el mayor volumen de entre los modelos alternativos, con 11.791 matriculaciones en noviembre, un 87,28 % más, mientras que las entregas en lo que va de año alcanzaron las 98.396 unidades, un 40,43 % más.

Además, en España se matricularon 53.602 vehículos de gasolina en noviembre, un 2,83 % menos, y 714.137

unidades desde enero, un 2,51 % más, al tiempo que las entregas de diésel totalizaron 44.167 unidades el mes pasado, un 4,28 % menos, y 518.195 unidades desde enero, un 19,77 % menos.

Cataluña completa su red pública de carga rápida con 130 estaciones para vehículos eléctricos

La Generalitat completará con 23 estaciones en 19 municipios la red pública de carga rápida para vehículos eléctricos, finalizando así el despliegue del Plan estratégico para el desarrollo de infraestructuras de carga para el vehículo eléctrico en Catalunya 2016-2019 (Pirvec).

La instalación de estas estaciones permitirá que ningún punto de Catalunya quede a más de 30 kilómetros de un punto de recarga. De este modo, habrá un total de 130 estaciones repartidas en 75 municipios.

Las 23 nuevas estaciones se situarán en 19 municipios: se instalarán 2 a Solsona (Lleida), en Montblanc (Conca de Barberà), en Gandesa (Tarragona), y en la Espluga de Francolí (Conca de Barberà); y 1 en Pont de Suert (Lleida), en Les Borges Blanques (Les Garrigues), Amposta (Tarragona), Vilanova y la Geltrú (Barcelona), Banyoles (Girona), Tremp (Lleida), Mollerussa (Pla d'Urgell), Pals (Baix Empordà), Puentes (la Noguera), Santa Margarida i els Monjos (Barcelona), Santa Coloma de Queralt (Conca de Barberà), Calaf (Anoia), Guissona (la Segarra), Alcover (Alt Camp) y Juneda (Garrigues).

La Generalitat ha destinado 864.750 euros a incentivar y desplegar la instalación de estas estaciones, mientras que desde 2016 el Institut Català d'Energia (Icaen) ha destinado más de tres millones de euros al despliegue de esta red, cuya gestión irá a cargo de los correspondientes ayuntamientos y corporaciones locales.

Se podrá acceder a todas las estaciones con cualquiera de las tarjetas de usuario emitidas por las corporaciones locales que gestionan las estaciones gracias a la alianza de municipios para la interoperatividad. Además, se ha hecho un mapa visor de estaciones de recarga para que los usuarios puedan consultar la ubicación y el estado de los puntos de recarga en tiempo real.

La contaminación causa 10.000 muertes al año en España y 7 millones en el mundo

La contaminación atmosférica causa unos 7 millones de muertes en todo el mundo y más de 10.000 fallecimientos solo en España, según lo confirman los últimos datos de las sociedades médico-científicas y de la Organización Mundial de la Salud (OMS).

La Agencia Europea de Medio Ambiente confirma también que existe una estrecha relación entre el cambio climático y la calidad del aire. Según la OMS, un promedio de 9 de cada 10 personas en el mundo respiran aire contaminando, provocando que cerca de 7 millones fallezcan a causa de la exposición a las partículas finas que se encuentran en el aire.

De acuerdo con sus informes, la contaminación del aire causa el 24 % de todas las muertes de adultos por cardiopatías, el 25 % de las muertes por accidentes cerebrovasculares, el 43 % de los fallecimientos por enfermedad pulmonar obstructiva crónica (EPOC) y el 29 % de las muertes por cáncer de pulmón.

Con respecto a España, la Sociedad Española de Neumología y Cirugía Torácica (SEPAR) alerta de que en España el 35 % de la población respira aire contaminado y se producen en torno a 10.000 muertes al año relacionadas con los contaminantes atmosféricos, según datos del Instituto de Salud Carlos III.

