

La Gaceta TAXI

La primera revista del sector del

AÑO XXVI
NÚMERO 300
AGOSTO 2021



Reforma de pensiones Trabajar más para cobrar menos

- El Supremo revisa el 1/30
- 300 números y más de 11.000 noticias online



TOYOTA

Comauto
Sur

TU CONCESIONARIO DE CONFIANZA



TU TAXI MÁS FIABLE



TALLER, CHAPA Y PINTURA

- Preferencia para taxi
- Reparaciones exprés en chapa y pintura
- Tenemos todas las piezas en stock

VENTAS

- Entrega inmediata
- Financiación personalizada
- Garantía Toyota

Comauto Sur
Avda. Carlos Sainz , 11
Ciudad del Automóvil
28914 Leganés (Madrid)

Exposición y ventas: 91 498 71 70
Taller (revisiones y averías): 91 498 77 77
Chapa y pintura: 91 689 50 60

Plantando cara al desaliento

En La Gaceta del Taxi publicamos este mes de agosto nuestro número 300. 26 años, y más de 11.000 publicaciones online, reflejando en cada edición la historia del taxi pero también de la sociedad del momento. En plena pandemia, -no nos olvidemos, esto no ha terminado-, seguimos plantando cara a un adversario poderoso en una batalla desigual como la que disputaron los 300 espartanos de Leónidas cuando se enfrentaron a los cientos de miles de invasores persas que querían conquistar Grecia en el paso de las Termópilas.

En esta historia del siglo XXI, el desastre que nos ha dejado el coronavirus y la crisis espantosa a la que tendremos que sobrevivir es el enemigo casi imbatible al que nos tenemos que enfrentar. Pero el futuro no está escrito, y los 300 que perdieron pírricamente ante Jerjes y su ejército, van a convertirse en 300 millones de ganadores siglos después. Porque juntos venceremos, con trabajo, esfuerzo y tesón.

Aunque habrá que enfrentarse a otros peligros, como una posible liberalización del sector del vehículo de alquiler con conductor si finalmente el Supremo se desdice y anula el 1/30. De ser así, el taxi tendrá que optar por defenderse, al igual que los espartanos, en una contienda dispar.

Ojalá la recién aprobada reforma de las pensiones nos concediera un poco de alivio en este momento de ahogo que vivimos todos. Pero no va a ser así, la penalización a la jubilación anticipada y la situación en la que se encuentra la lucha de las pensiones nos hace temer lo peor. No obstante, aquí seguiremos, resistiendo. Como los 300. Un saludo a todos y felices vacaciones.



Año XXVI - Número 300 - Agosto 2021

Edita: GUSPIADA, S.L.

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

4. Taxómetro

- Con opinión propia

5. Actualidad

- La ratio 1/30 en peligro tras la última decisión del Supremo



6. Primera carrera

- Hablamos de las pensiones y de cómo afectará la nueva reforma a los autónomos según ATA, UPTA y UATAE



12. Aniversario

- 300 números impresos y más de 11.000 noticias online contando la historia del taxi

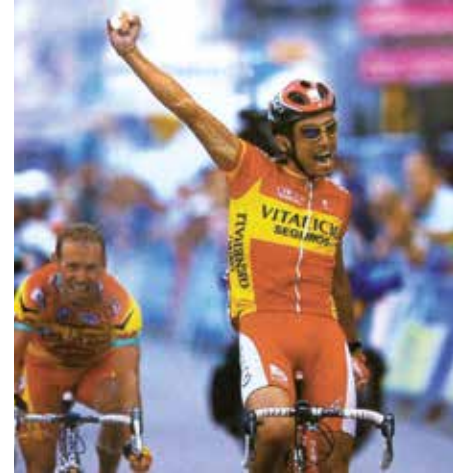
14. A fondo

- Elite Taxi Madrid tiene nuevo presidente



18. En marcha

- De la bici al taxi, entrevista a Álvaro González de Galdeano



22. Actos

- RTT digitaliza su gestión



26. Emobility

- Ayudas millonarias a la movilidad eléctrica



Página web: www.gacetadeltaxi.com

Directora: Pilar Glez. Matorra
pgmatorra@gacetadeltaxi.com

Redactora Jefe: Olga Lobo,
olga@gacetadeltaxi.com

Redacción: Javier Izquierdo,
jizquierdo@gacetadeltaxi.com

Colaboradores: Germán Ubillos,
redaccion@gacetadeltaxi.com

Dpto Comercial: GGM
comercial@gacetadeltaxi.com

Administración: info@gacetadeltaxi.com

Depósito Legal: M-17.622-1995

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



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

También puedes escribirnos a redaccion@gacetadeltaxi.com



La Gaceta del Taxi



@gacetadeltaxi

Un sector olvidado, un sector engañado (XLIII)

Manu Sánchez

Responsable Geet
Plataforma en defensa
del servicio público del taxi



Competencia institucional de la Unión Europea

La versión consolidada del Tratado de la Unión Europea en su artículo 5 establece que en relación con la delimitación de las competencias de la Unión, se rigen por el principio de atribución, mientras que el ejercicio de esas competencias se rige por los principios de subsidiariedad y proporcionalidad. Es decir, en virtud del principio de atribución, la Unión Europea actúa dentro de los límites de las competencias que le atribuyen los Estados miembros en los Tratados para lograr los objetivos que éstos determinan. Toda competencia sin ser atribuida a la Unión en los Tratados, corresponde a los miembros de los Estados, mientras que el principio de subsidiariedad, nos encontramos con una herramienta fundamental para el funcionamiento de la Unión Europea y más concretamente, para la toma de decisiones europea. En especial, permite determinar cuando la UE es competente para legislar contribuyendo a que las decisiones sean adoptadas lo más cerca de los ciudadanos.

La UE como asociación económica y política supranacional, dada su complejidad, se caracteriza por haber ido desarrollando desde su creación varias instituciones que se complementan entre ellas para gobernar la Unión, influyendo de forma determinante en la orientación de las decisiones económicas, laborales y sociales de sus Estados miembros (EE.MM).

Las instituciones a las que me refiero son:

“Sólo es posible avanzar cuando se mira lejos. Solo cabe progresar cuando se piensa en grande”

José Ortega y Gasset

El Parlamento Europeo que, a raíz de los sucesivos cambios en los Tratados europeos, ha ido adquiriendo amplios poderes legislativos y presupuestarios que le permiten fijar, de forma conjunta con los representantes de los gobiernos de los Estados miembros en el Consejo, la dirección hacia la que se orienta el proyecto europeo. También, desempeña un papel clave en la elección del presidente de la Comisión Europea. Por consiguiente, el Parlamento Europeo es el brazo legislativo de la Unión Europea y representa a sus ciudadanos.

El Consejo de la Unión Europea, es un órgano decisorio esencial de la UE, representa a los Gobiernos de los Estados miembros, adopta la legislación europea y coordina las políticas de la UE. Conjuntamente con el Parlamento Europeo ejercerá la función legislativa y la función presupuestaria con funciones de definición de políticas y de coordinación, en las condiciones establecidas en los Tratados.

El Consejo Europeo, es la institución de la UE que define las orientaciones y prioridades políticas generales de la UE. Está integrado por los jefes de Estado o de Gobierno de los Estados miembros, así como por su presidente y el presidente de la Comisión. Cuando se tratan cuestiones de asuntos exteriores, en las reuniones del Consejo Europeo también participa el alto representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad

La Comisión Europea es el órgano ejecutivo de la UE. Decide las prioridades políticas y estratégicas de la Unión.

“La Comisión promoverá el interés general de la Unión y tomará las iniciativas adecuadas con este fin. Velará por que se apliquen los Tratados y las medidas adoptadas por las instituciones en virtud de éstos. Supervisará la aplicación del Derecho de la Unión bajo el control del Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Ejecutará el presupuesto y gestionará los programas. Ejercerá asimismo funciones de coordinación, ejecución y gestión, de conformidad con las condiciones establecidas en los Tratados. Con excepción de la política exterior y de seguridad común y de los demás casos previstos por los Tratados, asumirá la representación exterior de la Unión. Adoptará las iniciativas de la programación anual y plurianual de la Unión con el fin de alcanzar acuerdos interinstitucionales. Los actos legislativos de la Unión sólo podrán adoptarse a propuesta de la Comisión, excepto cuando los Tratados dispongan otra cosa. Los demás actos se adoptarán a propuesta de la Comisión cuando así lo establezcan los Tratados.

Compro coches retirados de taxi, autoescuela o Servicio Público Modelos Gasolina con GNC o GLP



VALORACIÓN SIN COMPETENCIA

Señor González ☎ 670 91 43 91

El Supremo deja en el aire su sentencia del 1/30

La proporcionalidad 1/30 que debe existir entre taxis y VTCs está en el aire, tras admitir el Tribunal Supremo un recurso de casación presentado por Cabify contra una sentencia previa del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad de Madrid que rechazaba conceder mil VTCs a la compañía por exceder dicha ratio.

La Sala de lo Contencioso Administrativo del Alto Tribunal ha decidido admitir una cuestión planteada por Cabify y ahora se plantea "reforzar, completar, matizar o, en su caso, corregir la jurisprudencia" sobre la ratio 1VTC/30 taxis que quedó fijada con una sentencia del propio Tribunal Supremo de junio de 2018. Esto significa que ahora el Supremo se va a volver a pronunciar sobre su propia sentencia para ver si ésta es contraria a la normativa europea.

