

LA VANGUARDIA

Presidente-Editor: JAVIER GODÓ, CONDE DE GODÓ
Director: José Antich
Vicedirector: Alfredo Abián
Directores adjuntos: Jordi Juan, Enric Juliana, Alex Rodríguez
Subdirectores: María Dolores García, Manel Pérez, Miquel Molina, José Alberola (Arte)

Redactores jefes: Enric Sierra (Web), Eugeni Madueño (Nuevos Contenidos), Joaquín Luna (Internacional), Jordi Barbata (Política), Josep Corbella (Tendencias), Albert Gimeno (Vivir), Llàtzer Moix (Cultura), Dagoberto Escorcía (Deportes), Ramon Aymerich (Economía), Carles Esteban (Continuidad), Celeste López (Redacción Madrid), Mariàngel Alcázar (Casa Real), Jaime Serra (Infografía), David Airob (Fotografía), Núria García (Diseño), Josep Carles Rius (Magazine) y Félix Badía (Estilos de Vida).

Secciones: Elisenda Vallejo (Internacional), Xavier Batalla (Corresponsal Diplomático), Susana Quadrado (Política), Pau Baquero (Opinión), Rosa M. Bosch (Tendencias), Ketty Calatayud (Vivir), Ignacio Orovio (Cultura), Juan B. Martínez (Deportes), Dolors Álvarez (Economía), Mariano Guindal (Madrid), Albert Aymami (Fotografía), Francesc Puig (Diseño), Magí Camps (Edición), Albert Molins (Producción) y Carles Salmurri (Documentación). **Consejeros de Dirección:** Carlos Sentís y Jaime Arias.

El equipo propio de Rajoy

MARIANO Rajoy ha desvelado hasta qué punto está dispuesto a seguir dirigiendo el Partido Popular y concurrir a las elecciones del 2012 con su "propio equipo". Ayer, ante la junta directiva nacional del partido, anunció que la portavoz en el Congreso será Soraya Sáenz de Santamaría, abogada del Estado de 36 años y una de sus colaboradoras más próximas.

Rajoy ha preferido a una persona de su máxima confianza para uno de los cargos más relevantes en la nueva legislatura y ha desatendido a las tradicionales cuotas de partido o a intereses de las territoriales. Una apuesta renovadora que conlleva, por supuesto, sus riesgos, pero que supone sin duda un gesto de autoridad. En todo caso, el nombramiento de la moderada Sáenz de Santamaría, junto con el del centrado José Antonio Alonso por parte socialista, permite pensar en una legislatura menos crispada y más dialogante.

El esperado discurso de Rajoy fue una continuación del emitido el martes postelectoral: trabajar para ganar las próximas elecciones y con su propio equipo. En un discurso muy medido por su moderación, dio algunas pistas sobre la próxima legislatura. Abogó por una acción continuista, porque, según él, ha dado buenos resultados y "por seguir creciendo a costa del PSOE". Pero hay que acabar con que "el PSOE sea el refugio de los recelos contra el PP", para lo que llamó a reforzar la presencia del partido en aquellos territorios en los que no se han logrado los objetivos previstos. Citó por este orden a Catalunya, País Vasco y Andalucía.

Escribíamos que el líder popular es un político que mide siempre sus palabras, pero ayer se propuso ser muy cuidadoso, especialmente en la clave interna del PP. Prometió fidelidad a los "principios que es preciso mantener" y que no habrá "piruetas". Pero se mostró abierto a llegar a acuerdos sobre temas de Estado, citando la política antiterrorista; la cuestión territorial ("lo que es España", dijo); las políticas de Exteriores, Defensa y UE; el modelo social y, por último, la justicia. Aunque inmediatamente dijo que no estaba dispuesto a ceder ningún puesto en las mesas del Congreso y del Senado (porque son "los que nos han dado los españoles con sus votos"). Y señaló que la voluntad del PSOE de llegar a acuerdos se analizará a la luz de las presidencias de comisiones en el Congreso.

