

#ElTaxiUnido

I  TAXI

TRIBUNA de OPINIÓN

INVITADO: Jaime Galán,
Universal Taxi Group.

TURISTEA: Carrión de
Calatrava

**CONCURSO DE
FOTOGRAFÍA**
#PhotoTAXI2019

**MOVIMIENTOS Y
COLECTIVOS:** Coorpen,
Coordinadora de
Pensionistas de Madrid

PANORAMA: Manifestación
por la defensa de los
Servicios Públicos
19SEP2019

REDES: Miembros de la
Asociación ElTaxiUnido

PAPELES PARA EL PROGRESO
por Jorge Botella

**TAKE A
TAXI**
**#Mejor
en TAXI**



TRIBUNA de OPINIÓN

Dismorfofobia

En el sector del taxi, ha habido siempre gente interesada en explotarlo. “Ha habido”, sí, y HAY, es decir: los sigue habiendo (y los habrá siempre), es una situación ante la cual **tenemos la obligación de plantar cara.**

Desde hace ya varios años, desde diversos grupos y niveles de las Administraciones, se fomentaban reuniones relativas a las **Smart Cities** (entiendo que todos sabéis de qué va, sirva de resumen decir que una Smart City es aquella ciudad capaz de utilizar las TIC (Tecnologías de la Información y Comunicación) con el objetivo de crear mejores infraestructuras para los ciudadanos, a todos los niveles (transporte, ahorro energético, sostenibilidad...) >> para más información, buscad el **“Plan Nacional de Ciudades Inteligentes”**.

Yo soy un taxista; no soy técnico, no soy abogado, no soy experto en urbanismo, pero sí me gusta leer, oír la radio, en



definitiva, estar informado de las noticias de mi gremio, el taxi.

En mi ciudad, Alicante, se han hecho reuniones de Smart City durante años, y hablo de Alicante porque es lo que conozco.

El Ayuntamiento de Alicante, en conjunto con otros agentes implicados en el desarrollo de estos proyectos de Smart Cities, ha implantado las lanzaderas: autobuses rápidos que van directamente hasta las poblaciones más turísticas de Alicante, como Benidorm, por ejemplo.

Estas lanzaderas, junto con la irrupción de las vtc, han provocado la reducción del volumen de trabajo de nuestro sector, el taxi. En cada región de España, habrá una serie de factores específicos que conformen el paisaje y las peculiaridades de cada cual. Este es un buen momento para recordar unas palabras que dice Pedro

García (taxista y asesor de la Agrupació Taxi Companys, de Barcelona): **“No han venido a competir: lo que pretenden es ELIMINAR al sector del taxi, por eso han pedido más de 120.000 nuevas autorizaciones” [hay ~65.000 licencias de taxi en España].**

Los políticos, en resumen, a través de sus intereses en unos casos, y a través de la inacción y la pasividad en otros, haciendo dejación de sus funciones en cuanto al cumplimiento de la ley, **son parte activa del problema que estamos viviendo todos nosotros.**

El sr. Ábalos conoce perfectamente toda la problemática del transporte, y por ello se quitó de encima el problema con aquel que llamaron el “decreto Ábalos” [RD 13/2018, de 28 de Septiembre], en el cual se modifica el artículo 91 de la Ley 16/1987, de 30 de Julio, de Ordenación de Transportes Terrestres, y se añaden unas Disposiciones Adicionales.

En la primera Disposición Adicional, se habilita a las Comunidades Autónomas para modificar las condiciones de explotación previstas en el art. 182.1 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres [(1) >> consultar al final)].

En esa Primera Disposición, aprovecho para recordar, se dice: **“La modificación deberá estar orientada a mejorar la gestión de la movilidad interior de viajeros o a garantizar el efectivo control de las condiciones de prestación de los servicios, respetando los criterios de proporcionalidad establecidos en la normativa vigente”.**

Los políticos, por un lado, están dejando que nos muramos poco a poco. Y parte de culpa tienen también aquellas otras personas que ocupan cargos en Juntas Directivas de Asociaciones mayoritarias, que emplean no pocos esfuerzos en **estériles luchas fraternas**, en vez de dedicar su tiempo a trabajar en provecho de los intereses que tenemos conjuntamente como sector.

En aquellas reuniones de Smart Cities, que insisto, se celebran hace ya unos cuantos años, ya se hablaba de los cambios que se avecinaban, y el TAXI tenía que haber sabido prever la problemática de la situación actual. **No con una bola de cristal, sino con trabajo eficaz y profesional.**

En vez de eso, estamos viendo cómo unificamos tales o cuales asociaciones, o midiendo quién tiene la aplicación más larga. ¿Por qué no se ha dicho la verdad al taxista?

No obstante, **se oye poco hablar de algo que es básico**, y que representa los cimientos por los que se debe de construir una casa:

LAS REGLAMENTACIONES.

Para ello, hay que decirle a los políticos lo que son: **unos egocéntricos que se preocupan más de sus asuntos de partido y luchas de poder, antes que de los verdaderos y auténticos problemas y preocupaciones de los ciudadanos y trabajadores.** ¿Quién debe hacerlo? >> Los representantes de las Asociaciones mayoritarias, que son quienes **ostentan la legitimidad representativa del sector.** Y para hacerlo, deben demostrar, **CON SUS ACTOS**, su absoluta independencia

y su no participación de intereses creados (me remito a la primera línea del presente escrito). Pero es misión nuestra, también, exigirles que se muevan, exigirles lo que queremos. Este es el primer paso: **saber qué queremos en conjunto, como sector**. Tú tienes tu opinión, pero hay que escuchar al de al lado, que es tan taxista como tú.

Aquí van unas **sugerencias**, y le vamos a poner colorines para que se vea llamativo:

¿Dónde está nuestro propio "Plan de Actuación del TAXI para el periodo 2020-2025"?

¿Dónde está el documento borrador, PROPUESTA de Reglamentación que afecta al TAXI? (a todos los niveles: municipal, autonómico y estatal).

¿Dónde hay un documento que se llame algo parecido a: "Ideas y Sugerencias de promoción y mejora del TAXI"?

Con la situación que tenemos actualmente en el sector, ¿por qué no se fomentan y se realizan REUNIONES del taxi, a niveles autonómico y estatal, y se publican tanto su desarrollo como sus conclusiones, con una guía de TRABAJO?

Nuestros "representantes" nos tienen que representar, eso lo primero. Para ello, tienen que escuchar el sentir general del taxista.

Cada Asociación ha de velar por el cumplimiento de sus propios intereses, esto es perfectamente legítimo, pero sus intereses son los intereses de TODOS nosotros, taxistas.

El taxista está diciendo **¡BASTA!**, el taxista quiere que le cuenten **LA VERDAD**.

Necesitamos una planificación realista y sólida, a través de, al menos, un **ACUERDO DE MÍNIMOS**. Necesitamos que se empiecen a hacer las cosas con **SOLIDEZ**, necesitamos que llegue el momento en que la mayoría de taxistas digamos: **"esto SÍ es SERIO, ahora se empiezan a hacer las cosas CON INTELIGENCIA"**.

(1) Art. 182.1 de la LOTT:

"Cuando los vehículos adscritos a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor estén ocupados por personas ajenas a la empresa titular de la autorización, únicamente podrán circular si se justifica que están prestando un servicio previamente contratado.

A tal efecto, el contrato de arrendamiento de vehículos con conductor deberá haber sido cumplimentado previamente a que se inicie la prestación del servicio contratado, debiendo llevarse a bordo del vehículo la documentación acreditativa de dicha contratación, conforme a lo que se determine por el Ministerio de Fomento.

Los vehículos adscritos a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor **no podrán, en ningún caso, circular por las vías públicas en busca de clientes ni propiciar la captación de viajeros** que no hubiesen contratado previamente el servicio permaneciendo estacionados a tal efecto".

Fdo.: Fuenteovejuna

eltaxiunido@gmail.com



INVITADO

Jaime Galán. Presidente Consejero Delegado de Universal Taxi Group

*UTG: una empresa creada por taxistas para el beneficio
de los intereses del sector del taxi*



Jaime Galán, Presidente Consejero Delegado

¿Qué es Universal Taxi Group? >>

Al cabo de unos días, nos remitió un documento que precisamente está encabezado con ese mismo título, y que reproducimos a continuación:

Qué es Universal Taxi Group

Universal Taxi Group S.L. surge más como conclusión que como una idea. Tras años de experiencias con negociaciones ante las Administraciones y tras multitud de iniciativas que pretendieron dar con soluciones a los problemas que padece nuestro sector, nos dimos cuenta que fuera del Gremio emplean otros procedimientos para conseguir sus objetivos. Si algo quieres, no lo pidas, hazlo.

En primer lugar tuvimos que situar la problemática actual. Tradicionalmente el taxi ha tenido como única competencia dos elementos. Por un lado, el lógico **desarrollo de la infraestructura pública del transporte colectivo**. Por otro lado, **el taxi siempre compitió contra sí mismo**, especialmente desde finales de los años 70 en la que la concesión de 5.000 licencias llevó a un desequilibrio de la oferta y la demanda que difícilmente pudo nunca ajustarse a través de normativas regulatorias.

Por qué

En **ElTaxiUnido**, miramos el panorama global del taxi y nos hacemos preguntas. Aparte del clásico “de dónde venimos” y “adónde vamos”, queremos ofrecer **información de primera mano** sobre distintas personas y distintos proyectos del ecosistema - TAXI.

Quién

Jaime Galán es una de las cabezas visibles de este proyecto, y a él le quisimos preguntar directamente, para evitar desinformaciones:

Actualmente vivimos en un escenario de **movilidad excesivamente colapsada**.