En concreto, Maxi Mobility Spain S.L (Cabify) planteó en su recurso que la limitación 1/30 no iba acorde con ciertos artículos del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea relativos a la libertad de establecimiento en el mercado y a las ayudas de carácter estatal.

El Supremo entiende que en su sentencia de hace tres años no fijó posición sobre las implicaciones o consecuencias jurídicas que tendría la implantación del 1/30 con respecto a la normativa europea. No se plantearon los magistrados de la Sala si establecer esa limitación suponía un perjuicio para las VTCs contrario al derecho comunitario e, indirectamente, una ayuda al sector del taxi.

En relación a esto, en su auto el TS recuerda que ya este pasado mes de enero, el Tribunal Superior de Justicia de Catalunya trasladó una cuestión prejudicial al Tribunal Superior de Justicia de la Unión Europea (TJUE) planteando las mismas cuestiones sobre la ratio 1/30.

Hay que recordar que la sentencia que limitó la concesión de VTCs al amparo de la proporción 1/30 blindó la concesión de autorizaciones desde que se publicó en 2018. Pese a la sentencia, empresas de VTCs como Cabify solicitaron a las distintas comu-



nidades autónomas autorizaciones de VTC.

Fue el caso de lo que sucedió en la Comunidad de Madrid, donde la Dirección General de Transportes se negó a conceder mil autorizaciones a Cabify al entender que estaba limitado por el Supremo. Cabify recurrió ante el TSJM, que a principios de este mismo año rechazó dicho recurso. Sin embargo, la compañía siguió con su línea de impugnaciones y llevó el caso hasta el Tribunal Supremo que ahora ha decidido admitir a trámite el recurso de casación presentado por la compañía para volver a debatir.

Presencia del taxi en el recurso

Falta por confirmar si el sector del taxi se personará en el presente recurso. Según ha podido saber La Gaceta del Taxi, sí que es posible que las asociaciones de taxistas puedan personarse para defender los intereses del sector ante una posible modificación de la proporcionalidad entre el taxi y las VTCs.

Las consecuencias de la eliminación de la

La ratio 1/30 podría vulnerar la normativa europea

ratio 1/30 se desconocen, dado que además de la sentencia, existe un decreto ley por el que se regula esta limitación. En cualquier caso, cabe recordar que actualmente en España hay 17.155 autorizaciones VTCs registradas por el Ministerio de Transportes, por lo que dicha ratio está ya muy lejos de lo establecido en la sentencia. Lo que sí que podría suceder, y contra lo que lucharán las organizaciones, es una posible liberalización que implicaría que se concedieran aún más VTCs para que pudieran entrar en el mercado. Lugares como Madrid cuentan con 8.000 autorizaciones de arrendamiento con conductor, lo que significa que existe en la actualidad 1 VTC por cada dos taxis en la capital.

El Gobierno penalizará a q

La crisis económica ha dejado vacía la hucha de las pensiones. Desde el Gobierno se plantean penalizar al que anticipa su jubilación y retrasar al máximo las nuevas pensiones. Una fórmula incluida en el acuerdo alcanzado entre el ejecutivo y los agentes sociales que contempla también el ajuste de las pensiones al índice de la inflación media de cada año, y un nuevo mecanismo de equidad intergeneracional.



El Gobierno y los interlocutores sociales durante las negociaciones del acuerdo

La polémica está servida. El Gobierno quiere retrasar la edad de jubilación y penalizará a quienes se jubilen con antelación. El acuerdo de pensiones alcanzado entre el ministro de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones del Gobierno de España, José Luis Escrivá y los interlocutores sociales incorpora diversas previsiones dirigidas a acercar voluntariamente la edad efectiva a la edad ordinaria de jubilación. En este aspecto se incluyen cuatro medidas: la revisión de la jubilación anticipada tanto voluntaria como involuntaria y por razón de la actividad, la jubilación demorada, la jubilación activa y la jubilación forzosa. Si bien es cierto que retirarse antes siempre ha implicado costes, porque la pensión se ve recortada en mayor o menor medida dependiendo del momento elegido para ser un pensionista más. Y el 40% de quienes se jubilan en la actualidad lo hace varios meses o años antes con respecto a la que debería ser su edad legal para abandonar el mercado laboral. Para evitar un gran impacto, el interesado puede esperar tres meses una vez cumpla años, siendo la penalización del nuevo sistema inferior a la que estaba en vigor hasta ahora. Haciéndolo así, gana el jubilado, cotiza un trimestre más, y también el Estado, que tiene más ingresos

y menos obligación de pagar pensiones.

Con el nuevo acuerdo, los coeficientes reductores relacionados con el adelanto de la edad de jubilación se aplicarán sobre la pensión y no sobre la base reguladora de la misma, como hasta ahora. En concreto, respecto a la jubilación anticipada voluntaria, los coeficientes pasarán a ser mensuales para dar más flexibilidad a los futuros pensionistas y fomentar el retraso a la jubilación. Además, se dará un tratamiento más favorable a las carreras de cotización más largas. En la mayoría de los casos, además, los coeficientes serán más bajos que los actualmente vigentes con el fin de incentivar pequeñas demoras en la salida del mercado laboral. El acuerdo también incluye la supresión de los aspectos regresivos del sistema. En los casos de pensiones teóricas por encima de la máxima se hará de forma progresiva du-

El vacío en la hucha de las pensiones ha obligado a reformar la ley

Quien anticipe su jubilación

rante un plazo de 10 años a partir del 1 de enero de 2024.

En cuanto a la jubilación anticipada involuntaria, de un lado, se establecen coeficientes mensuales, en lugar de trimestrales; y, de otro, en relación con los dos años inmediatamente anteriores a la edad de jubilación ordinaria, se aplican en la determinación de la pensión de jubilación anticipada involuntaria los mismos coeficientes que en la modalidad voluntaria en aquellos supuestos en los que el nuevo coeficiente es más favorable que el hasta ahora vigente, entre otros.

En lo que se refiere a la jubilación anticipada por razón de la actividad, se modificará el procedimiento de solicitud y se precisarán con más detalle los indicadores de peligrosidad o penosidad que determinan el acceso a esta modalidad de jubilación anticipada de manera que su aplicación pueda ser efectiva.

Incentivos al retraso de la jubilación

Sin duda, una de las polémicas que incluye el nuevo acuerdo son los incentivos a la jubilación demorada. Para estos, se refuerzan significativamente los incentivos, que serán de tres tipos por cada año de demora. Un porcentaje adicional del 4%, una cantidad a tanto alzado en función de la cuantía de la

¿Cómo funcionan las penalizaciones?

La edad legal de jubilación, que originalmente era de 65 años, lleva retrasándose gradualmente desde 2013 y actualmente está en 66 años. El objetivo es que llegue a los 67 años en 2027. Las penalizaciones por el adelanto de la pensión serán sobre la propia pensión, no sobre la base de cotización. Además, serán mensuales, lo que significa que la penalización será mayor por cada mes que se adelante la pensión. Por ejemplo, adelantarla un solo mes conllevaría una reducción de la jubilación que oscilaría entre el 0,5% y el 0,63%, que dependería del tiempo cotizado del jubilado.

La jubilación activa se revisará a los 12 meses

pensión y favoreciendo las carreras de cotización más largas y una combinación de ambas opciones. Dentro de esta línea que persigue favorecer la permanencia de los trabajadores de más edad en el mercado de trabajo, se establece una reducción del 75% de las cuotas empresariales a la Seguridad Social por contingencias comunes durante la situación de incapacidad temporal de aquellos trabajadores que hubieran cumplido la edad de 62 años.

Respecto a la jubilación activa, que permite compatibilizar la pensión y el trabajo por cuenta ajena o propia y muy utilizada entre los autónomos, se exigirá como condición para acceder a esta modalidad el transcurso de al menos un año desde el cumplimiento de la edad ordinaria de jubilación y se revisará en el marco del diálogo social esta modalidad en el plazo máximo de doce meses.

La reforma deroga el factor de sostenibilidad introducido en el año 2013 y pretende sustituirlo por un nuevo mecanismo de equidad intergeneracional que entrará en vigor en el año 2027, aunque su aprobación se espera para noviembre, en el segundo paquete de medidas. La fecha elegida, 2027, para su aplicación, coincidirá con las jubilaciones de la generación del baby boom, los boomers, especialmente numerosa.

Mantener el poder adquisitivo

Garantizar el mantenimiento del poder adquisitivo de las pensiones y corregir la fórmula introducida en 2013, cuya aplicación está suspendida desde 2018 son otras de las novedades incluidas en el acuerdo. Para ello se introduce un mecanismo estable de revalorización que hará que el 1 de enero de cada año se incrementarán las pensiones de acuerdo con la inflación media anual registrada en noviembre del ejercicio anterior. En el caso de que se produzca un año de IPC negativo, las pensiones quedarán inalteradas. Además, el acuerdo incluye una evaluación periódica de este nuevo mecanismo de revalorización de las pensiones, que se realizará en el marco del diálogo social cada cinco años.