Nada desveló ayer Rajoy sobre la secretaría general del partido, que ocupa Ángel Acebes. Tiempo habrá hasta el congreso de junio en Valencia. El presidente del PP no responde al canon de hombre de partido y siempre ha puesto más empeño en contar con personas de su confianza que en crear equipos por afinidad ideológica. Ese ha sido su criterio al elegir a Sáenz de Santamaría para el Congreso. Así como en la elección de Ana Pastor y Jorge Fernández Díaz, también muy próximos, para la Mesa de la Cámara Baja en una legislatura que se aventura políticamente muy interesante. En el caso del portavoz del PP en el Senado, Rajoy ha dado continuidad a Pío García Escudero, un político que sin formar parte de su círculo más próximo, le ha sido fiel y, sobre todo, ha sido muy eficaz.

Fracaso de la Liga Árabe

DE fracaso en fracaso. Así se puede sintetizar la celebración anual de las cumbres de la Liga Árabe. Una sensación de vacío que se desprende de la reunión de la Liga que se clausuró el pasado domingo en Damasco (Siria), la cual fue incapaz de ponerse de acuerdo, más allá de la fraseología retórica, sobre la división entre Al Fatah y Hamas, en Palestina, o de hallar una solución a la crisis que mantiene políticamente bloqueado a Líbano, país que por cierto no estuvo representado en la reunión.

La Liga de Estados Árabes, que es así como se llama, es una institución que fue creada en 1945 para garantizar la seguridad política de los países que habían alcanzado la independencia o estaban a punto de conseguirlo. Más de sesenta años después, el objetivo de la Liga es coordinar las políticas de los países árabes con el fin de formar un frente común ante las instituciones internacionales y el resto de los países.

Pero esta unidad árabe está cada vez más puesta en entredicho por la grieta existente entre los países aliados de Washington, especialmente Arabia Saudí y Egipto, que son los que dirigen la Liga, y Siria, que mantiene una posición más enfrentada con la política estadounidense por la cuestión israelo-palestina. Esta división se ha hecho mucho más patente en Líbano, donde el brazo armado de Siria, Hizbulah, se resiste al nombramiento del presidente del país desde el pasado 24 de noviembre, una elección que se ha intentado hasta

en 17 ocasiones hasta ahora sin éxito. Otro tanto ocurre con respecto al conflicto palestino, donde los gobiernos árabes prooccidentales apoyan a Al Fatah y a su presidente, Abu Abas, mientras que Damasco sostiene a Hamas.

La cumbre de la Liga Árabe, a la que sólo asistieron la mitad de los 22 jefes de Estado de países árabes (entre los que no acudieron estaban los de Egipto, Arabia Saudí y Jordania), se ha limitado a reiterar la llamada a la mayoría y a la oposición libanesa a ponerse de acuerdo lo más rápidamente posible sobre un gobierno de unión nacional que, hoy por hoy, parece más que lejano. El pasado enero, la Liga propuso un plan que preveía la elección del presidente en la persona del general Michel Suleiman, la cual debería dar paso a un gobierno de unidad. Pero las grandes diferencias sobre las cuotas de poder en ese gobierno no permiten ni tan siquiera la elección presidencial.

También el comunicado final se ha limitado a apelar a Israel para que acepte el plan de paz propuesto en el 2002 por Arabia Saudí y asumido por la Liga. Un plan de paz que se halla en vía muerta y en el que se señala que la seguridad de Israel pasa por la retirada de los territorios ocupados, la creación del Estado palestino y un arreglo justo de la cuestión de los refugiados.

En definitiva, la división entre los países árabes tiñe de más pesimismo la posibilidad de un arreglo del conflicto de Oriente Medio.