Durante el último quinquenio ha habido un aumento en la diversidad de oferta de transporte. En el 2009 la liberalización del servicio de alquiler **sin conductor** nos trajo el Carsharing con empresas como Car2go, Emov, Wibble o Zity que fueron apareciendo de la mano de fabricantes como Mercedes, Citroën, Kia y Renault. Desgraciadamente, **erróneas sentencias dieron lugar a cierta liberalización de otro servicio, el de vehículos de alquiler con conductor**, los que conocemos como VTC, poniendo en la calle a más de 8000 vehículos solo en Madrid, compitiendo con el taxi de la mano de Cabify sobre todo, pero también de Uber. Otros servicios como son las plataformas de motocicletas eléctricas de alquiler como eCooltra, o las bicicletas y patinetes eléctricos, complementan la movilidad urbana. **A toda esta oferta hay que añadir el vehículo privado, el cual todavía no ha sufrido medidas de reducción.**

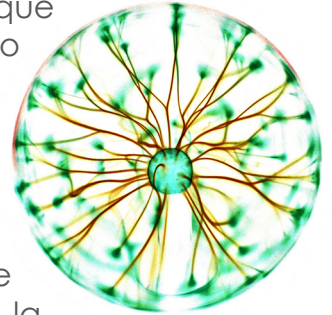


imagen web Universal Taxi Group

Ante tal diversidad, las empresas dedicadas a gestionar servicios de transporte a través de las app, tienden a diversificar su oferta en lugar de focalizar su negocio en un solo medio, por lo tanto, **diversificar es un buen primer apunte estratégico** en cuanto a lograr posicionamiento en el mercado.

Tecnológicamente, hoy día en 2019, la velocidad de procesamiento de datos ha posibilitado un nuevo modo de solicitar servicios. Ya apenas nos acordamos de "aquellos" dispositivos móviles de hace tan solo 10 años que disponían del llamado 2G permitiendo enviar y recibir mensajes de texto.

El salto al 4G supuso un avance cualitativo en la tecnología del smartphone. Multitud de programas dedicados a la comunicación, las llamadas "redes sociales", lograban poner en contacto en tiempo real a miles de personas. De aquí rápidamente se derivó a la **prestación de los servicios por medio de aplicaciones** para smartphone, las conocidas "app". Una app pone en contacto a un consumidor con un proveedor de un servicio determinado pudiendo ser contratado a distancia y permitiendo visualizar características del producto que se contrata, **ganándose nada menos que la confianza del consumidor.**



Hoy estamos a las puertas del 5G. Esta tecnología permitirá lo que conocemos como el "internet de las cosas", o "IoT". La domótica surgida en los 90, ahora será posible gracias a la **velocidad de comunicación que multiplica por 1000 al 4G.**

Se instalarán cientos de sensores, activando máquinas, midiendo su estado, realizando estadísticas y tomando decisiones en función de la situación, esta interacción con el medio posibilitará la automatización de la conducción de vehículos, cada vez con mayor garantía en seguridad vial. En la próxima década 2020-2030, surgirán nuevos servicios y programas que

utilicen la tecnología digital, la inteligencia artificial, el internet de las cosas y a la vez, empresas que surtirán de paquetes de servicios adaptados a las necesidades del consumidor. En Universal Taxi Group no queremos quedarnos atrás, **queremos prepararnos para estar integrados dentro de esta nueva digitalización.** Como **segundo apunte estratégico** debemos ser parte del IoT .

A todo esto no se nos puede escapar que vivimos una época de transición, no solamente tecnológica, sino energética que ineludiblemente nos llevará a cambios sociales drásticos.

Si bien el poder sobre la tecnología, la comunicación y la energía están supeditados al "Juego de Tronos" político-económico, realmente vivimos el comienzo de un nuevo paradigma social con cambios profundos e impredecibles.

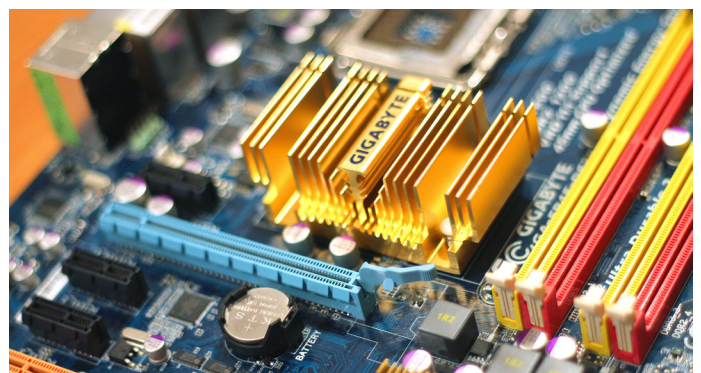
“Vivimos una época de transición tecnológica y energética que nos llevará a cambios sociales drásticos, impredecibles”

Evolucionar **revolucionando** es nuestro lema. Si observamos nuestra estructura orgánica sectorial, esta ha sido prácticamente la misma desde los 80. **Hemos pasado 30 años sin evolución estructural.** Seguimos disponiendo de cooperativas que nos prestan servicios pagados a través de cuotas. Tenemos Asociaciones que cumplen distintas funciones; **la sindical frente a las Administraciones,** la de **prestar servicios administrativos** necesarios para el desarrollo de nuestra actividad, la de **proveer de medios telemáticos** donde se generan los servicios de transporte que finalmente prestamos con

nuestros taxis. **Ninguna de estas entidades obtienen beneficios económicos, ya que son meramente prestatarios de servicios que necesitamos en nuestra actividad y que costeamos con el pago de las cuotas.** Por otro lado hemos visto cómo nuestras entidades han ido externalizando gran parte de los servicios que nuestra actividad precisa dejándolos en manos de empresas privadas. Evitar dicha externalización es el **tercer apunte estratégico.**

Ante esto hicimos una reflexión; ¿qué coste económico nos supone nuestra estructura sectorial?, ¿es un coste mayor, menor, o equiparable al coste de empresas como Cabify, FreeNow, JoinUp, Uber?, ¿qué coste les supone a estas empresas mantener su negocio y cuánto nos cuesta a nosotros?

Basta con visualizar un edificio de Cabify, FreeNow, o JoinUp con 70 ó más empleados, el equipamiento informático, la seguridad, el mobiliario y compararlo con cualquiera de nuestras entidades. Pensemos ahora en la cooperativa Radio Teléfono Taxi, en la Asociación Federación Profesional del Taxi de Madrid y su Teletaxi, en la Asociación Gremial y su hasta ahora Radio Gremial, nuestra cooperativa Taller SCAT, y otras cuantas entidades. **¿Qué cuestan todos estos edificios, personal, equipamiento, seguridad?**



Solamente en Madrid el coste es seguramente mayor, pero si tuviéramos dudas, el coste nacional de la estructura sectorial del taxi multiplica varias veces el coste de la infraestructura de estas otras empresas que o bien compiten con el taxi, o bien sirven al taxi de servicios.

Si nuestro coste es mayor y nuestras entidades no obtienen beneficio económico, resulta imposible poder competir con la estructura actual. El **cuarto apunte estratégico es reducir el coste estructural**.



Sergio Vega

José Agustín Úbeda

José Luis Martínez

En Universal Taxi Group S.L. pensamos entonces en la estructura que necesitaríamos.

En primer lugar ofrecer a clientes y usuarios una app de servicios. Esta app, ESTAXI, fue encargada a la empresa VANADIS, nuestro partner tecnológico, y es propiedad de Universal Taxi Group S.L. **cuyos dueños son y serán taxistas**. Actualmente somos 102 personas propietarias y deseamos que sean muchos centenares más, y por qué no, miles.

La app ESTAXI será gestionada a través de una filial, una Agencia de Viajes que cumplirá con dos funciones. La primera será **gestionar los servicios** a través de ESTAXI. La segunda función será abordar dos mercados, el **turismo de ocio y el turismo empresarial enfocados al uso del transporte en taxi con el objetivo de dotar al taxi de servicios con valor añadido**.

Tendrá para ello una web propia como Agencia de Viajes y se integrará dentro de una **Plataforma digital de Turismo**.

Para que el modelo de negocio tenga mayores oportunidades de prosperar, vamos a invertir en un Proyecto que tiene dos líneas de negocio. **Recursos publicitarios en suelo urbano y pantallas interactivas dentro de los vehículos** que ofrecerán a los clientes distintas posibilidades relacionadas con el servicio de ESTAXI. En definitiva, la obtención de ingresos por publicidad nos permitirá diversificar el negocio y supondrá un ahorro en Marketing Publicitario.

Estos tres elementos, **app ESTAXI, Agencia de Viajes y Recursos Publicitarios son la base estructural**, sin embargo aún falta un cuarto elemento, el combustible de hidrógeno.

Entre 2023 hasta el 2030 debemos ser capaces de alimentar nuestra flota de vehículos a través de una **red de hidrogeneras con una energía limpia**. El autoconsumo es económicamente viable siempre que el sistema de producción sea alimentado con la suficiente energía fotovoltaica. Esto supone el **quinto apunte estratégico, la autosuficiencia**.



Todos los Proyectos de Universal Taxi Group, seguirán una misma pauta de software. La generación de identidades digitales de seguridad certificadas a través de la app ESTAXI nos proveerá de un entorno digital

que será utilizado en todas y cada una de las filiales y aplicaciones de uso de su línea de negocio. Con este sistema reforzamos la imagen de la entidad y con el tiempo añadimos valor. Tanto los clientes como los trabajadores de la Agencia de Viajes obtendrán una **identidad digital certificada**. Del mismo modo que lo obtendrán los usuarios de ESTAXI y cada taxista propietario o prestador de servicios. Estas identidades digitales serán reconocibles en la red de hidrogenas de autoconsumo y podrán beneficiarse de acuerdos futuros con servicios de otras empresas que reconozcan en sus sistemas nuestra identidad digital.

Como **sexto y último apunte estratégico** podemos concluir **proyectar el valor de marca partiendo de una identidad reconocible**.

Escalar la dimensión de los Proyectos, diversificar las líneas de negocio, integrarse en el mundo digital, generar economía circular sustentada en autosuficiencia, reducir costes estructurales y reinvertir para crear una Revolución Sectorial con valor de marca Taxi, son objetivos de UNIVERSAL TAXI GROUP S.L., que **es una empresa 100% de taxistas**.



Entrevista

En **ElTaxiUnido**, somos críticos y damos voz a todo tipo de opiniones, pero ante todo, queremos comprender la verdad. Queremos indagar, hacer preguntas, conocer la historia y los personajes.