El ministro José Luis Escrivá afronta una reforma polémica y temida

Las pensiones, asignatura pendiente para los autónomos

Las organizaciones de autónomos valoran el acuerdo de pensiones alcanzado por el Gobierno y los actores sociales. ATA, UPTA y UATAE. Coinciden en la importancia de revisar las pensiones en función de la inflación media anual. Confían además en que este documento sirva para que los autónomos, cuyas pensiones son de las más bajas, puedan jubilarse con dignidad tras décadas de trabajo.



Lorenzo Amor, presidente de ATA

Para los autónomos, las pensiones siguen siendo una de sus asignaturas pendientes, por lo que este acuerdo supone un importante paso para conseguir una jubilación digna. Hablamos con los dirigentes de las tres asociaciones de autónomos, ATA, UPTA y UATAE a las que preguntamos sobre algunas de las cuestiones que plantea la nueva reforma.

Gaceta del Taxi.- ¿Cómo valora la revisión de las pensiones en función de la inflación media anual?

Lorenzo Amor, ATA.- Sin duda es una medida positiva. Esta es además una de las medidas que ha mandado el Pacto de Toledo, donde se integran todos los partidos políticos y dónde todos han estado de acuerdo con la medida y ninguno ha votado en contra, únicamente se dio una abstención. Por lo que hay que acatarlo, poco pueden hacer los agentes sociales en este tema.

Eduardo Abad, UPTA.- Las pensiones son sin duda una de las grandes asignaturas pendientes de nuestro colectivo. No solo la inflación debe ser uno de los factores a tener en cuenta, además estamos tratando de cerrar el nuevo modelo de cotización en función de los ingresos reales. Esta modifi-

cación en el RETA traerá un incremento importante en las pensiones del futuro y lo que es más importante, el sistema recobrará la justicia contributiva que ha perdido a lo largo de estos últimos años.

M^a José Landaburu, UATAE.- En términos generales, la reforma acordada es positiva porque pone en valor las pensiones públicas como un derecho social a asegurar. Esto incluye, efectivamente, garantizar la revalorización de las pensiones en función del IPC. Y en el caso de que el IPC fuese negativo, no bajarán. Nos parece muy positivo que así sea. Esto supone una garantía para el poder adquisitivo de las y los pensionistas, porque además se plantea un seguimiento para valorar cada cinco años si ese ajuste al alza es suficiente o si es necesario introducir otras mejoras.

G.T.- El acuerdo quiere favorecer el acercamiento voluntario de la edad efectiva con la edad legal de jubilación. ¿Qué le parecen las medidas adoptadas por el ejecutivo en este sentido?

Lorenzo Amor.- Es evidente que existen varias fórmulas para acercar la edad efectiva y la edad real de jubilación, puede ser esta que afirma de que se modifiquen los coeficientes o aumentar la edad legal de jubilación.



Ford Mondeo **Electric Hybrid**

Combinación perfecta de eficiencia, rendimiento y bajas emisiones
La tecnología más avanzada con un estilo elegante y excepcional

Almoauto

Alcalá | Vallecas | Alcorcón | Móstoles

www.almoauto.es

Avda. Albufera, 323

91 331 05 70

ventasalbu2@almoauto.es





Eduardo Abad, presidente de UPTA

Desde luego nosotros consideramos que lo más suave y menos perjudicial para una gran mayoría de autónomos es esta, penalizar la jubilación anticipada y bonificar la prolongación más allá de la edad legal de jubilación. Esto es quizás mejor que fijar una edad de jubilación más allá de la que se establece en estos momentos.

Eduardo Abad.- Las jubilaciones efectivas deben de estar sujetas entre otras cosas a las características especiales de algunos sectores. Los más castigados físicamente deberían de tener mecanismos y coeficientes que mejoren las condiciones de acceso a la jubilación temprana, manteniendo para el resto la situación lógica de miles de trabajadores por cuenta propia que deberían poder continuar con su actividad en caso voluntario

M^a José Landaburu.- Este es un objetivo sobre el que se lleva insistiendo mucho tiempo como un elemento importante para garantizar la suficiencia financiera del sistema, que a todos nos interesa. Creo que la vía acordada, que busca incentivar el mantenimiento en el trabajo mediante distintas fórmulas, tanto en la jubilación anticipada, buscando su retraso, como en el mantenimiento en la actividad después de la edad legal, es la correcta. El hecho de que los coeficientes reductores sean ahora mensuales y que en la mayoría de los casos mejoren en relación a la situación actual supone mayores incentivos para permanecer un poco más en la actividad.

G.T.- ¿Creé que establecer penalizaciones más severas ayudará a lograr el objetivo marcado de acercar la jubilación efectiva a la edad real de jubilación?

Lorenzo Amor.- Evidentemente el hecho de que los coeficientes reductores se apliquen directamente sobre la pensión es una medida que pretende eso, que se vaya acercando la jubilación efectiva a la edad legal de jubilación. El efecto se irá viendo una vez se ponga en marcha, pero es cierto que hay que hacer algo porque España es de los países de la Unión Europea donde más diferencia

hay entre la edad legal de jubilación y la edad real de jubilación.

Eduardo Abad.- Sinceramente las penalizaciones no creo que sean un buen sistema para tratar de alcanzar los objetivos del ejecutivo. La flexibilización y adaptación de las particularidades sectoriales debe ser el camino

M^a José Landaburu.- Creo que en general el objetivo del acuerdo no es penalizar sino incentivar. No olvidemos que la jubilación anticipada siempre ha estado penalizada. Con el acuerdo se flexibiliza, la evolución ahora es mensual y la mayoría de los coeficientes se reducen. Además, para garantizar que nadie pierde, se ha introducido una fórmula de "doble cálculo" de la pensión para quienes se jubilan anticipadamente, con las reglas anteriores y con las nuevas, y se reconoce la pensión más alta.

G.T.- ¿Qué opinión tiene de los nuevos incentivos propuestos para una jubilación demorada?

Lorenzo Amor.- Lo mismo que hay autónomos que deciden jubilarse anticipadamente, también los hay que quieren prolongar su vida laboral más allá de su edad legal de jubilación. Por lo que si se quiere penalizar el adelanto de la jubilación, desde luego hay que primar a todos aquellos que quieran prolongar su vida laboral. Todos los incentivos que se pongan en marcha son bienvenidos.

Eduardo Abad.- Los incentivos siempre tienen que estar sujetos a los sectores, pero cuanto más se incentiven este tipo de demoras en jubilación, más tarde se in-



M^a José Landaburu, secretaria general de UATAE

corporaran los más jóvenes al mercado de trabajo.

M^a José Landaburu.- Se trata de otro de los elementos del acuerdo que busca acercar la edad real de jubilación a la legal en términos medios. Para muchas personas puede ser una opción interesante trabajar un poco más para alcanzar una pensión mejor el resto de su vida. Otra cuestión interesante, sobre todo para los trabajadores y trabajadoras autónomos, es la jubilación activa, ya que permite compatibilizar el cobro de la pensión con el trabajo remunerado. Actualmente, el 85% de las personas que tienen reconocida esta modalidad de jubilación son autónomas y autónomos.

G.T.- En lo que se refiere a los autónomos, ¿en qué afecta principalmente esta modificación de las pensiones?

Lorenzo Amor.- En este caso el sistema de cálculo de pensiones, de penalizaciones o de incentivos son iguales para todos los trabajadores, independientemente del régimen en el que coticen a la Seguridad Social.

Eduardo Abad.- Principalmente nos afectan las prejubilaciones y las restricciones para sectores más castigados fiscalmente. Además, los cálculos de la vida laboral en nuestro colectivo tendrían que ser modificados, son muchos los autónomos que desgraciadamente se han quedado en el camino al final de su carrera de cotización y esta situación lastra la prestación de jubilación.

M^a José Landaburu.- Las trabajadoras y trabajadores autónomos somos los jubilados más pobres, con más de un 37% menos de pensión que los trabajadores asalariados y, en el caso de las mujeres trabajadoras por cuenta propia, hasta un 47% inferior que una pensión media del régimen general. Un acuerdo como éste, que asegure el poder adquisitivo de acuerdo al IPC,

que deroga el llamado 'factor de sostenibilidad' con su consecuente previsión de bajada de las pensiones futuras, que introduce el compromiso de apoyo a la financiación de la Seguridad Social vía Presupuestos Generales del Estado, etc., es positivo para todos los pensionistas y dignifica, también las pensiones de las y los trabajadores autónomos. Ahora bien: lo que afecta principalmente

a los y las autónomas en el acuerdo es el compromiso de reforma de nuestro sistema de cotización a la Seguridad Social y de mejora de nuestra protección. Y esta es la clave para mejorar, a medio plazo, nuestras pensiones y resolver nuestra precariedad estructural.

Redacción

Cotización por rendimientos reales, ¿para cuándo?

Los autónomos se encuentran a la espera de conocer cómo será el nuevo sistema de cotización por rendimientos reales, si bien es cierto que cada organización tiene su propia opinión al respecto. Así, Lorenzo Amor, presidente de ATA, considera que ahora mismo "no es el momento." En principio se prevé que entre en vigor con efecto recaudatorio a fecha 1 de enero de 2023, nos explica Amor, aunque las organizaciones empezarán a tratar de este tema a partir del próximo mes de septiembre u octubre empezaremos a tratar este tema con el Gobierno. "Habrà que ver cómo se diseña, y una vez lo veamos, lo valoraremos. De momento, no hay nada."