Quim Monzó



Por fin me lo pongo sin que me odien

Desde hace un par de semanas, cuando subo a un taxi a veces el taxista me aconseja que me ponga el cinturón. Ahora la Guardia Urbana multa a los pasajeros que no lo llevan puesto. Es toda una novedad, porque, antes, cuando subía a un taxi y me ponía el cinturón, la mayoría de los taxistas se ofendía. Me miraban por el retrovisor y algunos chasqueaban la lengua. Leías en sus ojos los pensamientos que hervían en su cerebro: "¡Habrás visto! Debe de creer que no sé conducir...". Y tú no creías que no supiese conducir -acababas de subir al coche y aún no habías tenido tiempo de comprobarlo-, sino que eras de la opinión de que, si la normativa dice que hay que ponerse el cinturón, te lo pones y punto. Sobre todo si, además, consideras que es una idea sensata.

Pero a los taxistas no les gustaba. A los taxistas barceloneses, me refiero. Porque, un mes de octubre de principios de los años noventa, viajé a Frankfurt con motivo de una Feria del Libro. Un día subí a un taxi y le dije al taxista una dirección. El taxista se quedó impávido. Pensé: qué horroroso

Los taxistas me miraban por el retrovisor y algunos chasqueaban la lengua

so será mi acento que no me ha entendido. Entonces le enseñé el papelito donde llevaba escrita la dirección. Me dijo que ya me había entendido antes y me hizo un gesto con la mano: el gesto de abrochar el cinturón. Me lo abroché en seguida, puso el coche en marcha y salimos.

Luego, al volver a Barcelona, seguí con la costumbre durante un tiempo. Pero al final me harté de las miradas de odio de los taxistas y dejé de abrochármelo. Y, en cambio, ahora son ellos quienes me dicen que lo haga. Alucino. Leo en los diarios que el Sindicato del Taxi está distribuyendo adhesivos que advierten a los clientes que el uso del cinturón es obligatorio. Las multas llegan a los 300 euros.

Estoy encantado de poder volver a ponerme el cinturón en los taxis y sin que me machaquen con la mirada. Curiosamente, los taxistas no tienen por qué ponérselo: en zonas urbanas están exentos de esa obligación. Como con los maestros de autoescuela y los conductores de zona de carga y descarga, la excusa es que están todo el día al volante. Pues eso, más que excusa, debería ser un motivo más para que lo llevaran puesto, ya que pasan más horas expuestos a un accidente. El cliente sube un rato y punto. Ellos no. Ellos están ahí toda la jornada.

Eso significa que las autoridades consideran que la vida de un taxista no vale como la de los demás ciudadanos. Si valiese como la de los demás, les harían ponerse el cinturón. Y los taxistas están de acuerdo con esa apreciación porque, si no, protestarían o se lo pondrían motu proprio. Se supone que a ti te obligan a ponértelo para que, en caso de accidente, no salgas malparado. Ergo: que el taxista salga malparado en caso de accidente no importa lo más mínimo. Pues vale.●

Trànsit Seguretat viària

Crònica

Schumi va amb taxi

CONSCIENCIACIÓ · L'heptacampió de Fórmula 1 protagonitza la campanya de Bacardi Limited contra el còctel mortal d'alcohol i conducció **FUTUR** · El pilot alemany no es veu ni a MotoGP ni dirigint el seu propi equip d'automobilisme

Laura Nicolás
BRUSSEL·LES. ENVIADA ESPECIAL

Ni en un Ferrari, ni en una Ducati, Michael Schumacher va en taxi. Aquest és mitjà de transport escollit pel set vegades campió de món de Fórmula 1 per protagonitzar la campanya de la companyia Bacardi Limited per lluitar contra la conducció sota els efectes de l'alcohol. El campió automobilístic continua involucrant-se en iniciatives a favor de la seguretat viària i ahir va presentar a Brussel·les la de Bacardi Limited, juntament amb el president de la companyia, Andreas Gembler. Amb missatges com "quan surto a beure, el cotxe es queda a casa", Schumi vol contribuir a conscienciar, especialment als més joves, que es poden evitar "les fatals conseqüències" de barrejar alcohol i conducció "amb altres opcions com el taxi o el transport públic".