Reduce costes de gestión en los servicios de abonados y taxistas

- Gestión de servicios a abonados.
- Factura automática a abonados y taxistas.
- Firma y facturación desde el taxi.
- Portal web para abonados y taxistas.
- Liquidaciones y cuotas de taxistas.
- Geolocalización.
- Gestión de propietarios y asalariados.

www.factutaxi.com

 **FactuTaxi**

Mejora la gestión de servicio y facturación de tu cooperativa

Ya son más de 2.000 taxis que se gestionan con FactuTaxi

Solicita una prueba ya llamando al +34 93 785 27 04 o escríbenos a info@kubyssoft.com

Taxi internacional

El taxi en Buenos Aires

Buenos Aires, oficialmente Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y también llamada Capital Federal por ser la sede del gobierno federal, es la capital y la ciudad más poblada de Argentina. Situada en la región centro-este del país, sobre la orilla occidental del Río de la Plata, es una urbe de casi tres millones de habitantes que, a su vez, está rodeada por la conurbación del Gran Buenos Aires, que alberga a otras doce millones de personas.



Sus gentes, su gran riqueza monumental y otras singularidades de esta urbe, la han convertido en un destino turístico de primer orden. Se trata de una de las ciudades más europeas del continente americano, y, de hecho, se la ha llegado a denominar el París de Latinoamérica.

Además, Buenos Aires cuenta con una extensa red de transporte público con diversas modalidades de movilidad, y, por lo tanto, es muy fácil desplazarse por todo el conglomerado urbano. Dentro de las modalidades existentes, el taxi se trata de la alternativa más cómoda y rápida para moverse por la ciudad -además de económica-, especialmente por la noche, cuando otros medios de transporte dejan de funcionar.

La flota de taxis de Buenos Aires es un icono de la Ciudad y una de las más grandes y eficientes de la región con más de 37 mil autos que prestan servicio todos los días. Esto significa que hay, aproximadamente, un taxi por cada 70 habitantes, una proporción alta si se compara con la de otras ciudades. Tomando como ejemplo Madrid, hay alrededor de 15.600 taxis por 6,6 millones de habitantes, por lo que hay un taxi por cada 400 y pico de habitantes. En el caso de Nueva York, esta proporción es todavía más alta, con un taxi por cada 650 ciudadanos.