Desde UPTa, su secretario general Eduardo Abad, señala que su asociación ha sido la primera que ha presentado un sistema completamente desarrollado, "desde los tramos de cotización hasta la situación de los autónomos con rendimientos económicos anuales por debajo del SMI". Y es que para UATAE, el sistema actual es una "anomalía." En palabras de su secretaria, M^a José Landaburu, "no tiene sentido que alguien que con unos rendimientos netos anuales de más de 90.000€ al año pueda escoger pagar la misma cuota que quien ingresa lo equivalente al salario mínimo por su actividad". El resultado, en su opinión, "es un sistema empobrecido con pensiones y prestaciones miserables."

No obstante, Landaburu echa en falta "que el ministro Escrivá y su equipo pasen del anuncio a los hechos y lo hagan con más agilidad y mayor diálogo con las organizaciones de autónomos." Porque lo que dice el acuerdo es que la reforma se apruebe en 2022 para empezar a implementarse en 2023, como nos recordaban desde ATA, con una graduación de hasta 9 años. "Entendemos que aplicar un cambio de esta envergadura y con tanto calado para el trabajo autónomo no se puede realizar de la noche a la mañana", pero desde UATAE creen que es importante que el cambio vaya acompañado "de un periodo de adaptación y transición, que permita desde el inicio que aquellos que menos ingresan puedan disfrutar desde el primer momento de una cuota reducida y acorde a sus ingresos." Porque, insiste Landaburu, "a quien ahora mismo, por sus bajos ingresos, le asfixia la actual cuota mínima, no se le puede hacer esperar hasta 9 años para pagar lo que es justo."



MARCA PREMIUM en GLP Autogas **Prins**

- Los equipos más fiables del mercado
- Financiación a medida
- OFERTAS** únicas para el TAXI

915 460 690
635 943 756
(Javier Molina)

www.autoglpmadrid.es C/ Guadalajara, 26 Fuenlabrada

300 números y 11.000



Primera portada en mayo de 1995 y la última, la de agosto de 2021



ce la competencia y es la certeza de que es un transporte fiable, permanente, en el que no hay horas valle y ni punta y que al mismo tiempo también se encuentra sumido en un proceso de integración y desarrollo de las aplicaciones propias para facilitar a los usuarios el servicio desde cualquier teléfono inteligente.

Como medio de comunicación hemos vivido y estamos viviendo todo este proceso y nos enorgullece poder ser el canal de comunicación con nuestros miles y miles de lectores a los que agradecemos su fidelidad, en una labor informativa que es de primera

Son 300 números en los que sin duda hemos tenido momentos mágicos, momentos tristes, momentos sorpresivos, momentos dolorosos, momentos esperanzadores y de mucha expectación que nos han permitido vivir con intensidad nuestra profesión como periodistas. Son 300 números con todas estas emociones, pero es cierto que no ha sido ni está siendo un camino fácil, pero nuestra intención es seguir informando otros 300 números en papel y seguir publicando nuestras noticias en nuestro portal, pionero y todo un veterano también en el sector.

La Gaceta del Taxi alcanza este mes de agosto una cifra redonda. Editamos nuestro número 300, más de 3,6 millones de palabras escritas reflejando lo que sucede en un sector al que hemos visto crecer, modernizarse, expandirse, pero también sufrir, luchar, y mostramos sus caras más duras y amables.

De la mecánica a la tecnología, el sector ha vivido un viaje tecnológico indiscutible y se ha pasado de las herramientas más rudimentarias a las más innovadoras en gestión y prestación de servicios en apenas una década.

Sin duda, el gran cambio ha llegado con la competencia de los vehículos de alquiler con conductor y muy especialmente con la aparición del smartphone y las aplicaciones. Estamos viviendo un proceso en el que se está rompiendo la exclusividad de un servicio centenario, para abrirse un nuevo mapa nacional en el que lo que ahora se conoce como plataformas multimodales están facilitando nuevas maneras de moverse por la ciudad que van más allá de las cuatro ruedas.

Una de las primeras reacciones en lo que afecta al taxi está siendo mejorar en servicio y en calidad. En este tiempo hemos sido testigos de que así está ocurriendo y de que el taxi mejora sus formas y sus maneras y ofrece algo que hasta el momento no ofre-

Cada año superamos el millón de visitas web



ediciones online



Mayo de 2014, aparece Uber Pop y nosotros nos hicimos eco



En los últimos años el taxi vive en un viaje permanente en busca de mejora



También referente online

Desde que comenzáramos a informar online hace dos décadas hemos publicado más de 12.000 noticias desde marzo de 2002.

Todo ello gracias también y especialmente a los anunciantes que confían y han confiado durante mucho tiempo en un medio de comunicación especializado como el nuestro. Ellos nos han facilitado el recorrido en tiempo y ediciones tanto en formato impreso como digital en estos más de 25 años juntos.

Lo que es cierto es que el futuro inmediato aún no está escrito al completo, y ahora mismo el taxi sigue siendo la niña bonita que se disputan todo tipo de plataformas, hasta el punto de pelear por hacerse un hueco en el sector al margen de otros servicios. Por

Somos la primera revista independiente del sector

eso creemos que pese a las dificultades y a los tiras y aflojas actuales entre unos y otros, se logrará una entente cordiale. No será fácil, pero los usuarios marcan un camino y las encuestas indican tanto al sector como a su competencia cuáles son sus gustos y preferencias. Nosotros, sean cuales sean los cruces de caminos, seguiremos informando porque es nuestra labor y es lo que nos gusta hacer.



Los asuntos legales también han copado portadas



Nuestras redes sociales, otra fuente de información

“Sabemos lo que piensa



Javier Fernández Valero, nuevo presidente de Élite Taxi Madrid

Anteriormente vinculado a otras directivas de la Asociación Élite Taxi Madrid, Javier Fernández Valero, conocido por sus compañeros como Jota Valero, asume ahora la presidencia de la joven organización madrileña junto a un equipo de personas que “coinciden en su forma de ver el taxi” y que tienen entre sus principales objetivos recuperar “la esencia del origen de Élite”.

En un momento de importantes cambios en la normativa que regula el taxi en la capital, la nueva junta directiva de la asociación quiere pelear porque se siga diferenciando el taxi de la VTC y por evitar la liberalización completa del sector del taxi de la capital. En esta entrevista concedida a La Gaceta del Taxi, Javier Fernández Valero tiene claro que sentía la necesidad de dar continuidad a la labor de la asociación, y por eso se presentó a las elecciones, con el objetivo de luchar por

un taxi regulado y diferenciado de la competencia.

Gaceta del Taxi.- ¿Cuáles son los retos de la recientemente elegida nueva junta directiva de Élite Taxi Madrid?

Javier Fernández Valero.- Nuestro primer objetivo era darle continuidad a la asociación, puesto que salía la junta directiva que estaba en el cargo. Llevo mucho tiempo en la asociación y me daba un poco de cosa que se pudiese quedar la organización a la deriva y sin mando, o que la dirigiese gente que no sintiese de verdad lo que significa Élite. El primer objetivo que me planteé fue buscar un equipo, afín a mi forma de ver el taxi, y una vez que conseguí encontrar personas de confianza y con las que coincidí en mi forma de ver el sector, pues decidí presentar la candidatura. Como fuimos la única que finalmente se presentó, ahorramos mucho el proceso electoral. Pero ya digo que lo im-

portante era rodearme de un buen equipo de personas que me acompañasen.

G.T.- ¿Creé que su equipo y usted podrían dar esa vuelta de tuerca a la asociación?

J.F.V.- Nuestra primera idea era demostrar que, con cosas aparentemente sencillas, se pueden hacer cosas buenas para el taxi, de ahí que nuestra candidatura se llamase en un primer momento Less is more (Menos es más). Sin grandes complicaciones. Nosotros no tenemos la profesionalidad exigida para abordar muchos temas de despacho, para eso recurrimos a los profesionales. Pero sí que conocemos la calle, sí que

“Si una administración no cumple, hay que decírselo”

el taxista de la calle”

sabemos lo que el taxista de la calle piensa. Finalmente pusimos de nombre al grupo Élite Origen, porque sí que es verdad que queremos retornar un poco el espíritu del origen de Élite. ¿Por qué nació Élite? Por una serie de circunstancias, como el lanzamiento de UberPop, y en una época con mucho intrusismo en el sector y con mala praxis de algunos compañeros. Y queremos hacer retornar el espíritu de Élite de esa época. Volver al origen de la organización.

G.T.- Ahora que menciona ese asunto, Élite nació, además de con el objetivo primordial de luchar contra el intrusismo y la competencia desleal, también con un espíritu crítico de lucha contra la mala praxis dentro del sector.