Este artículo NO es un publlirreportaje, y vamos a hacer preguntas incómodas:

¿No estáis dividiendo más el sector, en vez de trabajar para mantenerlo unido?

Si me permites te diré que el enfoque de “unir” o “dividir” es bastante incorrecto por muchos motivos. Universal Taxi Group S.L. tiene como sociedad limitada peculiaridades que ninguna otra empresa, puedo asegurarte, es igual a esta.

Lo que pretendemos es que el gremio disponga de una herramienta que como organismo mercantil “vivo”, conocedor del día a día de nuestro trabajo esté integrado por taxistas **“autónomos y por cuenta ajena”**, ambos “en activo”, sean parte de esta empresa, dueños de ella **en igualdad de condiciones** y de poder económico para decidir juntos nuestro futuro. Si alguien conoce alguna entidad de estas características en el gremio que sea capaz de “unificar” en mayor medida al gremio, yo no la conozco. Por poner un ejemplo he de indicar que toda cooperativa está formada por personas físicas que “todas” cotizan en un mismo régimen, o bien como autónomos, o bien como trabajadores por cuenta ajena. En Universal Taxi Group S.L. ambos son parte integrante como dueños de la empresa. ¿Quiénes unen y quiénes dividen el gremio?

Sin embargo, más allá de quienes lo componen por cuanto al régimen de cotización, y si ello unifica en mayor medida, nuestro objetivo es disponer de la herramienta adecuada, del instrumento, si se me permite, que nos posibilite “competir”, y esto únicamente será posible si estamos integrados en ese juego empresarial, en esos canales mercantiles, diversificamos

nuestras fuentes de ingresos y jugando dentro de la misma liga, aun siendo un grupo sectorial que por ahora parte con un menor presupuesto que otras empresas.

Al déficit presupuestario inicial, partimos sin embargo de otras muchas ventajas frente a la competencia, desde el conocimiento del medio hasta lo más esencial, que somos dueños y prestadores a la vez. Si lo hacemos bien, y ten por seguro que lo haremos, que vengan a competir, estamos deseando jugar el partido.

¿Es una empresa, o es una ONG del taxi?

Disculpa que me ría por la pregunta. Sin duda Universal Taxi Group S.L. es una empresa, sin embargo por parte de los que emprendimos esta iniciativa no diría ONG, pero sí desde luego ha conllevado una gran dosis de "altruismo". Te puedo decir que ningún abogado de ningún despacho entiende bien nuestra estructura orgánica y ni mucho menos nuestra filosofía. No digo que no la compartan, sino que sencillamente no la comprenden porque no es lo habitual. Que los Consejeros y miembros de los Comités cobren cuando hayan cobrado el resto de dueños de esta empresa por medio de los beneficios, ni siquiera se da en nuestras entidades, de hecho ninguna de nuestras entidades ha repartido jamás beneficio alguno, entre otras cosas porque están enfocadas a prestarnos determinados servicios que pagamos por medio de cuotas.

También les suele extrañar las distintas cláusulas que tenemos en nuestro **Pacto de Socios** protegiendo y asegurando en la medida de lo posible el valor de la participación del socio. Creamos esto como un instrumento capaz de competir y por

supuesto en protección del taxista, no para crear otra entidad más que viva a nuestra costa.

El tiempo nos ha demostrado cómo en nuestro sector hay verdaderos profesionales vividores del taxista que ostentan cargos remunerados casi perennes que ocupan con reiteración democrática en un gremio de autónomos donde como el resto de colectivos que se nutren de autónomos, bastante tienen (tenemos), con intentar sacar adelante, a base de horas nuestra economía doméstica. Basta con fijarse quiénes conforman el colectivo de transportistas y quiénes los representan. Unos trabajan tantas horas que no tienen tiempo para conformar la representación real que debieran tener, por lo tanto son representados por entidades (empresas) que viven de ellos, de los que trabajan. En el taxi ocurre lo mismo y no es distinto de un sinfín de colectivos autónomos.

Nuestra actividad será puramente económica y como empresa, al igual que hacen el resto de empresas, defenderemos nuestros intereses económicos, que nadie albergue el menor atisbo de duda.

Seguro que sabéis que ya hay Proyectos parecidos... ¿por qué este es diferente?

¿Proyectos parecidos? Siento decirte que no conozco ninguno que ni por asomo se asemeje a Universal Taxi Group S.L.

Más allá de la proclama de la necesidad de "Unidad", más allá de decirnos que se rodean de "grandes profesionales", más allá de requerir enormes y grandes inversiones donde lo ideal no comulga con la realidad y se convierte en un "o todos o ninguno",

el resultado es que ningún Proyecto hemos visto materializarse, ni ahora, ni nunca.

Lo que sí hemos visto ha sido poca definición en muchos proyectos, mucho idealismo, y poca transparencia en algunos de esos Proyectos, en tanto que **Universal Taxi Group S.L., fue constituida el 31 de Julio de 2018 por 32 taxistas**, siendo algunos de ellos taxistas trabajadores por cuenta ajena. Posteriormente hicimos con muy pocos medios y mucho esfuerzo la Primera Ampliación de Capital siendo ya **102 taxistas**, varios de ellos taxistas por cuenta ajena que no se admiten en cooperativas, incluso algunas Asociaciones.



Hoy estamos inmersos en la Segunda Ampliación de Capital que una vez finalice el plazo del derecho preferente de compra, **desde el día 6 de Noviembre hasta el 21 de Noviembre, todo "taxista en activo" puede formar parte de esta realidad mercantil comprando participaciones en paquetes de 5 en 5**. Cada participación cuesta 50 euros y el mínimo de inversión es por tanto 250 euros, siendo el máximo de 2.000 euros (40 participaciones).

Nuestro Proyecto empresarial se sostiene en sus tres pilares básicos; **app de servicios (ESTAXI), Agencia de Viajes, y Recursos Publicitarios**.

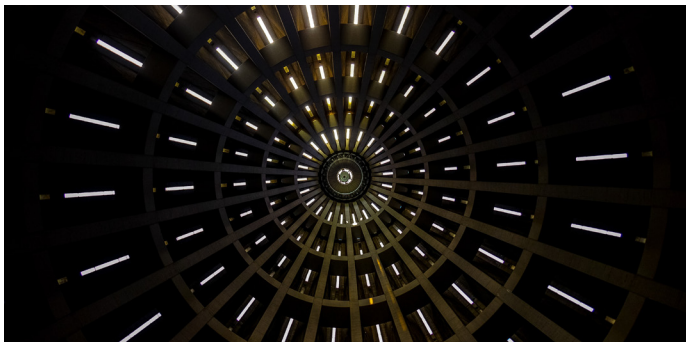
Poner todo esto en marcha se presupuestó

al inicio en 300.000 euros. El día a día nos ha demostrado que año y medio después hicimos bien los números. Hasta ahora hemos conseguido 78.500 euros y vamos a intentar sacar al mercado en diciembre **ESTAXI**, nuestra app, la de todos los que deseen ser dueños de Universal Taxi Group S.L., siempre que esté garantizada la viabilidad de su gestión. Para ello durante el mes presente se constituirá la **Agencia de Viajes**. Sinceramente, con el dinero que hemos obtenido hasta ahora, se ha sabido estructurar los tiempos, definir los gastos, y negociar partidas de gasto para hacerlo posible.

Aún nos queda camino que recorrer para montar toda esta operativa principal. Que ocurra antes o después **dependerá de la confianza del taxista** que comprando participaciones permitirá que los tiempos se acorten. He de recordar que **nos hemos autolimitado a 40 participaciones para que el poder económico sea homogéneo y que sea extensivo a "todos los taxistas en activo"**. En cualquier caso si la confianza del taxista no es la que "temporalmente" esperamos, ya hemos contemplado otras vías de financiación para el segundo escenario que vendrá a partir de Marzo del 2020. Si el sector no quiere esto, a la velocidad que nos hemos marcado en su desarrollo, cuando su estructura permite integrar al 90% del sector, los que ya somos dueños no nos quedaremos ni de brazos cruzados, ni expectantes con los escenarios que se están dando. Los retrasos encarecen el desarrollo. Estamos actuando y trabajando para continuar. Esta estructura será puesta en marcha antes que tarde.

Por cuanto a "otros" Proyectos; el que quiera puede invertir en la proclama de la "Unidad" sin nada más detrás.

El que quiera puede invertir 500 euros iniciales y 50 mensuales pensando que será dueño de una app que compra a una empresa cuando es una Asociación dueña de la marca (escasos 130 euros) la que va a disponer de más del 50% de la propiedad de esa app y el coste supera el millón de euros. Le rogaría que por favor consulte a un despacho si en el Registro Mercantil figurará como dueño de esa supuesta empresa en esos términos de abonar mensualidades y ya de paso se cuestione si no resulta un tanto cara una app que ya está en marcha por más de 1 millón de euros, a tenor de esas supuestas participaciones que se ponían en venta.



El que quiera puede invertir y esperar para el día en que Proyectos de "o todos o ninguno" y que por valor de algunos millones de euros con la tecnología "satelital" más avanzada se pongan en marcha.

El que quiera puede invertir en sufragar lobbys mediáticos que no se han visto y no se verán, acompañándose estos de la efectividad de acciones judiciales.

El que quiera puede sumarse a invertir en Proyectos europeos indefinidos rodeados de "grandes Profesionales" que nadie conoce, imaginamos que a la espera de ser contratados.

El que quiera puede seguir esperando a que las Administraciones hagan de intermediarios del transporte "ilegalmente" y nos regalen una app "única", obligada de usar por "todos" y sufragada en cuanto a costes por la Administración. Eso sí, para que fuese "legal" sería dicha intermediación gestionada por una empresa del mismo modo que TxMad ha sido encargado a una empresa que estaría encantada de "gestionar" nuestros servicios a bajo coste. Ante esto, ¿cerramos la radioemisoras tradicionales y que pidan unas cantidades económicas por daños y perjuicios?, y luego qué, ¿nos convertimos en trabajadores de la empresa que contrate la Administración y gestione nuestros servicios? En México DF usaron esta fórmula y van por el 25% de coste por servicio. Ninguna empresa actúa de ONG.