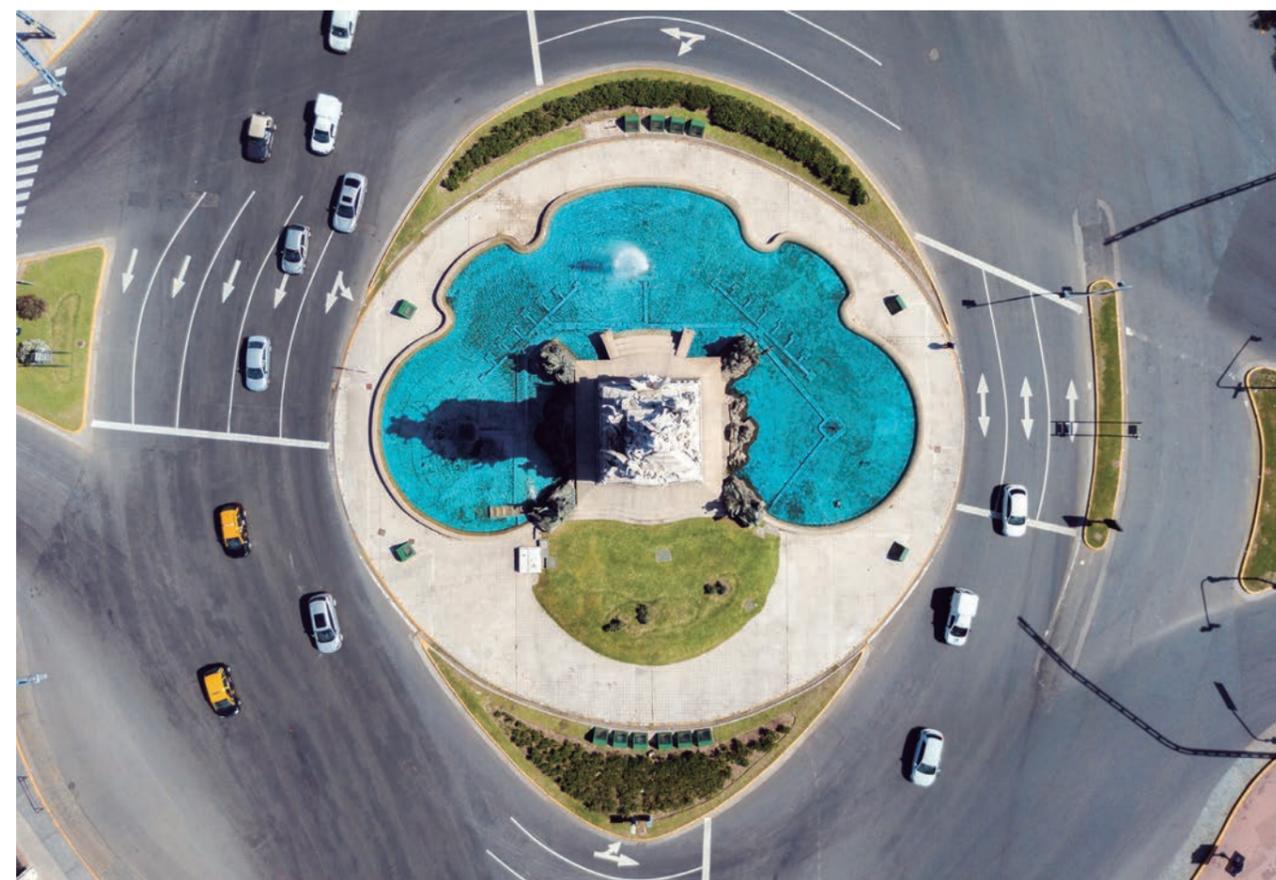
Por lo tanto, es fácil encontrar un taxi disponible en Buenos Aires. Son todos de color negro con el techo amarillo y con un círculo en ambas puertas delanteras con la palabra "TAXI" en su parte superior, "GCBA" en su parte inferior, y en el medio el número de la licencia.

En cuanto a las tarifas, son más económicas que las de otras ciudades. La bajada de bandera se sitúa en 45,80 pesos argentinos (0,70 euros) y 4,58 pesos (0,070 euros) por cada 200 metros de recorrido o minuto de espera en caso de que el taxi tenga que permanecer detenido. En el caso de los viajes realizados fuera de la Ciudad de Buenos Aires, sin regresar en el mismo taxi, podrían conllevar un recargo por el recorrido que el vehículo deba realizar para volver a la urbe.

Los taxistas no te cobrarán suplemento por transportar equipaje de mano o bulto cuyas medidas no excedan de 0,90 x 0,40 x 0,30. Por otro lado, los servicios nocturnos -que sería desde las 22:00 hasta las 6:00 horas- cuentan con un incremento del 20% en el valor del viaje.

Los remises, los UTC de Argentina

Además de los miles de taxis que recorren las calles de Buenos Aires a diario, hay otra modalidad de transporte que se conoce como remises, el nombre que



utilizan para referirse a los vehículos de alquiler con conductor o VTC.

Es el nombre que se utiliza en algunos países de América del Sur para referirse a los vehículos de alquiler con conductor o VTC. En Buenos Aires hay unas 2.500 unidades operando y sus servicios son similares a los que prestan las VTC tradicionales en España.

Este tipo de vehículos se diferencian de los taxis oficiales en varias cosas. En primer lugar, por lo general no son de un color en concreto, tal y como sucede con los taxis, y llevan una placa especial para facilitar su identificación. Además, no llevan taxímetro, por lo que el precio final se tiene que determinar de antemano con el conductor, en función del trayecto a realizar y no se pueden detener en la calle para recoger pasajeros, solo se pueden reservar en una agencia o por teléfono.