J.F.V.- Si, y también queríamos controlar qué pasaba en el sector desde dentro. Por eso en su día nos presentamos al Comité Regional de Transportes, porque queríamos contar lo que allí dentro ocurría. Que nadie ni el resto de asociaciones tradicionales nos contasen nada. Al taxista de calle nos decían 20.000 cosas que nos chirriaban. Nos preguntábamos y pensábamos que en esos encuentros tenían que suceder más cosas porque no podía ser que fueran los taxistas a la administración y ya está. Hay que poner las cartas encima de la mesa y si hay que dar dos puñetazos encima de la mesa, se dan. Si una administración no cumple hay que decirselo. Pero además el sector fuera debe de enterarse de lo que se hace y se dice dentro de las reuniones. La anterior vez que estuve como secretario promovimos hacer videos contando lo que cada asociación cuando iba a una reunión iba y proponía. También hicimos videos en situaciones como las tarifas, donde decíamos claramente lo que proponía cada uno para que el sector estuviese al tanto. Buscábamos dar transparencia y sacar lo que se decía en esas reuniones a la calle para que el sector las conozca. Queremos continuar haciéndolo así.

G.T.- Además de nueva junta directiva, Élite Madrid cuenta ahora con una nueva sede. ¿Qué tiene que contarnos al respecto?

J.F.V.- Nuestra nueva sede la tenemos ubicada en la calle José María de Pereda 56. Hemos decidido establecer en esta zona nuestra sede porque donde estábamos anteriormente ubicados no iba nadie. Solo en



“Hemos querido acercar la oficina al socio”

estos días previos a la inauguración oficial de la sede ya ha venido más gente que en todo el último año y medio en el anterior local. Hemos querido acercar la oficina al socio, queremos tener un espacio abierto al socio, diferente a lo que teníamos antes. Disponemos de una sala de juntas, un despacho por si alguien quiere mantener una reunión personal conmigo o con gente de la junta. Además, es un local a pie de calle y queremos que el socio venga y se sienta a gusto.

G.T.- No sé si preguntarle primero por la situación de la Ordenanza, o por el Reglamento, o por las dos cosas a la vez. ¿Qué opinión tiene de todo esto y qué cree que puede suceder a corto/medio plazo?

J.F.V.- La ordenanza ha entrado en vigor y la Federación Profesional del Taxi anunció que la iba a recurrir, solicitando medidas cautelarisimas (finalmente rechazadas). Si no han concedido esas medidas, la Ordenanza está en vigor, pero basada en un Reglamento que está declarado nulo por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid. No sé realmente si jurídicamente esto puede ser legal, si esta Ordenanza es legal o se debe echar para atrás.

G.T.- Al margen de la legalidad, ¿qué opi-

nión le merecen las modificaciones que introduce el texto?

J.F.V.- Hay aspectos en los que estamos muy en contra, como en el precio cerrado, en el taxi compartido, o en la liberalización encubierta del sector a través de los Eurotaxis y los vehículos 100% eléctricos. Es más, esto del vehículo eléctrico va a provocar que haya muchos menos Eurotaxis en el sector. Cualquier persona que tenga un Eurotaxi va a decidir cambiarlo por un vehículo eléctrico, que le sale mucho más barato y sigue estando exento del régimen de descansos. Esto el Ayuntamiento no se lo ha planteado. No sé qué intenciones tiene, pero, ¿vamos a seguir absorbiendo el resto del sector estos desvaríos? Lo mismo sucede con el bucle magnético en el taxi. Hacerlo obligatorio para todos me parece desproporcionado. Todo lo que sea voluntario me parece muy bien, es algo bueno, pero es que yo de verdad, desde que llevo en el taxi jamás he tenido ningún problema con una persona sorda para poder saber dónde debo llevarla y recogerla. No entiendo esto del bucle magnético, nos chirría mucho.

G.T.- Desde el nacimiento de Élite siempre han estado muy comprometidos en controlar el intrusismo y la competencia desleal, aunque no sea vuestra obligación. De hecho,

“El servicio de VTC no es un servicio de taxi negro”

tienen un departamento de control e inspección de las VTCs y han mantenido reuniones recientes con el Ayuntamiento.

J.F.V.- Tuvimos una reunión con responsables del Ayuntamiento en la que estuvieron presentes representando a Élite Sergio Plaza, que es el nuevo jefe de control e inspección que tenemos, y Javier Largo, que es el secretario de la asociación. Por parte del Ayuntamiento estuvieron presentes Borja Carabante, Jimenez de Parga, Marta Anchuelo y un representante jefe de la Policía Municipal. En el encuentro denunciarnos que no hay ninguna inspección sobre el control del carril bus-taxi. Absolutamente ninguna. Los agentes de movilidad, así como la propia Policía, pueden parar a cualquier vehículo porque no pueden entrar en el carril bus para absolutamente nada. Ni a dejar ni a recoger clientes. Está totalmente prohibido. Es un cachondeo porque lo utiliza todo el mundo menos el taxi.

G.T.- ¿Qué otros temas trataron en la reunión?

J.F.V.- Hicimos mucho hincapié en que las VTC deben pasar una ITV anual, igual que el taxi, y no la están pasando. El Ayuntamiento se escuda un poco apuntando a que esa competencia es de Industria, pero si ellos paran un coche y no tiene pasada la ITV, ese vehículo debe ir inmovilizado y al depósito. No se está inmovilizando ningún coche y es que no hay una sola VTC que lleve la ITV pasada. Es más, algunas lo están pasando como vehículos de alquiler sin conductor, y la pasan para dos o tres años, dándose la circunstancia de que hay VTCs que tienen pasada la ITV hasta 2023, no siendo eso posible puesto que tienen que pasar la inspección anualmente. Es algo muy grave. El servicio de la VTC no es un servicio de taxi negro. Los taxis en Madrid son blancos con una raya roja, y no hay más. Se tienen que diferenciar y los servicios que deben hacer son distintos al del taxi.

G.T.- ¿Cómo valoraría la situación actual del taxi en esta fase de la pandemia?

J.F.V.- La situación ha mejorado un

poco, no vamos a negar la realidad. Pero no es suficiente. Creo que podemos estar ahora alrededor del 40% del trabajo que deberíamos tener. Me resulta curioso con este tema ver cómo hay asociaciones que solicitan que se hagan refuerzos y al mismo tiempo piden ayudas

para la actividad porque no hay trabajo. No hay trabajo y pides ayudas por cese de actividad, pero luego pides refuerzos diciendo que hay mucha demanda. No tiene sentido.

Javier Izquierdo

Acuerdo para salvar vidas



Imagen de la firma del acuerdo entre Élite Taxi y la Fundación España Salud

El día antes de la inauguración de su nueva sede en Madrid, la organización Élite Taxi, por medio de su departamento Social, firmó un convenio de colaboración con la Fundación España Salud para dotar a 50 taxis de la capital de desfibriladores externos automáticos (DEA).

Este acuerdo incluye, además de la entrega de los equipos de asistencia, la impartición de cursos de formación teórico y práctico para que los profesionales que quieran disponer de esos dispositivos en sus taxis, sepan cómo actuar para atender a una persona antes de que lleguen las asistencias médicas.

Este convenio ya fue firmado en Barcelona entre la mencionada Fundación Salud y la Asociación SOS Taxi Barcelona. En la Ciudad Condal también se pondrán a disposición de los profesionales 50 desfibriladores para que quien lo desee, los lleven en sus taxis y puedan atender a usuarios y otros ciudadanos ante una emergencia.

En el acto de la firma del acuerdo estuvo presente Joan Soriano, secretario general de la Fundación España Salud, que selló el convenio junto a María Jesús Sierra Herrero, vocal de la Asociación de Élite Taxi Madrid y coordinadora del departamento social de la organización. También estuvieron presentes Iban Sesma y Jordy Martín, de SOS TAXI Barcelona, y Javier Fernández Valero y Concepción Guardado, de Élite Taxi Madrid.

Los taxistas quieren dejar claro que ellos “no son sanitarios” y nunca suplantarían la trascendental labor de los profesionales que van en la ambulancia. Con la instalación de estos desfibriladores, los conductores del taxi pretenden, en la medida de lo posible, ayudar a aumentar las posibilidades de que una persona con un problema cardiorrespiratorio pueda salir adelante.



pidetaxi

tu app para pedir taxi

Incorpora tu radio taxi a la mayor app de taxis de España
info@pidetaxi.es • www.pidetaxi.es

¿Quieres ser nuestro colaborador?

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

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



Radioteléfono
pidetaxi
pide tu taxi por teléfono o por la app



También puedes ser socio cooperativista: Cuota de entrada: **418,33 €**
Resto financiado en **12 mensualidades de 50 €**

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

Contamos contigo para seguir creciendo juntos

91 547 82 00

www.rttm.es • www.pidetaxi.es

“Con la bici te duelen las piernas,



Álvaro González de Galdeano, taxista de Vitoria y ex ciclista profesional

Resulta difícil imaginar un escenario en el que el taxi y la bicicleta puedan tener algo más en común que la propia carretera. Sin embargo, el caso de Álvaro González de Galdeano, taxista de Vitoria, supone una circunstancia excepcional. Tras pasar toda la vida vinculado al mundo del ciclismo, primero como corredor profesional y posteriormente como director deportivo, en 2014, González de Galdeano decidió iniciar una nueva andadura profesional en el mundo del taxi. Un trabajo que siempre le resultó llamativo porque, como el mismo comenta, se asemejaba a su anterior forma de vivir que implicaba estar “todo el día en la carretera”.