Michael Schumacher va arribar amb taxi a la presentació de la campanya de seguretat viària ■ HERWIG VERGULT

El pilot va alemany va confessar que el taxi és per a ell una alternativa preferent de transport "begui o no". En canvi, no va dir si sovint es posa al volant del taxi en el cas de córrer el risc de perdre

un vol, com va fer a Alemanya. Schumi va negar que hi hagi una contradicció entre ser pilot de Fórmula 1 —on se superen els 300 quilòmetres hora— i promoure la seguretat viària, ni tampoc

en el fet que una companyia de begudes alcohòliques impulsi una campanya per combatre el còctel mortal d'alcohol i conducció. En aquest sentit, Andreas Gembler va destacar que des de Bacardi Li-

mited s'aposta per un model de comportament que inclogui "el consum responsable d'alcohol". Perquè aquest model sigui el de tanta gent com sigui possible, s'ha escollit Michael Schumacher de la companyia. "Per a mi, fer això és una manera de tornar a la societat els privilegis de què gaudeixo", va confessar l'heptacampió. En l'àmbit purament esportiu, Schumacher va negar que aspiri a convertir-se en un nou Casey Stoner o Valentino Rossi i també que projecti dirigir el seu propi equip de Fórmula 1. No es va voler pronunciar sobre el retorn de Fernando Alonso a Renault —anterior equip on l'asturià li va guanyar la batalla en dues ocasions— adduint "desconèixer els detalls" i que "ara és molt més important parlar d'alcohol i conducció". En canvi, sí que va assegurar que el futur de Felipe Massa passa per Ferrari perquè, segons ell, l'equip que forma el brasiler amb el campió, el finlandès Kimi Räikkönen, és el més fort de la Fórmula 1. ■

ensenyaments per al curs [2008-09]

FACULTAT DE LLETRES

- Llicenciatura en Geografia
- Grau en Història
- Grau en Història de l'Art
- Llicenciatura en Filologia anglesa
- Llicenciatura en Filologia catalana
- Llicenciatura en Filologia hispànica
- Llicenciatura en Antropologia Social i Cultural (2n cicle)
- Llicenciatura en Publicitat i Relacions Públiques
- Llicenciatura en Periodisme (2n cicle)

FACULTAT DE MEDICINA I CIÈNCIES DE LA SALUT

- Llicenciatura en Medicina
- Diplomatura en Fisioteràpia
- Diplomatura en Nutrició Humana i Dietètica

FACULTAT DE CIÈNCIES ECONÒMIQUES I EMPRESARIALS

- Llicenciatura en Administració i Direcció d'Empreses
- Llicenciatura en Economia
- Diplomatura en Ciències Empresarials

FACULTAT DE CIÈNCIES DE L'EDUCACIÓ I PSICOLOGIA

- Llicenciatura en Psicologia
- Llicenciatura en Psicoèducació
- Diplomatura en Educació Social
- Títol de Mestre en Educació Primària, Infantil, Especial, Física, Musical, Llengua Estrangera
- Llicenciatura en Psicopedagogia (2n cicle)

FACULTAT D'ENOLOGIA

- Llicenciatura en Biociències
- Llicenciatura en Enologia (2n cicle)
- Enginyeria Tècnica Agrícola, Indústria Agrària i Alimentària

FACULTAT DE CIÈNCIES JURÍDIQUES

- Llicenciatura en Dret
- Llicenciatura en Ciències del Treball (2n cicle)
- Diplomatura en Relacions Laborals
- Diplomatura en Treball Social

FACULTAT DE QUÍMICA

- Llicenciatura en Química
- Llicenciatura en Bioquímica (2n cicle)