En conflicto contra Uber y Cabify

La lucha del sector del taxi contra las multinacionales de transporte comenzó con el desembarco de la plataforma Uber en Buenos Aires en marzo de 2016. La compañía californiana empezó a operar en la ciudad pese a no tener los permisos necesarios para hacerlo. Desde entonces, los taxistas de Buenos Aires han tomado las calles para protestar contra la actividad de este tipo de plataformas de transporte. Durante los últimos meses, la situación se ha recrudecido y los profesionales del taxi han secundado constantes movilizaciones para reclamar la regulación y control de multinacionales como Uber y Cabify.

En el caso de Cabify, la compañía empezó a prestar servicio porque contaba con los permisos requeridos, pero, aunque fue habilitada para disponer de 600 vehículos para operar como remises, los taxistas denunciaban que hay miles de ellos trabajando por las calles de Buenos Aires. Por lo tanto, según apuntan las aso-

ciaciones de taxistas porteños, la empresa está operando de forma ilegal, haciendo competencia desleal al servicio público del taxi.

Por su parte, el Gobierno porteño concibe a Uber como un servicio de transporte de pasajeros y, por lo tanto, exige que se adapte al Código de Tránsito y Transporte y a la ordenanza 17561, que regula a los remises, que son, como explicamos anteriormente, los VTC españoles. Sin embargo, desde Uber sostienen que su empresa brinda un servicio de intermediación entre privados.

De hecho, en noviembre del año pasado, el Gobierno porteño aprobó una ley para frenar el avance de esta aplicación al endurecer las penas a quienes transporten pasajeros de manera ilegal, como hace Uber, que consiste en la retención de la licencia y multas de unos 200.000 pesos.

Tras las protestas de los taxistas en varios puntos de la Ciudad, la Sala III de la Cámara de Apelaciones en lo Penal Contravencional y de Faltas de la Ciudad de Buenos Aires elevó el expediente de la causa Uber al Tribunal Superior de Justicia (TSJ) porteño para que se expida sobre la legalidad o ilegalidad de la actividad.

Los taxistas esperan que el TSJ se pronuncie próximamente y determine que Uber no puede continuar operando. Asimismo, confían en que el jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Horacio Rodríguez Larreta, tome las medidas pertinentes y decrete el bloqueo y cese de actividades de la multinacional Uber y exija a Cabify que paralice los vehículos que no están habilitados para operar en el ámbito de la ciudad. Mientras tanto, los profesionales del gremio continuarán tomando las calles de la ciudad para luchar contra estas plataformas que tantos perjuicios están causando a los taxistas porteños.



Uida sana

Cómo reducir la exposición a la contaminación al volante

La contaminación en las ciudades es una de las grandes preocupaciones de hoy en día. Sin embargo, el mayor peligro podría no estar solo en las calles, sino encontrarse también en los espacios cerrados. Los espacios interiores con frecuencia muestran una contaminación en el aire más elevada que la que existe en el exterior. De hecho, según la Organización Mundial de la Salud (OMS), casi un 30 % de los interiores suele tener importantes problemas en lo que a la calidad del aire se refiere.

Es un hecho que pasamos la mayor parte del día en espacios cerrados y el vehículo forma parte de ellos. En el caso de los taxistas, el vehículo es su principal herramienta de trabajo y donde pasan la mayor parte del día, por lo que es imprescindible que eviten, por todos los medios, la contaminación y la baja calidad del aire para mantener un ambiente saludable, tanto para ellos como para sus pasajeros.

Una investigación presentada en el Congreso Internacional de la Sociedad Respiratoria Europea, que se celebró en Madrid a finales de septiembre de este año, puso de manifiesto que los taxistas son los trabajadores que experimentan las exposiciones más altas al carbono negro, un indicador de los gases del motor diésel, en comparación con los trabajadores de correos, los conductores de camiones, los trabajadores de servicio de emergencia y los de limpieza, entre otros.