Para dirigirse a las carreras, durante sus años de profesional, González de Galdeano solía trasladarse en taxi desde Vitoria, lugar donde residía, hasta el aeropuerto de Bilbao. Ya en sus últimos años, en su etapa final como director deportivo del equipo Euskaltel Euskadi,

“En el taxi hay que estar con la caña puesta como los pescadores”

el icónico equipo ciclista vasco, el ex profesional empezó a plantearse su futuro trabajando en el mundo del taxi.

“Veía que mi momento como director no iba a durar mucho -el equipo Euskaltel acabó desapareciendo en 2013- y empecé a buscar y a fijarme en otras cosas que pudieran interesarme”, explica González de Galdeano. Fue entonces cuando se fijó en el taxi, un trabajo que, como el mismo reconoce, se asemejaba a su anterior profesión en el sentido de seguir vinculado en la carretera.

La familia inclinó la balanza

“Tuve conversaciones con otros taxistas y me contaban cómo era su vida, y como a base de trabajo habían salido adelante”, explica nuestro protagonista que, sin embargo, matiza que lo que terminó de inclinar finalmente la balanza fue la posibilidad que le daba el taxi de pasar más tiempo con la familia. “Escuchaba a los taxistas y todos dormían en casa, algo que para mi era fundamental puesto que pasar noches fuera de casa era algo que me había costado mucho en mis últimos años en el ciclismo”, indica.

Y es que tanto como ciclista como de director, González de Galdeano pasó muchos días fuera de casa para acudir a las distintas carreras del circuito internacional. “Me marchaba e igual estaba un mes seguido fuera. En total pasaba 160 días al año fuera de casa. Tenía hijos y no los veía”, manifiesta, añadiendo que, aunque económicamente le pudiera resultar rentable, al final le pesaba mucho no poder ver crecer a sus hijos y no poder ayudar a su mujer.

Una vez colgó la bicicleta en 2004, Álvaro afrontó la paternidad un año más tarde, puesto que siempre tuvo claro que no quería ser padre siendo profesional. “Quería estar en casa para disfrutar con los niños y eso es algo que hoy en día el taxi me lo puede permitir”, afirma.

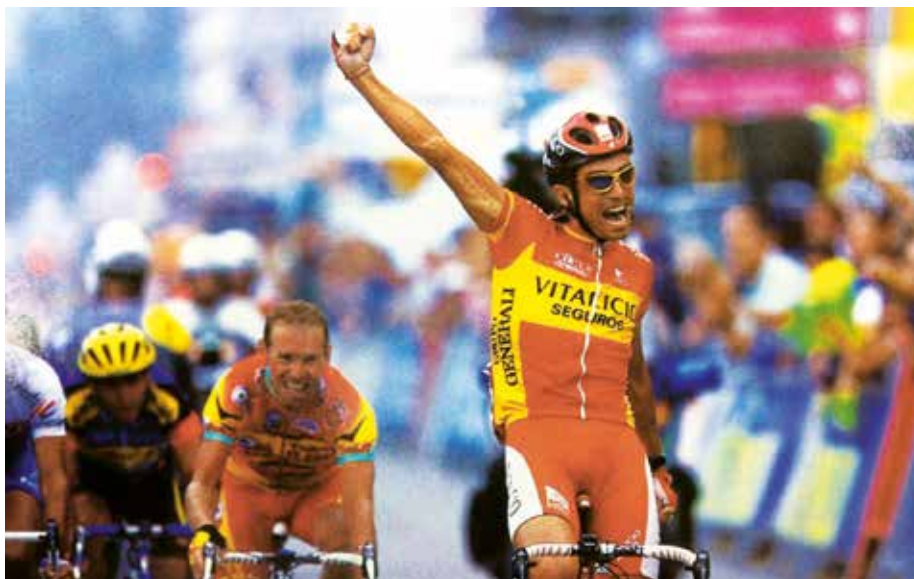
Ahora en el taxi, González de Galdeano intenta aplicar todo lo que aprendió en un deporte tan exigente como es el ciclismo, donde valores como la constancia, resultan imprescindibles para lograr progresar. “Todas las armas que yo podía tener y de las que disponía en el mundo del deporte, al trasladarlas al taxi, me han ayudado”.

Y es que no son pocos los casos de deportistas profesionales que, una vez retirados, no saben cómo afrontar el resto de su vida laboral y no tienen claro cómo aprovechar lo aprendido. “La carrera de un deportista profesional, al final, es relativamente corta y hay muchos casos en los que el futuro es incierto, pero creo que esto cada vez está mejorando más”, explica. “Ya siendo director me di cuenta de que los chavales han ido cambiando”.

con el taxi te duele la cabeza”

Diferencias del taxi a la bicicleta

En cuanto a las diferencias que pueden existir entre el ciclismo y el taxi, González de Galdeano defiende que, a su modo, ambas profesiones exigen un gran sacrificio. “Cuando eres ciclista te duelen las piernas, pero cuando eres taxista te duele la cabeza”, explica entre risas. “Aquí no hay dolor de piernas porque solo aceleras, pero es la cabeza la que te hace sufrir”, manifiesta el taxista vitoriano, que indica que el hecho de ser por primera vez trabajador autónomo también la ha cambiado la perspectiva. “No he sabido nunca como se manejaba hasta que llegué al taxi, aunque sí que reconozco que en el ciclismo también era autónomo de mi mismo, porque, aunque estaba en nómina, tenía que cuidarme por mí mismo”, indica.



González de Galdeano celebrando una victoria con el maillot de campeón nacional

Conoce todas nuestras soluciones para **Taxi adaptado** 

LA MEJOR ELECCIÓN
Desde 1997 líderes en la transformación de vehículos para traslado de personas con movilidad reducida.

 91 278 42 92 **Rehatrans**  667 057 328

La falta de unión en el taxi, sin embargo, es la principal diferencia que ha encontrado en la forma de trabajar una vez llegó del mundo del ciclismo. "Cada taxista vive una situación completamente distinta, falta esa unión que se vivía dentro de un equipo de ciclismo. Creo que la unión en el sector del taxi es mejorable, la clave es que nos comportemos como empresa y no a modo individual", sostiene, sobre todo ahora que se están produciendo tantos cambios en la movilidad. "Todos podemos aportar cosas y creo que la clave es buscar una diferenciación que nos haga atractivos al usuario".

Sobre la situación actual que está atravesando el taxi envuelto aún en la pandemia, Galdeano se muestra optimista. "Al final el trabajo va saliendo, el taxi consiste en meter horas y estar con la caña puesta como los pescadores", indica, pero mantiene que todavía hay mucho respeto, sobre todo en la gente mayor, y por eso insiste Galdeano en que se debe dar un valor añadido al servicio de taxi para ser "atractivos para el cliente". "Al final, el taxista siempre está en la calle o en la parada y eso es algo bueno porque estamos en contacto con la gente y sabemos el sentir de las personas", afirma.

Cerca del ciclismo, aunque más lejos de la bici

Fuera del taxi, González de Galdeano no se ha desligado del todo del mundo del ciclismo, aunque sí que algo más de la bicicleta en sí. "Ahora lo que no hago es entrenar. Salgo a andar en bici, me gusta mucho el ciclismo, pero la bicicleta ya me cuesta. No digo que reniegue de la bicicleta, todo lo que soy es gracias al ciclismo y su mundo", explica.

"Sigo en contacto con deportistas, con organizadores, y el año pasado por ejemplo en la Vuelta España me llamaron para trabajar con ellos llevando invitados de la organización. Hay opciones y no puedo decir que he acabado mal, todo lo contrario. Me sigue llamando aún mucho la atención el ciclismo", manifiesta el taxista.

Tanto es así que, ante el aumento del número de personas que practican ciclismo a nivel amateur, el taxista también asesora a personas con dudas que están descubriendo este deporte. "Ha aumentado el número de ciclistas porque hacer deporte es bueno y la gente con la pandemia ha utilizado más la bicicleta. No todo el mundo tiene el peso ideal o sus rodillas le aguantan para salir a correr, y han encontrado en la bicicleta un deporte de superación", explica Álvaro, que anima a los taxistas, que pasan muchas horas sentados, a practicar



Álvaro González de Galdeano (izqda.), junto a su hermano Igor (dcha) y el ganador del Tour de Francia de 1997, Jan Ullrich (centro)

cualquier actividad deportiva para mejorar su salud mental.

En su caso particular, sin embargo, la bicicleta ha quedado algo aparcada. "Hago muchos otros deportes, pero en el caso del ciclismo me considero un jubilado de la bicicleta. No he visto nunca a nadie que después de jubilarse vuelva a trabajar. No reniego de la bici, la tengo colgada y es muy bonita, pero me cuesta. Lo relaciono con el trabajo y es una sensación rara", manifiesta. "Salgo con mis hijos de vez en cuando, pero a disfrutar del paisaje, de otras cosas que no he podido cuando era ciclista", explica.

"Ahora trabajo el taxi y lo complemento con mi familia y mis hijos, a los que dedico más tiempo, y a mis amigos. No tenía amigos cuando era profesional porque nadie quería entrenar conmigo, nadie quería subir esos puertos y ahora hago cosas que hacen ellos, aunque me den una paliza", explica un González de Galdeano agradecido a su anterior profesión que le brindó la oportunidad de cumplir su sueño, y también al taxi, un trabajo que le permite hacer lo que antes no pudo: disfrutar de los suyos.