ESCOLA UNIVERSITÀRIA D'INFERMERIA

- Diplomatura en Infermeria

ESCOLA UNIVERSITÀRIA DE TURISME I OCI

- Diplomatura en Turisme

ESCOLA TÈCNICA SUPERIOR D'ARQUITECTURA

- Arquitectura

ESCOLA TÈCNICA SUPERIOR D'ENGINYERIA QUÍMICA (ITSEQ)

- Enginyeria Química
- Enginyeria Tècnica Industrial: Química Industrial
- Enginyeria Tècnica Industrial: Mecànica

ESCOLA TÈCNICA SUPERIOR D'ENGINYERIA (ITSEI)

- Enginyeria Tècnica Industrial: Electroèrica Industrial
- Enginyeria Tècnica Industrial: Electrònica
- Enginyeria Tècnica en Informàtica de Control
- Enginyeria Tècnica en Informàtica de Sistemes
- Enginyeria en Informàtica (2n cicle)
- Enginyeria en Automàtica i Electrònica Industrial (2n cicle)
- Enginyeria Tècnica en Telecomunicació, Telemàtica

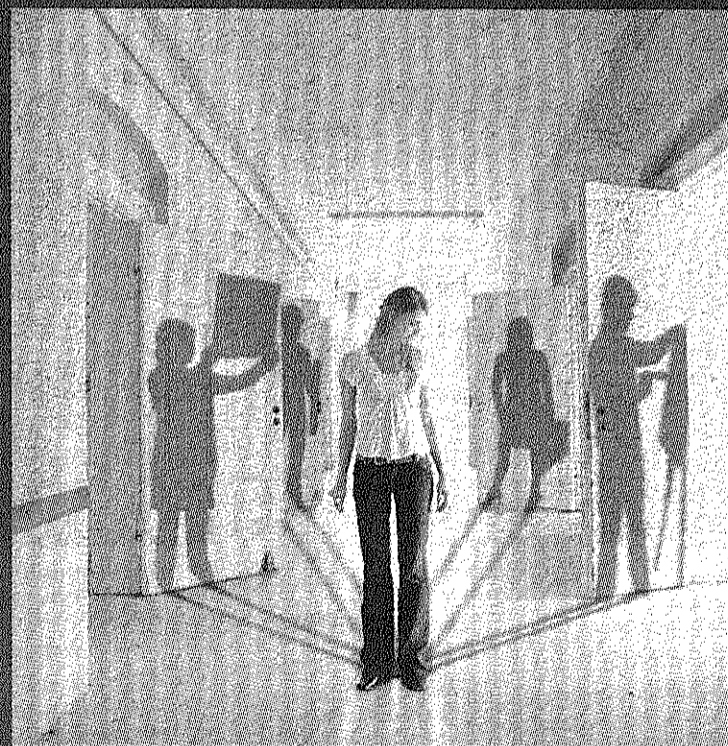
CAMPUS TERRES DE L'EBRE

- Diplomatura en Ciències Empresarials
- Diplomatura en Jurisprú
- Títol de Mestre en Educació Infantil

CAMPUS VEGA DE LA CINA

- Diplomatura en Infermeria

* Els estudiants preferiran fer un programa formatiu



matricula-t'hi



UNIVERSITAT
ROVIRA I VIRGILI
La universitat pública de Tarragona

902 337 876
www.urv.cat
war.urv.cat





Dreamstime

¿Es rentable ser taxista?

Muchos kilómetros al día y jornadas interminables. A pesar de que es uno de los oficios de mayor estabilidad, los taxistas son de los que más sufren con las desaceleraciones económicas. El nuevo carné por puntos y la falta de seguridad son otros de sus problemas.

CH.L.ESPEJO/D.ESPERANZA.Madrid

Pasar el día al volante y ganarse la vida con ello, ésta es la máxima de cualquier taxista. Aunque la profesión es una de las más estables (cuando una persona consigue o se hace con una licencia, puede estar con ella hasta la jubilación), los profesionales del sector advierten de que existen ciertos aspectos que empañan la rentabilidad de este oficio.