Las consecuencias de esta exposición a gases de combustión procedentes del vehículo, así como de la contaminación ambiental, pueden conllevar circunstancias negativas para la salud, siendo predominantes las

irritaciones de la piel y alergias en el caso de contacto directo con productos químicos, así como experimentar otro tipo de síntomas, como mareos, náuseas e incluso pérdidas de conocimiento, en el caso de la exposición continuada a gases. A la larga, todos estos síntomas pueden desencadenar en enfermedades más graves, principalmente respiratorias y cardiovasculares, además de aumentar el riesgo de padecer algún tipo de cáncer.

Aire contaminado en el interior del vehículo

El interior de nuestros vehículos contiene partículas contaminantes procedentes de los materiales que lo forman, así como del exterior, que entran por el sistema de climatización. De hecho, numerosos estudios hacen hincapié en que el aire del interior del vehículo suele estar hasta cuatro veces más contaminado que el del exterior.

Esto sucede porque las partículas contaminantes del exterior están entrando continuamente a través de los conductos de ventilación y, de este modo, se suman a las que hay en el interior. Este factor se multiplica al circular por determinadas zonas con altos niveles de contaminación, como las áreas metropolitanas.

Los taxistas, por lo tanto, pasan la mayor parte de la jornada sobreexposados a altos niveles de contaminación. Sin embargo, hay todavía muy poca información sobre los contaminantes del interior de los coches y la mayoría de conductores no está concienciado de los peligros de adoptar determinadas acciones, como conducir con las ventanas abiertas durante largos periodos.

Consejos para evitar la exposición a la contaminación

Aunque en cierto modo no podemos evitar totalmente la exposición a la contaminación, pues es un problema que está a la orden del día, sí podemos adoptar algunas precauciones básicas para respirar aire de mayor calidad y salvaguardar nuestra salud. A continuación, te mostramos unas pautas a seguir, que, en el caso de los profesionales de taxi, se vuelven fundamentales para ayudar a reducir la cantidad de sustancias nocivas de su interior:

- **Mantener las ventanillas cerradas**

Muchos taxistas optan por conducir a través de la ciudad con las ventanas abiertas, un gesto común con el que se recoge toda la contaminación presente en el aire, provocando que estén respirando concentraciones altas de partículas ultrafinas, muy dañinas para la salud. Por lo tanto, es imprescindible llevar las ventanillas cerradas mientras circulamos por la ciudad para evitar la exposición a los altos niveles de contaminación.

- **Reciclar el aire del habitáculo**

El sistema de climatización tiene como función principal regular la temperatura, pero también ha de renovar el aire para preservar los niveles de oxígeno necesarios tanto para el conductor como para los pasajeros.

El botón de reciclaje del aire sirve para evitar que entre aire sucio. Al activarlo, circulará el aire del interior del vehículo, evitando que acceda polución al interior del coche. Por ejemplo, es muy útil cuando circulamos por grandes ciudades o por entornos con mucha contaminación, o cuando nos encontramos en medio de un atasco.

Eso sí, hay que tener en cuenta que, aunque este mecanismo es muy útil, no debemos dejarlo puesto más de 10 minutos, pues puede crear condensación en las lunas y provocar somnolencia. Otra cosa que se debe hacer es ventilar el habitáculo siempre se se pueda,

pero se debe hacer en un espacio tan natural como sea posible para que la calidad del aire sea buena.

- **Limpiar frecuentemente el vehículo y mantener en buen estado los filtros de aire**

Para lograr reducir los agentes contaminantes que se depositan en el interior del vehículo, es necesario limpiar y aspirar frecuentemente el habitáculo de nuestro coche para deshacernos de los restos acumulados.