Javier Izquierdo

Un gregario exitoso

Álvaro González de Galdeano se caracterizó a lo largo de su carrera profesional por ser un gran trabajador, un gregario de lujo para sus compañeros. Sin embargo, sus años como ciclista de primer nivel también tuvo momentos con importantes éxitos.

En 1992 formó parte del equipo español en los Juegos Olímpicos de Barcelona. Posteriormente, después de unos años de crecimiento, fue cosechando algunos triunfos hasta que llegó el año 2000, curso en el que logró sus mejores victorias como profesional. Durante esa temporada consiguió una victoria de etapa en el Giro de Italia, el campeonato de España en ruta, y una victoria de etapa en la Vuelta España.

Además, durante su carrera también formó parte del equipo que representaba a España en los Campeonatos del Mundo, y en 1999 colaboró para que Oscar Freire consiguiera la primera de sus tres medallas de oro.

Tras colgar la bicicleta en 2004, no se alejó del mundo del ciclismo profesional y se centró en la dirección deportiva hasta que en 2013 desapareció el equipo Euskaltel-Euskadi, última formación que dirigió antes de adentrarse en el sector del taxi.

**SI ERES SOCIO SACAS
EL MEJOR PARTIDO
A NUESTROS SERVICIOS**



ASESORÍA JURÍDICA

Asesoramiento individualizado a nuestros socios



Agencia Tributaria

ASESORÍA FISCAL

Todas las cuestiones fiscales relacionadas con el sector



CENTRO MÉDICO Y PSICOTÉCNICO

Gestión integral del permiso de conducir



SEGUROS SOCIALES

Gestiona todos los trámites ante la Tesorería General de la Seguridad Social y las Mutuas Laborales.



RADIO TAXI GREMIAL

Tecnología, experiencia y profesionalidad acreditados

**BENEFÍCIATE CON TU ASOCIACIÓN
SIEMPRE SALDRÁS GANANDO**

RTT dice adiós al papel y



El presidente, Andrés Veiga, presidió la asamblea en la que se cumplieron con las medidas anti covid

Dejar atrás los archivos en papel sustituyéndolo por la gestión digital y dar la bienvenida a los fondos de inversión para evitar las altísimas comisiones bancarias, son las dos principales novedades presentadas y aprobadas en la Asamblea General de Radioteléfono Taxi Madrid celebrada el sábado 10 de julio.

La sesión comenzaba con un minuto de silencio por la pérdida de amigos, familiares y compañeros taxistas, en un año, 2020, que en palabras de su presidente Andrés Veiga, “ha sido uno de los más duros desde la creación de la radio emisora hace 46 años”.

Unas complicadísimas circunstancias que sin embargo también han servido para mostrar en el peor momento la cara más solidaria del taxi. Una labor que resaltó y agradeció profundamente a los taxistas el presidente Veiga, y que a su juicio logró revertir la dañada imagen del sector tras la huelga de 2019.

Con una asistencia cercana a los 150 socios y cumpliendo con todas las medidas, respetando la distancia de seguridad entre asientos, una de las primeras cuestiones abordadas fue la presentación del nuevo sistema digital integral de gestión. Se trata de un “proyecto muy ambicioso y muy completo” sin precedentes además en ningún Radiotaxi, y en el cual el Consejo Rector lleva meses trabajando.

El objetivo es eliminar las montañas de papel que generan cada año todas las operaciones de facturación, contabilidad, vales y asesoría fiscal y laboral, trasladando toda esta información a formato digital a través de un nuevo sistema integrado con Smart TD, al cual se incorporará un software específico desarrollado por Canon que se digitaliza bajo los parámetros que determina la agencia tributaria, y por tanto cuenta con la certificación legal y fiscal.

Los socios solo tendrán que enviar la foto de sus facturas y el resto de documentos por email sin necesidad de pasar por la sede para formalizar estos trámites ni para cobrar. El software contabilizará automáticamente las facturas y el pago de vales, ahorrando así tiempo y procesos manuales. Para facilitar a los asociados el cambio en la operativa está previsto editar un video tutorial y ofrecer asistencia presencial y telefónica el tiempo que sea necesario.

Por tratarse de un “programa innovador mundialmente”, la intención de RTTM es extender este sistema a otros taxistas y a otros radiotaxis. “Será un beneficio para el socio y sobre todo para nuestros clientes, y también un claro ejemplo de la capacidad de modernización del sector con este sistema, que podrá estar operativo en octubre”, aseguó el presidente Veiga.

2020, uno de los años “más duros” de RTT

Servicios y socios

En cifras, por razones obvias, el número de servicios prestados en 2020 descendió un 41%, situándose en 1.588,739 sobre una estimación inicial de 2.900.000. También los servicios de eurotaxi se redujeron el 39% hasta lo 76.010. Pese a todo la cuenta de resultados roza el positivo, con una pérdida de tan solo 478,25. euros. Para compensar los efectos negativos del confinamiento de la población, que supuso la paralización casi total del servicio, una de las primeras acciones del Consejo Rector fue abonar a los socios el Fondo de Vales de abril y mayo. De no haberse devuelto este dinero, el ejercicio 2020 se hubiera cerrado con un beneficio de casi 400.000 euros.

A 31 diciembre de 2020 el número de socios era de 3.166, un total de 138 menos que el año anterior y se produjeron 141 altas y 269 bajas. Aumenta en cambio al 10,5% el número de colaboradores, una circunstancia que no se acaba de entender desde el Consejo Rector puesto que tienen una cuota un 10% más alta y menos derechos que el socio pleno.

digitaliza toda su gestión

El número de colaboradores ha aumentado un 10,5%

El número de trabajadores se ha mantenido estable en 49, salvo un corto periodo de ERTE a cinco empleados, ya reincorporados hace meses. Desde el primer momento del confinamiento se aplicaron todos los protocolos sanitarios y se adaptaron los sistemas informáticos para poder realizar teletrabajo. "La sala de tele operadoras se quedó vacía y atendían desde casa, algo que no había ocurrido nunca, recuerda el presidente.

Reconoce también no haber escatimado medios ni medidas para garantizar la seguridad de los trabajadores. En estos quince meses largos de pandemia "nos sentimos muy orgullosos de no haber tenido un solo caso de Covid en la plantilla".

Veiga se comprometió además personalmente a "no superar los cincuenta empleados mientras sea presidente". Una medida que contribuirá a la contención del gasto y exime a su vez a la Radioemisora de constituir Comité de Empresa.

Más presencia

En el capítulo de colaboraciones y acuerdos Radioteléfono ha formalizado con Ifema



Se guardó un minuto de silencio por las víctimas del coronavirus

dos espacios permanentes de punto de información al usuario del taxi, situados uno en la puerta Norte, y el otro en la Sur. En esta laboriosa negociación, Veiga agradeció públicamente la intermediación de Carlos Herrera, presidente de Scat, para reconducir las relaciones con la dirección del Recinto Ferial, bastante deterioradas tras el bloqueo del acceso al Recinto Ferial madrileño durante la huelga del 2019.

Una de las últimas iniciativas de RTTM ha sido su presencia en Fitur 2021, invitados como en anteriores ediciones por la Asociación Española de Directores de Hotel (AEDH). En este escenario internacional se

presentó oficialmente a Teky, el primer robot, la primera inteligencia artificial programada ex profeso para el taxi, con el objetivo de prestar servicio al usuario. En español, inglés, francés y chino Teky puede facilitar al cliente información sobre disponibilidad de unidades, tiempo, precio máximo, reservas y por supuesto contratación de traslados.

Inversiones para evitar comisiones

"Ahora tener dinero tiene un coste". A partir de 1.000.00 euros de saldo las comisiones bancarias son del 0,5% diarias. Esta es la nueva realidad financiera que domina en el sistema bancario, y que en el caso de Radioteléfono Taxi, cuesta en estos momentos no menos de 25.000 euros anuales. Para revertir este gasto el Consejo Rector presentó por primera vez la propuesta de crear un fondo de inversión mixto con un porcentaje del 25 % en renta variable y el resto en renta fija.

Tras varias reticencias, se decidió someter la propuesta a votación, y finalmente fue aprobada por amplia mayoría. Con el visto bueno de los socios se decidió suscribir con una única entidad bancaria un total de tres fondos de similares características, y cada uno de ellos dotado con medio millón de euros.



El nuevo sistema de gestión pretende eliminar el papel en las oficinas

Pilar G. Matorra

Los precios especiales para el taxi que se ofrecen son orientativos y pueden estar supeditados a variaciones de última hora por parte de fabricantes y concesionarios. La Gaceta del Taxi recomienda una serie de concesionarios que ofrecen condiciones especiales para los profesionales del sector.

MADRID

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



DACIA

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

*PRECIOS DESDE. No incluido gastos de preparación taxi.

RENAULT JURADO. Tel. 914 010 549

C/ Alcalá, 187. Madrid



FIAT

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

Precios sin IVA. Adaptación eurotaxi incluida.



FORD

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

*Precios desde. No incluida adaptación eurotaxi

ALMOAUTO . Tel. 91 331 05 70

Avda. de la Albufera 323. Madrid



HYUNDAI

IONIQ FL Híbrido	1.600	141	23.000*
------------------	-------	-----	---------

*PRECIOS DESDE.