“Es un sector en el que no te haces millonario, pero en el

que vives tranquilo porque sabes que día sí, día también, siempre tienes un sueldo”, asegura Francisco Esteban, presidente de la Agrupación General de Taxistas (Agetaxi). Aunque apunta que la profesión requiere una atención más personalizada de la Administración, ya que el 95% de estos trabajadores son autónomos, y dependen de las horas que estén dispuestos a “hacer carreras”.

En general, Esteban afirma

que para poder vivir y ganar un buen sueldo se debe trabajar 12 horas al día, aunque cambia según las épocas del año. “Ahora no vale con quedarse en la parada a esperar al cliente, hay que salir a buscarlos y recorrer kilómetros en balde”, afirma.

En la actualidad, con la desaceleración económica, el colectivo reconoce que su actividad ha disminuido cerca de un 20%, lo que ha contribuido a disminuir la recauda-

Lo que importa

- En España la regulación de esta industria está cedida a las ciudades, por lo que cada una cuenta con diferentes tarifas.
- Los cambios en la economía afectan de dos formas a los taxistas: en el precio de la gasolina y en la demanda de su servicio.

ción considerablemente. “Si unimos esto al aumento del precio del gasóleo, estamos ante una depreciación en el oficio”, apunta el presidente de Agetaxi. Para Celedonio Sánchez, que lleva desde 1972 al volante de su taxi, en esta industria se “notan muchos los cambios en la economía, ya que somos un servicio opcional. Actualmente, hemos registrado un descenso de un 10% en la facturación diaria en Madrid”, concluye.

Así, la variación del precio del combustible en el último año ha incrementado la factura en un 0,89 euros, lo que se traduce en el aumento de un 23,5% anual, según un estudio realizado por la Agrupación General de Taxistas. “Esto significa en que si un taxista consume 5.280 litros de gasóleo al año, se gastará 1.109 euros más en este ejercicio”, asegura Esteban.

(Pasa a la página siguiente)



Caixa Empresa

CaixaComex

Para llegar más lejos cada día

Con **CaixaComex** dispondrá de innovadoras y exclusivas soluciones que le ayudarán a gestionar, de forma fácil y rápida, sus operaciones de comercio exterior. Además, podrá gestionarlas **íntegramente on-line** a través de **Línea Abierta Empresas**.

 **la Caixa**

Precio de taxis en ciudades de España

(IVA incluido), en euros.

Ciudad	Bajada de bandera		Por Km. recorrido o tiempo equivalente	
	Tarifa día	Tarifa noche y festivos	Tarifa día	Tarifa noche y festivos
A Coruña	1,2	1,46	0,79	0,94
Barcelona	1,75	1,85	0,78	1
Bilbao	3,25 euros e incluye 2.000 metros o 4 minutos y 48 segundos (si no se incluyen kilómetros serían 2,05 euros)	4 euros e incluye 2.000 metros o 4 minutos y 48 segundos (si no se incluyen kilómetros serían 2,36 euros)	0,6	0,82
C. Real	2,05	2,8	0,7	0,7
Logroño	1,37	1,37	0,66	0,66
Madrid	1,85	1,85 (2,9 domingos y festivos)	0,87	1
Melilla	1,1	2,1 (noche), 1,8 (sábados y festivos)	0,7	0,7
Oviedo	1,369	1,711	0,746	0,933
Pamplona	3,15 e incluye 2.200 metros o 5 minutos (si no se incluyen kilómetros sería 1,79)	4,72 e incluye 2.200 metros o 5 minutos (si no se incluyen kilómetros sería 2,85)	0,62	0,93
Salamanca	1,35	2	0,71	1,07
S. Cruz de Tenerife	2 euros e incluye 1.064 metros (si no se incluyen kilómetros, serían 1,5 euros)	2 euros e incluye 1.064 metros (si no se incluyen kilómetros, serían 2 euros)	0,47	0,47
Santander	1,12	1,44	0,75	0,98
Sevilla	1,09	1,33	0,76	0,93
Valencia	1,3	1,7	0,81	0,94
Zaragoza	1,39	2,09	0,63	0,94
Media de España	1,51	1,98	0,72	0,91