En la medida de lo posible, se recomienda utilizar productos de limpieza ecológicos para esquivar cualquier tipo de sustancia química nociva. Además de esto, es fundamental tener un buen mantenimiento de los filtros del sistema de ventilación y climatización del vehículo y renovarlos siempre que sea necesario.

- **Elegir vehículos con materiales menos nocivos para la salud**

Los materiales de los que están compuestas las diferentes partes del interior del vehículo pueden marcar la diferencia. Los tapizados, alfombrillas y demás elementos del interior que están fabricados a base de plásticos, colas y pinturas, desprenden partículas nocivas que suelen denominarse Compuestos Orgánicos Volátiles (COVs).

Aunque no es la causa más importante de la exposición a los agentes contaminantes, todo suma. Por ello, la calidad del aire que respiramos en el interior del coche va a depender también de los componentes del vehículo que compremos.

En definitiva, los profesionales del taxi, y los conductores en su conjunto, deben seguir todas estas recomendaciones para tratar de evitar, en la medida de lo posible, la sobreexposición a la polución mientras conducen. La calidad del aire en el interior de nuestro automóvil es un asunto de suma importancia, y cuanto más para los taxistas, que pasan la mayor parte del día conduciendo y de ellos depende su salud, pero también la de sus pasajeros.



**SIEMPRE
QUE LO NECESITES,
AHÍ ESTAREMOS.**

**A TU SERVICIO,
EL TAXI DE TODA LA VIDA,
EL QUE NUNCA TE FALLA**

www.yotaxi.es



Agenda cultural

A Coruña

Última tournee



Fecha: 23 y 24 de enero
Lugar: Teatro Colón, A Coruña
Hora: 20:30 h

Dani Martínez. ¡Ya lo digo yo!



Fecha: 25 de enero
Lugar: PALEXCO, A Coruña
Hora: 20:30 h

Beret



Fecha: 8 de febrero
Lugar: Coliseum, A Coruña
Hora: 21:00 h

Ismael Serrano



Fecha: 1 de febrero
Lugar: Teatro Colón, A Coruña
Hora: 20:30 h

Los Punsetes



Fecha: 14 de febrero
Lugar: Garufa Club, A Coruña
Hora: 22:00 h

Marlon



Fecha: 29 de febrero
Lugar: Garufa Club, A Coruña
Hora: 22:30 h

Circlassica



Fecha: del 27 de febrero
al 1 de marzo
Lugar: Teatro Colón, A Coruña
Hora: consultar

A Mariscada dos Idiotas



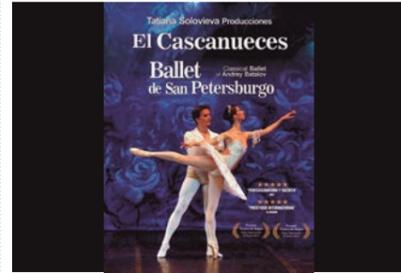
Fecha: 3 de enero
Lugar: Auditorio Abanca,
Santiago de Compostela
Hora: 21:00 h

Viva Suecia



Fecha: 17 de enero
Lugar: Sala Capitol,
Santiago de Compostela
Hora: 21:00 h

El Ballet de San Petersburgo: El Cascanueces



Fecha: 22 de enero
Lugar: Auditorio Abanca,
Santiago de Compostela
Hora: 20:30 h

La Bien Querida



Fecha: 24 de enero
Lugar: Sala Malatesta, Santiago
de Compostela
Hora: 22:00 h

La Penúltima: tributo a Joaquín Sabina



Fecha: 24 de enero
Lugar: Sala Capitol,
Santiago de Compostela
Hora: 22:00 h

Juancho Marqués



Fecha: 2 de febrero
Lugar: Sala Capitol,
Santiago de Compostela
Hora: 20:00 h

The Aristocrats



Fecha: 5 de febrero
Lugar: Sala Capitol,
Santiago de Compostela
Hora: 00:00 h

Corteo. Cirque du Soleil



Fecha: del 5 al 9 de febrero
Lugar: Pabellón Multiusos Fontes
Do Sar, Santiado de Compostela
Hora: consultar