El que quiera puede invertir tiempo y dinero a la espera que entidades del sector actúen "conjuntamente en beneficio de los taxistas" y no de su entidad que a través de los cargos directivos representan, para beneficiarnos "todos" mercantilmente, sindicalmente, judicialmente, publicitariamente y esto lo hagan conformando un Órgano Jurídico en Madrid que pueda extenderse a otras Comunidades Autónomas.

En definitiva, el que quiera dedicarse a contemplar los acontecimientos que lo haga. Nosotros hemos emprendido una realidad y seguiremos trabajando para continuar con su desarrollo.

**¿Quieres contar tu Proyecto / VISIÓN
para el TAXI? >> contacta con nosotros:**

eltaxiunido@gmail.com

Carrión de Calatrava es un municipio de la provincia de Ciudad Real. Su término municipal tiene una superficie de 95,77 Km² y una población de 3090 habitantes. Carrión de Calatrava se sitúa a 10 kilómetros de la capital, Ciudad Real, y a 18 kilómetros de Almagro, conocido por su Festival internacional de Teatro Clásico.

Podemos situar el origen de Carrión como una aldea de la gran ciudad de Qal'at-Rabat (habitada ya en el s.IX). La proximidad a Calatrava y a los caminos que por ella discurrían favorecía su desarrollo. La conquista cristiana de Calatrava por Alfonso VII en 1147 y la posterior fundación de la Orden de Calatrava en ella, influyeron en el crecimiento y repoblación de Carrión. Según las crónicas, Raimundo de Fitero llevó gran número de repobladores a Calatrava y algunos de estos se establecerían en Carrión.



Laureano, profesional del TAXI de Carrión de Calatrava, nos va a acompañar en nuestro viaje, en el cual descubriremos todos los secretos de este bello paraje y sus alrededores.

- Laureano, buenos días y gracias por tu colaboración en esta sección de ElTaxiUnido.

- Buenos días.

- En nuestra visita a Carrión de Calatrava, ¿dónde nos aconsejarías alojarnos?

- Al ser un pueblo pequeño y cercano a la capital, Carrión de Calatrava no dispone de una amplia oferta hotelera.

El hotel-restaurante Casa-Pepe ofrece alojamiento y buen comer. En Almagro hay un Parador Nacional y varios hoteles y hostales, y en Calzada de Calatrava hay un hostel que fue una antigua fábrica de harina, un edificio singular.

- Para comer, tapear o cenar, ¿dónde nos recomiendas ir?

- En el bar La Cañada Real, Siglo XXI, La Plaza o San Luis, en cualquiera de ellos se puede disfrutar de unas tapas tradicionales estupendas.

- Para tomar una copa por la noche, ¿qué local nos recomiendas?

- El Coyote y el Pub Lumar.

- Una vez instalados en Carrión, ¿qué no podemos dejar sin ver en nuestra visita?

- Sin lugar a dudas la estrella es el Castillo de Calatrava la Vieja. A escasos 500 metros del castillo se encuentra el Santuario de



la Virgen de la Encarnación. Y ya en la población El Torreón, que es un antiguo silo de una familia acomodada, y la Iglesia, situada en la plaza del Ayuntamiento.

- Nos han comentado que los alrededores de Carrión de Calatrava también tienen muchas cosas por descubrir

- Así es. Comenzamos con Almagro que es un pueblo con un encanto especial, la Plaza Mayor del siglo XVIII es su emblema. En ella se encuentra el Corral de Comedias y en él se lleva a cabo en el mes de Julio el Festival Internacional de Teatro Clásico.

En Granatula de Calatrava se encuentra el Volcán visitable llamado Cerro Gordo.

A 26 Kms aproximadamente de Carrión está el Parque Nacional Tablas de Daimiel.

En Miguelturra se encuentra la Iglesia del Cristo que recuerda a una famosa iglesia de Florencia.

En el término de Aldea del Rey se encuentra el Sacro Castillo Convento de Calatrava la Nueva, 4 hectáreas amuralladas, ¡visita obligada!



Castillo de Calatrava la Vieja (s.VIII)

- La Semana Santa también es un reclamo turístico en la zona...

- Efectivamente, la Semana Santa está declarada de interés turístico regional en



Laureano: taxista, amigo y socio de ElTaxiUnido

prácticamente todo el Campo de Calatrava, especialmente en Almagro y Calzada de Calatrava.

- ¿Qué se celebra el Viernes Santo en Calzada de Calatrava?

Se celebra el juego de las Caras. Para ello se utilizan dos monedas de cobre de la época de Alfonso XII.

- Las fiestas de Carrión de Calatrava

se celebran en honor a la Virgen de la Encarnación y tienen una peculiaridad...

Se inauguran el Domingo de Resurrección llevando la imagen de la Virgen en hombros y a la carrera hasta la Iglesia en la que permanece 40 días. Una vez cumplido los 40 días se devuelve a su santuario en romería popular.



Patio del Santuario Virgen de la Encarnación

- Después de conocer los encantos de Carrión de Calatrava y sus alrededores, ahora vamos a conocer a nuestro protagonista, Laureano, y al servicio de TAXI de este municipio:

¿Cómo llegaste al sector del taxi?

- Mi primer contacto con el taxi fue en mi pueblo natal, Calzada de Calatrava, cuando tenía sólo 20 años. Luego, en 2006, estando en el paro, salió la convocatoria para el concurso de un licencia para taxi en Carrión de Calatrava. Participé en el concurso y la conseguí.

- ¿Cuántas licencias de taxi hay en Carrión de Calatrava?

- Sólo hay una.

- ¿Qué vehículo tienes para prestar servicio?

- Ahora mismo tengo un Ford Transit Custom de 7 plazas + 1 PMR (personas con movilidad reducida). Quien no suba al taxi en Carrión de Calatrava es porque no quiera, no porque no pueda, por eso el vehículo que tengo está adaptado a personas con movilidad reducida para que puedan usar el servicio del TAXI siempre que lo necesiten.

- ¿Cómo solicitan tus servicios los usuarios?

- El Ayuntamiento tuvo a bien reservar un espacio para la parada de taxi cerca de la parada del autobús, así si algún vecino pierde el autobús tiene el taxi cerca. También pueden solicitar el taxi por teléfono directamente a mi móvil, incluso pueden reservar un servicio para un día y hora determinado. El servicio de taxi está disponible las 24 horas, 365 días al año, y el usuario puede abonar el servicio en efectivo o con tarjeta de crédito.

- ¿Cuáles son los destinos más frecuentes de tus usuarios?

- La mayoría de destinos son a la capital (Ciudad Real), estación del AVE, estación de autobuses y el hospital. Esporádicamente algún servicio a Madrid por temas médicos. Las noches de los fines de semana la capital suele ser el destino favorito de los jóvenes para ocio nocturno. En Verano, con las fiestas de los pueblos de alrededor, suelen cambiar la capital por el ambiente de las fiestas de estos pueblos.

- En Castilla La Mancha, ¿disponéis de área de prestación conjunta?

- Actualmente no. Pero desde la Asociación Provincial de taxistas de Ciudad Real se está trabajando con la Mancomunidad

del Campo de Calatrava para elaborar la primera área territorial de prestación conjunta del taxi castellano-manchego.

- Este área territorial, ¿cuántos municipios abarcaría?

- 15 municipios del Campo de Calatrava y dará cobertura a 60.000 habitantes.

- En el final de nuestro fugaz viaje por la zona del Campo de Calatrava, no podíamos olvidarnos de recordar por qué también es conocida Calzada de Calatrava...

- Es el pueblo natal del famoso director de cine Pedro Almodóvar y es donde se inventó el pegamento Imedio.

- ¿Algo más que añadir, Laureano?

Sí, deseo agradecer a ElTaxiUnido que haga visible al TAXI RURAL porque prestamos un servicio muy necesario en algunas poblaciones donde no cuentan con servicios de transporte colectivo como autobús o tren y menos a horas intempestivas, por lo que el taxi rural garantiza la movilidad a esa parte de la población.

Hasta aquí llegó nuestro viaje de la mano de Laureano, en el que esperamos haber despertado tu interés por visitar esta zona y descubrir en persona todas las maravillas que posee.

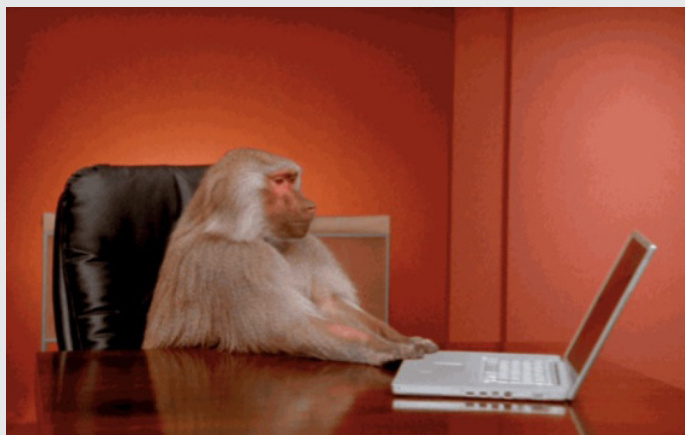
¿Quieres participar en esta sección? ¿Tienes algo interesante que contar? ¿Quieres ayudarnos a promocionar el Servicio Público del TAXI?



CONTACTA con nosotros en el correo:

eltaxiunido@gmail.com

Si tienes ganas de promocionar el TAXI, de contar a los cuatro vientos lo buenos y profesionales que somos, ¡escríbenos!



Y síguenos en redes sociales. Comenta, dale a los likes... ¡eso hará que seamos más visibles para todos!



#PhotoTAXI2019

CONCURSO **ONLINE** DE FOTOGRAFÍA
eltaxiunido@gmail.com



BASES

(RESUMIDAS)

--- consulta las BASES completas en nuestra página de Facebook ---

Se establecen **TRES** categorías:

1. SIN TAXI: se trata de aquellas fotografías en las cuales NO aparece un taxi en la imagen, o bien aparece, pero de forma "residual", accesoria o secundaria. En esta categoría, sólo podrán participar aquellas personas que estén **trabajando activamente en la profesión de taxista**, y deberán acreditarlo debidamente para cobrar el premio, si procede.