(Viene de la página anterior)

En España, cada comunidad autónoma tiene transferida las competencias de transporte, por lo que en cada ciudad las tarifas y la reglamentación son distintas. Así, mientras en Madrid una persona puede tener como mucho tres taxis, en el País Vasco sólo se permite una licencia por conductor, mientras que en Barcelona una misma persona puede tener hasta 50 coches.

Según un estudio de la Federación de Consumidores en Acción (Facua), en el que se comparan las tarifas de cuarenta y dos ciudades españolas, existen diferencias latentes en un viaje de similares características de hasta un 174% en horario diurno y un 165% en horario nocturno y festivos entre algunas ciudades. Además se desprende que Tarragona, Murcia y Lugo son las ciudades donde más caro resulta coger un taxi, frente a Santa Cruz de Tenerife y Almería, en las que es más barata.

“Las tarifas se regulan en cada ayuntamiento, por lo que es una industria sometida a la política de cada zona”, asegura Esteban. Para Manuel Martínez, taxista de Madrid, con estas tarifas tan distintas, según la zona, “necesitas hacer 12 horas al día para que el trabajo sea rentable”.

Problemas diarios

Éste no es el único problema del ‘día a día’. El gran número de taxis en muchas ciudades ha saturado el mercado. Por ejemplo, en Madrid existen los mismos taxis que en París,

Puntos positivos y negativos del taxi

- Ser tu propio jefe. Esta es una de las razones por las que muchos personas optan por comprar una licencia de taxi.
- “El trato con el público es una de los aspectos más bonitos de esta profesión”, comenta Manuel Martínez, taxista de Madrid.
- Poder elegir el horario que más te convenga y el tiempo. Cada taxista tiene una franja horaria en la que puede trabajar y los días libres que dispone cada semana.
- Las licencias de taxis se revalorizan. Los días para trabajar o cuando tienes los días libres son algunos de los factores que intervienen en el precio de estos permisos.
- El estrés del tráfico. Este es uno de los inconvenientes que más destacan los profesionales del sector, en especial en las grandes ciudades.
- “Para que sea rentable este trabajo necesitas unas 12 horas diarias.” Muchas de las reivindicaciones de los sindicatos de esta profesión es la regulación de las horas de trabajo, ante la explotación que viven muchos asalariados.
- Diferente regulación. En España cada ciudad o pueblo cuenta con su propia normativa sobre tarifas.

Una de las reivindicaciones de los taxistas son los beneficios ante las multas de tráfico

Reglamentos con distintos acentos

Después de aterrizar en cualquier aeropuerto del mundo, cualquier pasajero se enfrenta al dilema de cómo será la tarifa del taxi. Desde 1970, la mayoría de los países occidentales regularon las tarifas de este servicio. En Europa, no existe una reglamentación común y cada país cuenta con sus propias exigencias. Por ejemplo en Gran Bretaña, este servicio está regulado por la ley de transportes de 1985. Gracias a ella los titulares ingleses de un taxi pueden tener asalariados y disponer de unas tarifas obligatorias. Sin embargo, no todas los precios están regulados por la Administración central. En Suecia, la normativa, aprobada en 1990, empuja a este sector a una mayor liberalización. Así, uno de los puntos más conflictivos es la falta de control tarifario. Por ejemplo, un taxista sueco puede fijar sus propias tarifas y no está obligado a pertenecer a un centro de radiotelefónico. Si cruzamos el Atlántico, los problemas son los mismos. Estados Unidos cambió la reglamentación en 1993, lo que alteró el número de taxis. El sistema se basa en el alquiler de los vehículos e incluso en el ‘subalquiler’. Por ello, sólo una pequeña parte de los vehículos en Nueva York están conducidos