Alba Reche



Fecha: 8 de febrero
Lugar: Sala Capitol,
Santiago de Compostela
Hora: 19:00 h

Rulo y la Contrabanda



Fecha: 22 de febrero
Lugar: Sala Capitol,
Santiago de Compostela
Hora: 22:00 h

Dakidarría + Funkiwis



Fecha: 23 de febrero
Lugar: Sala Malatesta, Santiago
de Compostela
Hora: 21:30 h

Lugo

Noche de monólogos



Fecha: 21 de febrero
Lugar: Auditorio Municipal
Gustavo Freire
Hora: 21:00 h

Ourense

Bertín Osborne



Fecha: 11 de enero
Lugar: Auditorio Municipal
Hora: 21:30 h

Pontevedra

Quique González



Fecha: 25 de enero
Lugar: Pazo da Cultura,
Pontevedra
Hora: 21:00 h

A Mariscada dos Idiotas



Fecha: 4 de enero
Lugar: Teatro A Fundación e, Vigo
Hora: 20:00 h

El Lago de los Cisnes



Fecha: 10 de enero
Lugar: Auditorio Palacio de
Congresos Mar de Vigo
Hora: 21:00 h

Metalmania



Fecha: 17 de enero
Lugar: Sala Masterclub, Vigo
Hora: 23:00 h

India Martínez



Fecha: 24 de enero
Lugar: Auditorio Palacio de
Congresos Mar de Vigo
Hora: 21:00 h