2. CON TAXI: se trata de aquellas fotografías en las cuales aparece uno o varios taxis, con protagonismo en la imagen, con relevancia significativa, si bien pueden mostrar la temática libre que el autor considere pertinente. El criterio del jurado a este respecto será inapelable.

Cada concursante presentará un máximo de DOS fotografías individuales.

3. INFANTIL: tema libre. Los participantes en esta categoría deben cumplir los siguientes requisitos:

a) Ser hijos de un socio o socia registrado de la Asociación Cultural ElTaxiUnido (se es socio registrado cuando el socio ha rellenado la ficha y ha recibido un nº de socio/a).

b) Ser menor de 14 años (esto sólo deberá acreditarse para recibir el premio, en su caso).

Participantes: Podrán tomar parte en este certamen todos los fotógrafos mayores de edad y residentes en España. Los menores de edad también podrán participar, solicitando en **eltaxiunido@gmail.com**, y rellenando y adjuntando previamente, el formulario de autorización de la persona que sea representante legal del menor.

Los participantes (y en su caso, los representantes legales) son legalmente responsables de garantizar que cumplen con los requisitos del Premio en cuanto a propiedad de la obra presentada al certamen. Las inscripciones que no satisfagan estos criterios no se podrán seleccionar y serán descalificadas.

Presentación de Originales y Selección. Las fotografías se enviarán del 1 de Septiembre al 21 de Diciembre de 2019 en formato digital a través del correo electrónico:

eltaxiunido@gmail.com

Premios: Se establece un Premio Único para cada categoría. Pueden consultarse más detalles en las redes sociales de **ElTaxiUnido**.

MOVIMIENTOS Y COLECTIVOS

COORPEN MADRID: Coordinadora de Madrid en Defensa del Sistema Público de Pensiones

Por la Dignidad y Respeto que merecen las personas que han trabajado toda una vida y la de aquellos que, por Solidaridad, la necesitan.



Imagen: CLIKonTAXI

Origen oficioso

Enero de 2018: la ministra de Empleo y Seguridad Social (Fátima Báñez) anunciaba que "el Gobierno ha aprobado subir las pensiones un 0,25%". Esta declaración, según el sociólogo Gomer Betancor,

fue el acontecimiento que despertó las conciencias de los pensionistas: un grupo de Bilbao convoca una concentración de protesta ante el Ayuntamiento, reuniendo a cientos de personas. El movimiento de protesta se mantuvo y cobró fuerza, reuniendo cada semana a miles de

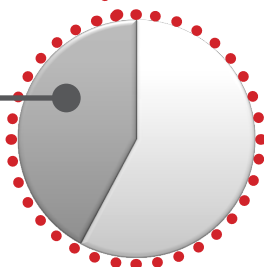
pensionistas indignados. Paralelamente, en otras zonas del país, se formaban grupos, movimientos, plataformas y coordinadoras que daban forma a las reivindicaciones.

La verdad

Hasta aquí, la versión de los medios de (des) información de masas. Esta visión ofrecida por el sociólogo (y por la TV y otros medios, que tienen sus propios intereses) es inexacta: desde mucho antes (2013) había voces de protesta contra las injusticias, voces acalladas por el sistema; personas comprometidas y conscientes de la necesidad de no permitir que la avaricia de una minoría acaudalada nos arrastre al desastre. En 2016 se intensifica la actividad de las reivindicaciones de los pensionistas, que siempre han insistido en que se produzca **un verdadero debate** sobre nuestro Sistema Público de Pensiones (el de todos).

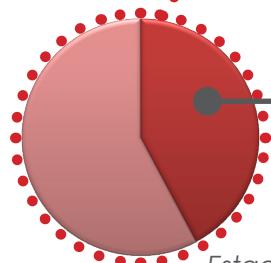
Población España: 46.934.632

**Población Activa
(ocupados): 19.804.900**



**Población Activa
(ocupados): 19.804.900**

nº Pensionistas: 8.699.056



Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE) + elaboración propia

Hoy, casi 300 plataformas están integradas en la **COESPE** (Coordinadora Estatal), una organización apartidista y movimiento social, que tiene como objetivo **la continuidad, mejora y potenciación del Servicio Público de Pensiones y la Seguridad Social**, ante los ataques que se vienen produciendo desde hace unos años por altas instancias internacionales, económicas y políticas.



En Madrid, esta organización de protesta se ha concretado en "COORPEN MADRID", cuyos integrantes se movilizan por las mismas causas, y en general, por aquellas **causas que nos afectan a todos**: políticas de empleo, Servicios Públicos, tales como Sanidad, Educación, Transporte...

En uno de los últimos comunicados de **Coorpen Madrid**, expresan sus posiciones:

>> Necesitamos que de forma urgente se conforme un Gobierno de progreso, que escuche y atienda las necesidades del pueblo. Un Gobierno que cumpla sus promesas sobre pensiones.

Nuestra prioridad, a estas alturas de 2019, es

conseguir que las pensiones se blinden por ley en la Constitución; que se revaloricen según el IPC real, huyendo del temido y dañino 0,25% que entrará de nuevo en vigor el próximo mes de enero.

Exigimos ser interlocutores en todas las negociaciones que tengan que ver con el **Sistema Público de Pensiones**, cada vez más vejado por supuestos expertos, "gurús" y medios de comunicación que se hacen eco de noticias catastróficas sobre **nuestro sistema público**.

Desde la Coordinadora sabemos que éste es sostenible, sólo hace falta **voluntad política para mantenerlo y defenderlo**.

Todas y todos conocemos la presión que han ejercido los grandes poderes financieros y grandes capitales, infundando el miedo entre la ciudadanía, especialmente entre los jóvenes, de que no cobrarán una pensión en el futuro. Por eso estamos aquí, para hacerles frente y que hoy, mañana y siempre **las pensiones sean una garantía de vida digna para todas y todos** aquellos que accedan a ellas.



Imagen: manifestación 2 FEB 2019 en defensa del Sistema Público de Pensiones

Además, el retraso y la incompetencia de formar Gobierno, desde las pasadas elecciones del mes de abril, han hecho que las personas que están necesitadas de ayudas sociales o a la dependencia queden en un limbo burocrático y administrativo que ejerce en ellas una mayor vulnerabilidad. La **brecha de género** aumenta cada año, precarizando la vida de las mujeres con más brutalidad que la de los varones.

 ¡Esta batalla la vamos a ganar! 

TODxS A LAS CALLES

#GOBIERNEQUIENGGOBIERNE

Los servicios públicos están cada día más precarizados, al igual que las condiciones laborales, el acceso a una vivienda digna o el coste de las medicaciones o productos sanitarios, esenciales para muchas personas.

Todo ello hace que la vida de gran parte de la población se vea lastimada por la **falta de profesionalidad y humanidad de la clase política**, más preocupada por asegurarse un sillón y una pensión vitalicia (esa que pretenden recortar a la clase trabajadora), que de cubrir las necesidades de los seres humanos para los que gobiernan.



Por lo tanto, **aquí nos seguirán viendo, en las calles**, hasta que esta situación se revierta y cambie, y se cumplan nuestras reivindicaciones. <<

Acción

Os emplazamos a acudir a la manifestación del próximo **16 de OCTUBRE** convocada por la COESPE, desde Sol hasta el Congreso de los Diputados, a las **11:00 horas**, donde nos concentraremos las ~300 plataformas de pensionistas de todo el Estado para seguir gritando con fuerza:

**GOBIERNE
QUIEN
GOBIERNE,
ILAS PENSIONES
SE
DEFIENDEN!**



Marchas

Actualmente, hay dos marchas (a pie) de pensionistas, que van camino de Madrid:



1. Marcha **Rota >> Madrid** (del 21 de Septiembre al 15 de Octubre), y

2. Marcha **Bilbao >> Madrid** (del 23 de Septiembre al 15 de Octubre)



Sigue nuestros pasos en redes sociales: caminamos por el futuro de las Pensiones Públicas. El **16 de Octubre** registraremos en el Congreso un documento con nuestras principales reivindicaciones.

CONTACTO COORPEN MADRID:

Facebook: @COORPENMADRID
Twitter: @Coorpenmadrid

coordinadoradepensionistas@gmail.com

CONTACTO COESPE:

Facebook: @COESPE
Twitter: @pensionazo_no

coordinadoraestatalpensiones@gmail.com

PANORAMA

19 SEPTIEMBRE 2019 >> En defensa del Transporte Público

¡DESPIERTA! ¡Crees estar informado cuando sólo estás entretenido!



Nota inicial

Se realiza en este artículo una modesta e incompleta crónica de la manifestación en defensa del Transporte Público que tuvo lugar el pasado 19 de Septiembre de 2019:

una marcha a pie, de Cibeles (Ayuntamiento de Madrid) a Sol (Comunidad de Madrid). Una marcha necesaria la de aquel día, pero todavía más, una crónica indispensable

no sólo del prosaico desarrollo de los acontecimientos, sino también de las ideas de las personas que en ella participaron.

No pueden estar todos, por falta de tiempo y espacio en este medio informativo, y ruego comprensión a este respecto. Podrían haber sido otros actores los que aquí se van a mostrar, pues su aparición no es, en cierto modo, más que fruto del azar del caminar errático de este torpe reportero.



¿Eres **taxista**? Para participar en el concurso de fotografía **PhotoTAXI2019**, sólo tienes que enviarnos una o dos fotos a nuestro email. Y si no eres taxista... ¡también!

¡Infórmate en las BASES!



Contexto

Entre el 16 y el 22 de Septiembre ha tenido lugar la Semana de la Movilidad. Se trata de una campaña a nivel europeo que se realiza desde 2002, con el supuesto objetivo de promover la salud pública y mejorar la calidad de vida, promocionando una movilidad limpia y un transporte urbano sostenible.

El Artículo 21 de la Constitución Española reconoce el derecho de reunión pacífica y sin armas, y en los lugares de tránsito público y manifestaciones, habiéndolas comunicado previamente a la autoridad, sólo podrá prohibirlas cuando existan razones fundadas de alteración del orden público.