por sus propietarios, que están obligados a pagar una cantidad fija por cada turno o semana a su asalariado. Si visitamos Japón, encontramos dos modalidades de taxis, según el propietario, compañías o autónomos. A nivel nacional existen 77 modelos distintos de tarifas, que regulan cada municipio. En Tokio, el centro de control de taxis ha impuesto una serie de obligaciones de calidad ante las quejas de muchos clientes por el servicio. Otro país asiático con control sobre este servicio es Corea del Sur. Desde 1961 cuenta con una normativa sobre este aspecto, aunque los diferentes gobiernos han ido relajando su intervención.

Al igual que en el modelo japonés, existen compañías con una flota de taxis, que compiten entre ellos por los precios. En Australia la industria de los taxis funciona de manera independiente en cada estado. Un ejemplo claro es Adelaida que tiene sus propias leyes sobre la explotación de este servicio, mientras que Melbourne dispone de una reglamentación totalmente diferente. En definitiva, los modelos de regulación de esta industria es bastante heterogéneos, que en muchos casos, no mejora la calidad en el servicio.

donde hay el triple de población. Dentro de este problema, uno de las causas son las flotas. “Hay muchos trabajadores que se jubilan y una serie de empresas, con una flota de vehículos, les compran la licencia”, explica Celedonio Sánchez, taxista de Madrid. La asociación de taxistas de Baleares se manifestó la semana pasada ante la nueva normativa que quiere aprobar la administración balear, que beneficia las flotas y las licencias temporales. A estos paros se unieron los taxis de toda España.

Las mujeres y los jóvenes han aumentado la presencia en esta industria

Otras de las reivindicaciones de los trabajadores de este sector es la falta de beneficios en el carnet por puntos o con los radares. “Al estar continuamente en la calle, un taxista tiene más posibilidades de equivocarse y ser sancionado por un radar”, explica Martínez.

Las quejas no terminan aquí. Dentro de este colectivo existe el problema de la movilidad en algunas ciudades. Por ejemplo, los conductores de taxis de la capital española se quejan de que muchas veces la circulación en Madrid es poco fluida. “Algunos fines de semana pierdes muchos clientes por los embotellamientos y las malas condiciones del tráfico, por lo que aunque aún habiendo demanda, los taxistas vemos imposible

llegar a tiempo a las citas”, afirma Esteban.

Pero, ¿qué hay que hacer para ser taxista? En primer lugar, hay que saber que el número de licencias está limitado a la concesión de dos por cada mil habitantes. “Por lo que cuando una persona quiere hacerse con una nueva, lo más probable es que le toque recurrir a un tercero”, explica el presidente de Agetaxi. Además, los conductores deben sacarse el carné VIP y aprobar un examen en el que se les pregunta datos sobre zonas conocidas en cada municipio.

Sector en evolución

Esta industria es una de las más importantes en cualquier ciudad. Según el último estudio del portal Hotels.com, el taxi es el medio preferido por el 57,7% de los españoles a la hora de desplazarse desde el aeropuerto, mientras que la peor ciudad en cuanto a la disponibilidad a la hora de encontrar un taxi es Sevilla. Por otro lado, los taxistas valencianos fueron los más votados por su la calidad en la conducción.

La mujer no se ha quedado fuera de este mundo. En Madrid, más de 1.200 mujeres conducen un taxi, lo que supone un 30% más de lo que había en la región hace dos años. Además, para muchos jóvenes se ha transformado en una alternativa temporal, con horarios reducidos. “El mercado laboral está muy saturado y el trabajo de taxista ofrece ingresos interesantes y además, libertad de trabajar las horas que quieras”, comenta Esteban.



La mayoría de los taxis en Nueva York están conducidos por asalariados.