La Cooperativa de Taxis de Vigo lleva a los mayores a ver el alumbrado navideño

Se cumple la tercera edición de esta iniciativa solidaria

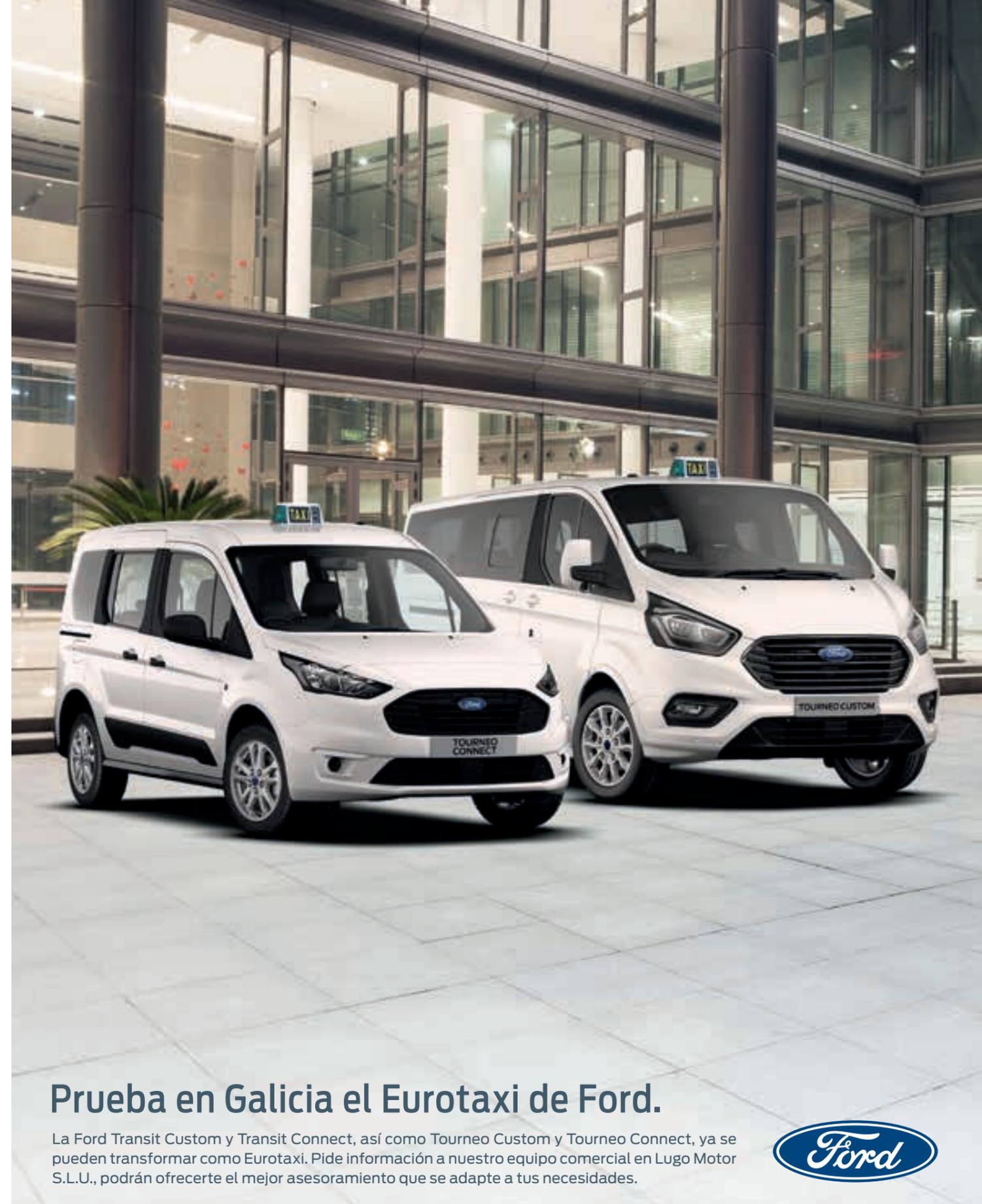


Los ancianos de diferentes residencias pudieron ver de cerca la magnitud del alumbrado navideño de Vigo gracias a los taxistas de la Central Radio Taxi de Vigo, presidida por Manuel Chorén.

Por tercer año consecutivo, el pasado 23 de diciembre, 50 profesionales del sector llevaron a unos 180 ancianos por las calles del centro de Vigo para que pudiesen descubrir, en primera persona, los 10 millones de luces que iluminan la ciudad olívica estas navidades y otros grandes atractivos, como la noria gigante de más de 50 metros.

Manuel Chorén destacó, en la presentación de esta iniciativa altruista, que "entre 8 y 12 mayores de todas las residencias de Vigo" iban a disfrutar este año del alumbrado navideño de Vigo. También destacó que se trata de un acto "emocionante e impresionante" y, sin duda, "lo más bonito de la Navidad".

Por su parte, el alcalde de la ciudad, Abel Caballero, felicitó un año más a la Central Radio Taxi de Vigo por llevar a cabo "una acción solidaria de un contenido excepcional" y por estar siempre al lado de la ciudad, "buscando mejoras y dando un mejor servicio, que ya es muy bueno", sentenció.



Prueba en Galicia el Eurotaxi de Ford.

La Ford Transit Custom y Transit Connect, así como Tourneo Custom y Tourneo Connect, ya se pueden transformar como Eurotaxi. Pide información a nuestro equipo comercial en Lugo Motor S.L.U., podrán ofrecerte el mejor asesoramiento que se adapte a tus necesidades.



Lugo Motor S.L.U.
Crta. Coruña nº47 - 27.003 Lugo

982202021
607026430

Gama Ford Tourneo Custom y Tourneo Connect sin opciones: Consumo WLTP Ciclo Mixto de 5,3 a 9 l/100km. Emisiones de CO₂ WLTP de 140 a 237 g/km (de 116 a 183 g/km NEDC), medidas conforme a la normativa vigente. Los valores de emisiones de CO₂ pueden variar en función del equipamiento seleccionado. Los valores NEDC serán los que se consideren para el cálculo de la fiscalidad asociada con la adquisición del vehículo.