Intendencias

Una manifestación conlleva una labor de coordinación e información importante. Además de las cuestiones de intendencia y logística, ha de existir el clima necesario para ello. En el caso de los trabajadores de METRO, llevan bastante tiempo sufriendo carencias de personal y de medios, y además, ¡ADEMÁS!, se agrava la situación debido a un problema de salud laboral: el amianto: un material de construcción compuesto por fibras microscópicas que provoca enfermedades del aparato respiratorio (cáncer, mesotelioma, asbestosis)... Han muerto trabajadores por ello. Si quieres saber más: www.scmdm.com

Decía, pues, que la organización de estas manifestaciones se realiza no por capricho, ni por casualidades. Se trata de una herramienta de protesta que tenemos los trabajadores, legal, legítima, que parte de donde tiene que partir: de aquellas personas que, normalmente organizadas

previamente en cierto tipo de estructuras, proponen una acción de protesta.

Tras un trabajo de planteamiento y planificación, se difunde el mensaje y otras estructuras, colectivos o entidades, se suman a la reivindicación. Este ha sido el caso de los Sindicatos de Transporte Público y el Taxi (véase el primer cartel de la convocatoria, el cual refleja la presencia de Metro, Bus y Tren, como Transportes Públicos), en relación al segundo cartel, en el cual figura el TAXI, que también es un Servicio de Interés Público.



En este sentido, **el TAXI debe construir su propio discurso**, en la misma línea que los otros, mirando y aprendiendo de aquellos colectivos de trabajadores que llevan tiempo realizando reivindicaciones dentro de grandes estructuras organizadas de trabajadores.

Nunca habremos de olvidar que el usuario de estos servicios no es culpable de la situación; hemos de poner énfasis en **INFORMARLO debidamente sobre las causas de las protestas**, porque son protestas justas y sale beneficiada toda la sociedad: trabajadores y usuarios de los servicios públicos.



SERVICIOS MÍNIMOS GRATUITOS

Imagen: información que se proporcionó a los viajeros durante la huelga de TAXI de 2019

Reflexión

Cuando hablo del “supuesto objetivo de promover la salud pública (de la Semana de la Movilidad), digo “supuesto” porque cada vez me resulta más difícil creerme las cosas.

Nunca me he considerado específicamente “conspiranoico”, pero cuando leo cosas como la que escribe **Enrique Hoz (Secretario General CNT)**, pongo en duda cualquier asunto ideado por esta Política que, insisto, dice que piensa en el bienestar de los ciudadanos. Escribe Enrique Hoz: “*Estamos asistiendo al circo parlamentario, en diferentes ámbitos [también el europeo], en el cual, al margen de las promesas que pregonan con la finalidad de captar votos emulando a cualquier charlatán, hay algo que les une, como es el hecho de estar convencidos de que son los garantes de la articulación de la sociedad*”.

En otras palabras: han hecho de la Política su propio chiringuito, su coto de caza, su cortijo privado. Tú, trabaja, paga y calla.

Sobre CNT no diré mucho más, porque es muy fácil encontrar información sobre

este sindicato. Reproduzco simplemente un extracto que puede leerse en su web referente al Transporte Público: “Desde la supuesta crisis, lo Público (educación, sanidad, transporte, servicios sociales, etc) ha venido sufriendo las “mejoras” de los que gobiernan y se traducen en forma de cargos directivos, pero para las personas que utilizamos el Transporte Público (...) significa tarifas más elevadas, peor servicio, continuas obras, etc”

Plataforma Sindical EMT

Desde su constitución en 1992, ha tenido como objetivos la defensa de los intereses económicos, sociales y sindicales de los trabajadores/as, así como la mejora de las condiciones de trabajo y de vida, impulsando las transformaciones económicas y sociales necesarias. Todo ello desde un sindicalismo combativo y de izquierdas, por lo que promueven todas las actividades que, de acuerdo con esos objetivos, permiten defender mejor las reivindicaciones de los afiliados y los trabajadores.



Es reseñable el Artículo 15º de sus Estatutos, sobre el Pluralismo y las Corrientes de Opinión, que viene muy al caso como materia de aprendizaje; dice así:

“Se respetarán las opiniones diversas de carácter político existentes entre los afiliados/as, al igual que las convicciones ideológicas, religiosas o morales. Los afiliados podrán expresar y defender públicamente sus ideas, de forma colectiva o formando corrientes de opinión para su debate que se dé en el Sindicato. Todo ello permitirá reflejar fielmente las distintas posiciones y contribuir a la clarificación y unidad en el Sindicato”.

Si tuviese sombrero, me lo quitaría ipso-facto, ante estas sabias enseñanzas.

Sindicato del Colectivo de Maquinistas de Metro SCMM



Este sindicato se refunda como asociación de trabajadores de Metro de Madrid en Octubre de 2015 como resultado del reconocimiento de la categoría de sus trabajadores, que pasaron de ser Conductores a Maquinistas de Tracción

Eléctrica. Es una Asociación libre, creada y dirigida por los propios trabajadores al margen de intereses extra profesionales. Es independiente de partidos políticos, Empresa y resto de fuerzas sindicales, y se basa en principios democráticos y plurales.

Con respecto a la Manifestación, el Sindicato estuvo presente y apoyó activamente las reivindicaciones. Este Sindicato lleva mucho tiempo luchando por conseguir un Metro digno, sin amianto y accesible para todos, así como por la incorporación de más maquinistas y trenes a la red del suburbano, dadas las deficiencias que ha presentado en el último año. Cabe destacar que 53 estaciones de Madrid, estaban afectadas por el amianto. ¿Quién es el culpable? >> ““La mala gestión llevada a cabo por los responsables de la empresa durante años”, según las fuentes consultadas.

Colaterales del TAXI



Imagen: flickr "Fotos de Camisetas de SANTI OCHOA"

Valientes mujeres que representan todo lo bueno que le puede suceder a un hombre: sentir que no está solo en esta vida, que hay alguien que, como dice Manzanita en su

canción, “nos ayuda a pintar transparente el dolor con su sonrisa”, y “conoce bien cada guerra, cada herida, cada ser”.

No veáis en estas palabras una cuestión sexista: la mujer es igual al hombre, la mujer es dueña de sus decisiones, de su cuerpo, de sus deseos. En el caso de las mujeres que forman Colaterales, apoyan a sus parejas (igual que sus parejas las apoyan a ellas) en la defensa de su medio de vida, que es el TAXI. Y para mostrar ese apoyo, estuvieron en la manifestación, al lado de las personas que aman, y del lado de todos los ciudadanos que merecemos unos Servicios Públicos de calidad.



Asociaciones del TAXI

Asistieron taxistas independientes (que no pertenecen a ninguna asociación), así como miembros de juntas directivas de “Asoc. Élite Taxi Madrid”, “Federación Profesional del Taxi de Madrid”, “Asociación Plataforma Caracol” y “Unión de Conductores Asalariados del Taxi” (esta última, asociación de reciente creación, sobre la cual hablaremos en el próximo número). Esta presencia es importante y representativa, no sólo de cara “al interior” (política interna), sino de cara al exterior, es decir: hacia los ciudadanos. Cuando un colectivo sale a manifestarse, no lo hace en contra del ciudadano, sino EN SU DEFENSA (al tiempo que en la defensa del propio puesto de trabajo).

El TAXI, en su conjunto, defiende los derechos del ciudadano a tener un servicio de transporte puerta a puerta. ¡regulado!

PTD >> Mario Murillo [@MarioMurilloPTD]



**Partido
del Trabajo
Democrático**

Ya he mencionado al principio de este artículo que los contenidos del mismo estaban supeditados al azar de mi errático recorrido durante la manifestación. En dicho periplo, me topé con un joven amigable, dispuesto a hablar y explicarme sus ideas, sus motivaciones. Resultó tratarse de Mario Murillo, Secretario General del Partido del Trabajo Democrático.

Este partido aboga por una República Democrática que garantice la soberanía popular sobre todos los estamentos del Estado y que garantice la participación de los obreros y las capas populares en la política. ¿Cómo? >> está explicado en su Programa, que plantea cuestiones interesantes. Si te interesa el tema, si quieres estar bien informado, no dejes de leerlo en su web.



Durante la búsqueda de documentación, he llegado a la Revista Digital "La Mayoría", que impulsa la acción y el debate en el seno de la izquierda y el movimiento obrero. "La Mayoría" pasó de ser la revista política del PTD, a un periódico de línea política,

la mayoría

dedicado a impulsar esa línea entre la clase obrera, desarrollando un proyecto abierto en que están implicadas varias organizaciones.

Y menciono este feliz hallazgo por lo que esta revista publicó el 12 de Febrero de 2019, en un artículo de Antonio García Rosas; cuyas "Reflexiones en torno al conflicto del taxi" comparto, para público conocimiento de todos los interesados:

>>

"Disculpen las molestias, estamos en lucha.

Una de las características más reconocibles de este conflicto está siendo la contundencia de los taxistas a la hora de plantear sus movilizaciones, una contundencia que, como no podía ser de otra manera, está teniendo consecuencias en la vida diaria de Madrid y Barcelona. Muchos periodistas mamporreros, y más de un político, han aprovechado esta circunstancia para justificar sus ataques indiscriminados al sector del taxi y su defensa de una liberalización salvaje que levante los diques al tsunami de la precarización.

Apelando a los ciudadanos y usuarios, señalan agresivamente a los trabajadores en lucha por atreverse a interrumpir la normalidad incuestionable de la rutina. Todo debe funcionar como un reloj: toleraremos las protestas, en tanto en cuanto no tengan ningún impacto. El espacio público es de todos y no puede ser secuestrado por una minoría. Los taxistas actúan como una mafia violenta que atenta contra el resto de ciudadanos, y, en especial, contra los conductores de VTC. Hemos oído declaraciones de este tipo, por activa y por pasiva, en todas las tertulias. Declaraciones interesadas que atentan contra el derecho

mismo a la protesta, a la lucha, y que no son ningún análisis, sino propaganda abierta contra el sector del taxi, al servicio de Uber, Cabify y demás multinacionales.

Es inevitable recordar, cuando estalla un conflicto de estas características, cómo se repite el manual mediático de criminalización de la protesta. En España, sin ir más lejos, tenemos el caso de los mineros. Mismos argumentos, mismos razonamientos: los mineros son una mafia organizada que recurre a la violencia para mantener sus privilegios. Se oponen a la evolución técnica y están fuera de la realidad. Y si retrocedemos algo más en el tiempo, y echamos un vistazo a casos de otros países, es inevitable comentar los casos de Martin Luther King, acosado, perseguido y denunciado por los medios estadounidenses, jaleados por el FBI, y de Nelson Mandela, considerado oficialmente un terrorista hasta 2008. El caso de los taxistas no es más que el último episodio de la larga guerra que libran los capitalistas contra el derecho democrático a la protesta, siempre intentando criminalizarlo para acotarlo, limitarlo, y, en última instancia, despojarlo de todo sentido.

La protesta, si no tiene un impacto real, no es una protesta. El derecho a protestar no es el derecho a decir que no se está de acuerdo: ese derecho ya está amparado por la libertad de expresión. El derecho a protestar es el derecho a influir, a ejercer presión, a plantear una lucha de igual a igual a aquello contra lo que se protesta. Pretender que los taxistas luchen contra Uber y Cabify quedándose en casa es, en la práctica, arrebatarles el derecho a protestar. Las movilizaciones, bloqueos, cortes de carretera... que están llevando a cabo no sólo son justas, sino necesarias.

En cuanto a los supuestos casos de violencia, aireados y repetidos hasta la saciedad por los medios de comunicación, no son más que casos aislados que no representan para nada la tónica general de las protestas. Los taxistas no van por ahí disparando ni apedreando a los VTCs, por mucho que se intente vender esa imagen.

Esa campaña de criminalización es parte de la propaganda contra la protesta, con la intención de plantear el conflicto del taxi como una lucha entre trabajadores (taxistas y conductores de VTC), cuando se trata de una lucha entre trabajadores y multinacionales.

Pero no son pocos los que compran ese discurso. No faltan los trabajadores que repiten el mismo argumentario para atacar a los taxistas, y, a través de ellos, intentar minar el derecho a la protesta. Es lo que en el primer editorial de esta revista denominábamos la Zona Cero.

Lee el artículo completo en la Revista "La Mayoría". Escribe en Google: "la mayoría online conflicto taxi"



REDES

Miembros de la Asociación ETaxiUnido

“No perdamos de vista lo realmente importante”



Lo que sí queremos hacer, desde luego, es contactar contigo, queremos compartir contigo todas las cosas positivas que tiene nuestro sector.

Para ello, es ESENCIAL un enfoque positivo por nuestra parte: somos buenos, somos los mejores, y tenemos que centrarnos en este mensaje.

Usuario: el usuario de TAXI es “usuario”, nunca “cliente”. ¿Acaso concibes que el usuario de metro es “cliente”? ¡NO!

Una persona que viaja en metro es “usuario” o “viajero”, pero no “cliente”, y lo mismo ha de suceder con el TAXI. Hemos de hacer sentir a nuestros usuarios que nuestro #taxi está a su servicio.

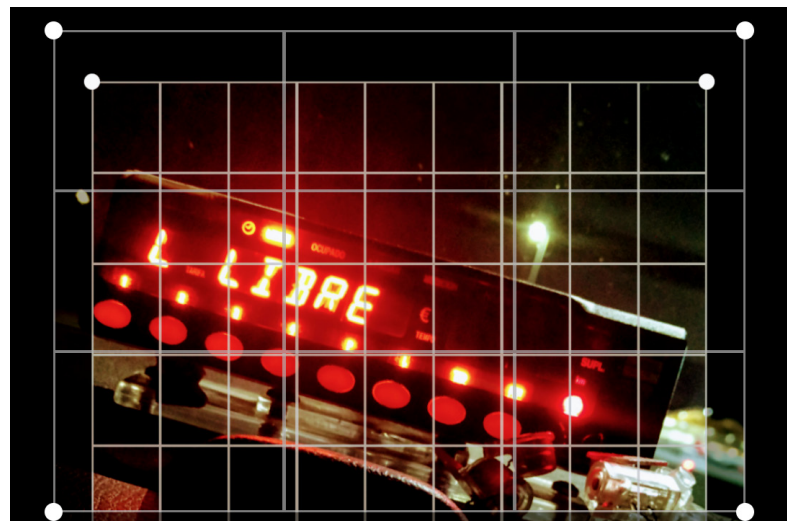
Salimos a las calles, cada día, a **ayudar a las personas** a llegar a sus destinos.

Inbound marketing

No es otra cosa que la “metodología que combina técnicas de marketing y publicidad no intrusivas, con la finalidad de contactar con un usuario al principio de su proceso de compra y acompañarlo hasta la transacción final”.

Analicemos esta definición: en nuestra labor como Asociación CULTURAL, no hay lugar para los conceptos de “compra” y “transacción”.

En ETaxiUnido, ¡no estamos vendiendo nada! Lo que sí realizamos es una defensa activa del TAXI como Servicio Público y además, aprovechamos para compartir contigo toda la riqueza que nos proporciona esta magnífica red profesional que formamos a lo largo y ancho de toda España.





eltaxiunido - ¿Cómo te reconoceré? ¿Llevarás un clavel en la solapa o...?

- Me reconocerás porque lo primero que sucederá cuando subas al taxi es que te recibiré con una sonrisa, con un buenos días, buenas tardes, buenas noches. Te preguntaré dónde te llevo y me pondré a ello, porque es mi trabajo, y disfruto haciéndolo. Me gusta ayudar a las personas, me gusta llevarlas donde lo necesitan. Estaré dispuesto a ayudarte si necesitas algo y está en mi mano hacerlo. Y en la despedida, cada cual a su manera, te daré las gracias y, créeme, espero verte pronto; en grandes ciudades no siempre sucede, pero sabes que estaremos ahí para cuando te haga falta! 100

#Taxi❤️you #ElTaxiUnido #Mejorentaxi #amigos
#TaxiEspaña #Taxi4U #fotodeldia #taxi
#taxilovesyou #llovetaxi #taxiservice #taxipromotion
#promociontaxi #TaxiUnido #taxiserviciopublico #tx
#taxidriver #conductortaxi #visitspain

Hace 18 segundos



Por supuesto que hemos de cobrar por ello: si no, ¿cómo habríamos de mantener los medios necesarios para el desarrollo de nuestra actividad?

Y hemos de cobrar una contraprestación justa. Resuelto esto (es un decir), centrémonos en lo IMPORTANTE, que son las PERSONAS.

Haz que el viajero se sienta a gusto al subir a tu taxi. Ten una palabra amable, una frase de cortesía. ¿A dónde le llevo con mucho gusto? - por ejemplo -. Si puedo hacer cualquier cosa para que se sienta cómodo, ¡dígamelo!

Demostremos día a día, como ya lo estamos haciendo, por qué somos los mejores profesionales en una profesión que no admite pseudo-nomenclaturas: el TAXI.



**Cuéntanos tu historia
No te cortes, ¡COLABORA!**

#ElTaxiUnido

#ElTaxiUnido

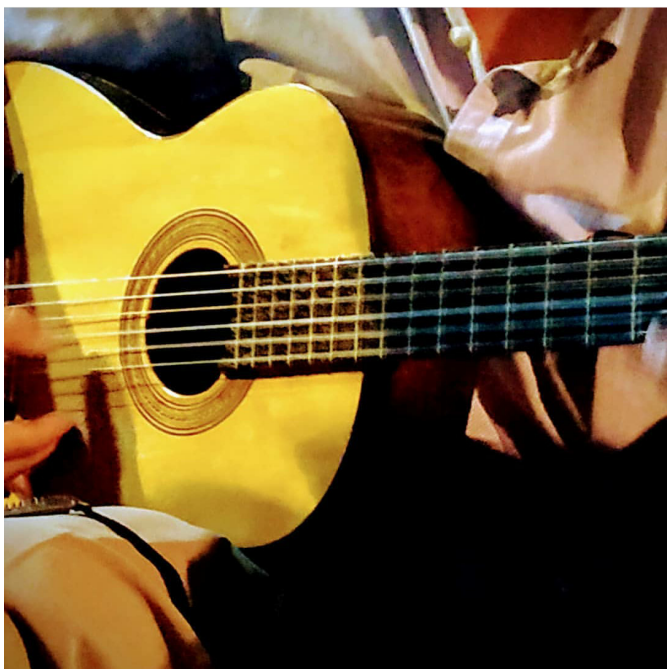
I  TAXI

número 2

Sí, mire, la PARADA DE TAXI
está ahí mismo



eltaxiunido



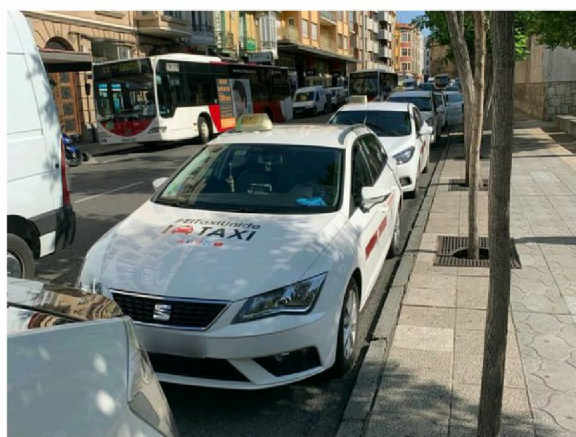
eltaxiunido ¡Tenemos mucho arte en el taxi! Agua marina, Aires choqueros, Si me das a elegir, Rumba del legionario, Pasodoble te quiero, Porrompompero, Stairway to heaven... 😄



#ElTaxiUnido

@eltaxiunido

Aquí, pasando la mañana:
prestando el servicio. ¿Adónde
quieres que te llevemos? 🚖 ¡A
todos lados! 100



@eltaxiunido



¡SÍGUENOS!



PAPELES PARA EL PROGRESO

Jorge Botella

La libertad es una facultad de la mente y el alma, y si el ser humano puede ser libre es porque reconoce la capacidad de serlo, la asimila y la interioriza.

RETORNO A LA ESCLAVITUD

La **independencia** y la **libertad** pueden ser consideradas como una determinación social o como una consideración personal.

En el ámbito social esa determinación vendrá marcada por las necesidades en que se dependa de los demás y por la capacidad que reste para ordenar las propias decisiones.

En la consideración interna de cada particular, la libertad será tanta cuanto cada uno sea capaz de **entenderse dueño de su propio destino**. Esos dos ámbitos de determinación se ciernen sobre cada persona, y aunque en la propia conciencia la capacidad de resistencia es muy alta, en la realidad social los espacios de independencia y libertad se ganan y pierden **según sea el sistema por el que se rija la colectividad**.

Uno de los determinantes sociales que confiere más o menos independencia a los integrantes de un grupo social es el trabajo y el entorno y condiciones sociales en que se

realiza. Una razón de ello es que el trabajo es uno de los modos de integración de los individuos con el grupo, configurando en gran parte el grado de dependencia de esas relaciones. Aunque por las actitudes personales cada cual es distinto dentro del ámbito laboral de una comunidad, desde el aspecto del compromiso social sobre todos debería afectar **una igual consideración**, siendo ello lo que va a marcar el grado de libertad que caracterice a la forma social que se adopte.

“Un determinante social que confiere independencia a los individuos es el trabajo y el entorno y condiciones sociales en que se realiza”

A los más dotados sus cualidades les estimulan a dominar sobre los menos capacitados, y estos para su defensa han de protegerse concertados. Desde que la humanidad descubrió la especialización del trabajo como forma de mejorar su progreso, **el dominio y la concertación de unos con otros han determinado el sistema de producción del que depende desde el primero al último integrante de la sociedad**. Las relaciones laborales pueden establecerse

en el marco del **mutuo respeto de los derechos naturales de cada persona**, o en la sumisión y dependencia de unos para otros. Estas dos posibilidades son antagónicas, y cada una de ellas va a determinar en más o en menos la independencia y libertad. El hecho histórico es que las más abundantes han sido las de sumisión y dependencia, violentando así el derecho natural, que tan sólo **con mucho esfuerzo** se ha logrado hacer prevalecer como el signo de la modernidad. Pues, en contra de lo que pueda parecer, **la perfección social se halla más ligada al hecho de respeto de los derechos que a la prosperidad económica en sí**, aunque una y otra guardan una importante correspondencia.

“Ha sido muy frecuente en la Historia que el recurso al “interés nacional” constituye uno de los principales medios de que se valen los sistemas autoritarios para legislar”

Las crisis económicas, como la actual, tienden a reformular el sistema, **como si el mismo fuera la causa de la crisis**, porque con frecuencia no se distingue que es la economía la que depende de la sociedad y no la sociedad de la economía. Del mismo modo, **las crisis no son producto de las libertades que consagra el sistema, sino de la deficiente gestión del sistema**. Los problemas económicos se deben resolver en el ajuste de las relaciones económicas entre los miembros de la sociedad y no en el ajuste de la cualidad de las relaciones laborales. **Por el primer camino se preserva el bien común, el segundo disgrega la sociedad.**

Cuando surge la crisis, uno de los valores que más se ve perjudicado es la **cohesión social**, bien porque hay quien cree que su estatus es únicamente debido a su esfuerzo, y no acepta que la crisis lo altere, o porque resurjan antiguas **referencias emocionales** al baluarte de la jerarquía social que **imponía la sumisión de unos a otros**.

La destrucción de los derechos laborales que han favorecido la cohesión social representa un retorno a un punto anterior que no garantiza la resolución de la crisis, sino una menos justa distribución de la riqueza real -cuya desigualdad es la causa próxima de la crisis, por la caída del consumo- y a la prevalencia de la sumisión por la relajación del derecho. **La teoría liberal que, bajo la apariencia de la reivindicación de la libertad, pretende la libre negociación entre el capital y cada trabajador no deja de ser un retorno al sistema de esclavitud**, ya que la diferencia de poder real entre el patrono y cada productor hace que éste esté a merced de aquel en todo lo que se refiere al ajuste de las condiciones de trabajo. Así la flexibilidad que se preconiza **no es más que libre disposición del capital sobre los trabajadores para someterlos al imperio de su único interés**. El libre despido, la eliminación de los salarios mínimos, la devaluación de los convenios colectivos, la obstrucción a la interlocución social... pueden defenderse como una estructuración liberalizadora de la economía como estrategia de garantía de progreso, **pero no debe obviarse que esa aproximación al régimen de sumisión no favorece el desarrollo económico y social**, porque al incrementar las diferencias entre pobres y ricos, reduce considerablemente el establecimiento de una clase media que con su capacidad de consumo es la que consolida la estabilidad

y el progreso económico.

Es bueno no olvidar que los emprendedores tradicionalmente se han forjado en la experiencia y maduración laboral como trabajadores por cuenta ajena, y que de sus posibilidades de promoción dependen tanto el vigor de las empresas como las probabilidades de emancipación creando el propio negocio. **El proceso integrador en cada empresa precisa de la corresponsabilización de todos los sectores,** tanto capital, directivos como empleados, y ello no se logra cuando se vulnera el derecho a la seguridad en el trabajo, a un salario digno, a la aportación de la creatividad, a la seguridad ante los accidentes laborales, o a favorecer la conciliación familiar.

En la medida que los costes de esos derechos están reconocidos de modo básico por la legislación estatal, pueden repercutirse por igual sobre los costes de explotación de todas las empresas y repercutirse homogéneamente en el mercado. **La relajación de esos derechos sociales en el marco laboral favorece la competencia desleal entre inversores,** de modo que cuanto más próximo se está a las condiciones de esclavitud, más margen existe para vender barato, para ampliar el mercado y para especular con buenos beneficios en el corto plazo, **pero una economía así rompe la sociedad, y con ella el progreso y el beneficio común para todos en el medio plazo.**

“Lo público supone un “todo para todos”, favorecer la igualdad, acentuar la solidaridad”

Jorge Botella nació en Madrid en 1950. Su actividad literaria ha alternado, desde su juventud, con el trabajo profesional en el campo de la ingeniería de la edificación.

Es licenciado en Filología Española. Su obra literaria se ha decantado por un interés creciente hacia la filosofía de la Sociedad, la identidad del Ser de la Persona y la preeminencia de la Verdad. Su interés por la persona como sujeto de relación con los demás seres humanos vertebró todo su pensamiento, y justifica su tesis de que el bien es lo que promueve la permanente regeneración de la Sociedad.

Desde la Junta Directiva de ElTaxiUnido, damos publicidad y voz a esta revista:

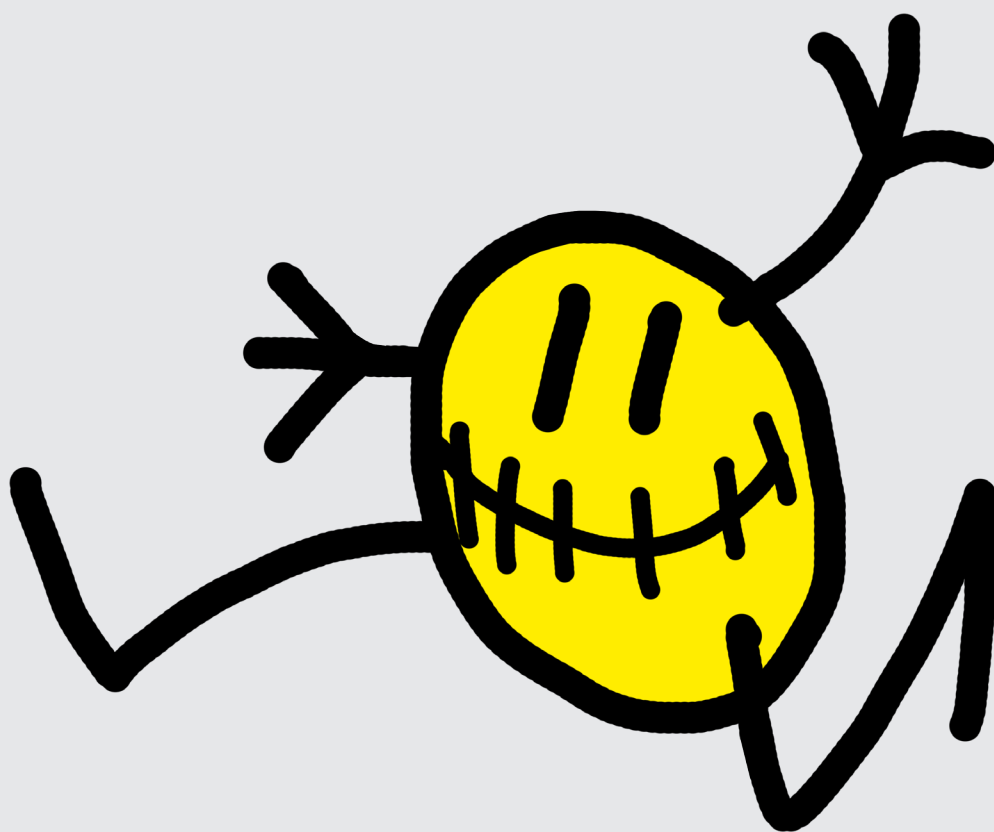
www.papelesparaelpromgreso.com

y aunque se nos ha indicado, con suma modestia, que no es necesario dar publicidad a la autoría específica de cada artículo, sí lo hacemos, con máximo respeto y con ánimo de reconocimiento y homenaje, y os invitamos además a investigar al autor, pues tiene muchos libros publicados, en los cuales, a buen seguro, encontraréis respuestas a tantas cuestiones que se plantean en el día a día.

O al menos, si no son respuestas directas, serán ayudas al razonamiento propio, que es tan necesario fomentar en estos tiempos por los que corremos (nunca mejor dicho).

Sirvan estas líneas como **sincero agradecimiento** por permitirnos publicar estos contenidos, que están exentos de utilización comercial, y están orientados exclusivamente con fines instructivos de uso colectivo.

iCOMPARTE!





eltaxiunido@gmail.com