LEXUS

IS300h Business	2.500	223	31.980
IS300h Ejecutivo	2.500	223	36.400



MERCEDES

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

*Precios DESDE con descuentos. IVA incluido



NISSAN

Leaf 40kwh	150	110kw	32.750*
Leaf 62 Kwh	217	160kw	37.900
-NV200 40kWh	109	80kw	38.545
e-NV200 40kWh Eurotaxi	109	80kw	38.545

Estos precios incluyen los descuentos de las ayudas en vigor.

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



PEUGEOT

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



RENAULT

Kangoo TPMPR dCi 5P / Eurotaxi	1.461	110	16.090*
Trafic Passenger combi dCi / Eurotaxi	1.600	120	25.000

*No incluidos gastos de preparación taxi, ni IVA.

RENAULT JURADO. Tel. 914 010 549

C/ Alcalá, 187. Madrid



SEAT

León GNC Style	1.500	131/96Kw	20.850
----------------	-------	----------	--------



SKODA

Octavia Combi GNC	1.500	131/96Kw	22.466
-------------------	-------	----------	--------



SSANGYONG

XLV GLP/gasolina	2.200	178	17.990
------------------	-------	-----	--------



TESLA

Model 3 Standar Plus	306/225Kw	476km	49.900
Model 3 Longe Range	306/225Kw	544km	59.680
Model S 75D	262/193Kw	490 km	58.000
Model S 100D	262/193 Kw	632 km	76.400

Precios desde, restado el IVA y las ayudas institucionales.



TOYOTA

Prius + Eco	1.800	136	24.550
Verso Proace / Eurotaxi	2.000	150	35.868*

Precios DESDE.

COMAUTO SUR. Telf. 91 498 71 70

Avda. Carlos Sainz, 11 - Leganés



VOLKSWAGEN

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

*No incluida matriculación, preparación ni transformación.

F.TOMÉ. Tel. 91 747 82 00 - 628 118 569

C/ Tauro 27. Madrid. ftome.com



**SABEMOS QUE UNA HERRAMIENTA
IMPRESINDIBLE PARA
TU TRABAJO ES TU VEHÍCULO**

**TAMBIÉN LO ES
TU CARNÉ DE CONDUCIR**

RETIRADA DE CARNÉ DE CONDUCIR 1.900 €/ MES

- POR SENTENCIA JUDICIAL HASTA 2 AÑOS
- POR PÉRDIDA TOTAL DE PUNTOS HASTA 3 MESES
- COBERTURA 24HS/365 DÍAS AL AÑO
- INCLUSO CON VEHÍCULO PARTICULAR

Además:

- CURSOS DE RECUPERACIÓN DE PUNTOS
- ASESORÍA JURÍDICA GENERAL
- DEFENSA PENAL EN ESPAÑA Y UE

**TU SEGURIDAD POR
78,08€/AÑO**

¿Sabías que La nueva reforma del Código Penal en accidentes por imprudencia grave o menos grave con lesiones vuelve a tener cabida en la jurisdicción penal?

Ahora tiene el tratamiento de delito y no de falta, llevando aparejadas en cualquier caso penas de privación del permiso de conducir de hasta 4 años.

¿Has calculado lo que dejarías de ingresar en una situación como esta?

Si quieres la mejor protección para ti como profesional de la conducción, tenemos la mejor solución aseguradora.

Si quieres elevar tu nivel de protección, puedes complementarlo con otras opciones que te garanticen ingresos ante un imprevisto.

- Incapacidad Laboral
- Enfermedad
- Accidentes...

SOLICITA UN PLAN DE PROTECCIÓN PERSONALIZADO



Amplia red de cobertura y servicios a través de



www.ueca.es



Valencia **96 351 36 25**
c/Conde Salvatierra de Álava 6, 1º
valencia@ueca.es

Madrid **91 522 75 11**
c/Hortaleza, 65
info@ueca.es

CTM Madrid **91 785 08 70**
Ctra. Villaverde a Vallecas Km 3,500 Local C031
mercamadrid@ueca.es

Inyección millonaria a la electromovilidad

El Gobierno quiere que el vehículo eléctrico sea estandarte de la automoción española. Para ello destinará 24.000 millones de euros en tres años con el objetivo de crear en España el ecosistema necesario para el desarrollo y fabricación de vehículos eléctricos y conectados a la red.



Aunque la presencia del taxi eléctrico en las flotas urbanas es todavía residual, en Madrid apenas el 0,2% de los taxis son cero emisiones, el futuro de la movilidad tiene la electrificación del parque automovilístico, más allá del propio sector, como su principal objetivo.

De ahí que en los últimos meses se hayan multiplicado el número de medidas destinadas no solo a la compra de vehículos eléctricos, sino también a la mejora de la infraestructura de carga así como a los propios fabricantes automovilísticos que tienen que afrontar un reto decisivo para ser sostenibles y, además, mantenerse en el tiempo.

La última batería de ayudas ha llegado desde el propio Gobierno central que ha aprobado el Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica (PERTE) de Vehículo Eléctrico y conectado que prevé movilizar 24.000 M€ en tres años. Un proyecto basado en la colaboración público-privada y centrado en el fortalecimiento de las cadenas de valor de la industria de automoción española, un sector estratégico para España. El objetivo es crear en España el ecosistema necesario para el desarrollo y fabricación de vehículos eléctricos y conectados a la red y convertir a España en el Hub Europeo de electromovilidad. El desa-

España, muy por debajo en penetración de vehículo eléctrico

El desarrollo de este proyecto prevé una inversión total de más de 24.000 millones de euros en el periodo 2021-2023, con una contribución del sector público de 4.300 millones de euros y una inversión privada de 19.700 millones de euros.

Cifras de vértigo para una oportunidad "histórica", en palabras de la ministra de Industria, Comercio y Turismo, Reyes Maroto, con el que se quiere convertir la fabricación del vehículo eléctrico y conectado en un proyecto tractor que refuerce el ecosistema de automoción en todo el país.

Porque como recordó el presidente de la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones, Anfac, José Vicente de los Mozos, España se encuentra muy por debajo en penetración de vehículo eléctrico e infraestructura de recarga respecto a otros países de la Unión Europea (UE). Por ello, ha señalado "es necesario reforzar la apuesta por la electrificación y establecer objetivos vinculantes a 2030 y comunes entre Gobierno, energéticas y marcas". Para De los Mozos, el PERTE ha de suponer una palanca que

impulse la electromovilidad en nuestro país y situarnos al mismo nivel que países como Francia o Alemania, “que en materia de penetración de vehículo eléctrico y desarrollo de infraestructuras de recarga están mucho más avanzados que España”. Una “oportunidad única” para seguir siendo un referente industrial en la nueva movilidad y seguir demostrando la competitividad. “El sector está haciendo sus deberes, ahora es momento de establecer las medidas y herramientas que permitan alcanzar los objetivos que recurrentemente se nos exigen”.

A diferencia de otras ayudas, el PERTE va dirigido al sector de la automoción, un sector estratégico dentro de la economía española, con un importante efecto sobre el PIB nacional y el empleo directo e indirecto y su aportación a la balanza comercial. En cifras, España es el segundo fabricante europeo de vehículos y el noveno a nivel mundial. Representa el 11% de la cifra de negocios del total industrial. La automoción supone el cuarto sector exportador y representa el 15% del total de las exportaciones españolas.

De ahí la relevancia de este Plan cuyo principal objetivo es electrificar la industria del motor en España, creando, además, hasta 140.000 puestos de trabajo y situando su contribución al PIB entre el 1% y el 1,7%.

Otros impactos esperados serían alcanzar en 2023 los 250.000 vehículos eléctricos matriculados y entre 80.000 y 110.000 puntos de recarga desplegados.

Futuro eléctrico en el taxi

No obstante, el Gobierno no ha abandonado su programa de incentivos para la compra de vehículos CERO. En mayo de este mismo año anunció el Plan Moves III, tercera edición del programa de incentivos ligados a la movilidad eléctrica, que tiene como objetivo el impulso de la compra de vehículos eléctricos para que en 2050 la movilidad española sea cero emisiones.

Enmarcado dentro del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia Europeo, cuenta con un presupuesto de 400 millones de euros que se repartirán en forma de ayudas directas para la movilidad eléctrica y para la infraestructura de carga, si bien es cierto que el Gobierno se ha comprometido a ampliar este presupuesto hasta llegar a doblarlo si hay demanda suficiente. Además de para la adquisición de vehículos eficientes, para la que se puede adjudicar hasta un 80% del presupuesto total, también se financiará, con hasta un 50% del presupuesto, la instalación de puntos de carga. El objetivo, llegar a 2023 con 100.000 cargadores en funcionamiento, tanto públicos como privados. Además, las bases del plan de ayudas establecen que todos los puntos de carga que se activen con las ayudas del Plan Moves deben estar disponibles las 24 horas del día y los 365 días del año. Además, tendrán que ser accesibles a todos los usuarios, sin necesidad de que hayan contratado previamente el servicio a través de alguna aplicación o plataforma.

Exclusivas formulas
diseñadas para cada
sistema de combustible



- DIESEL

- GASOLINA

- GLP o GNC



LUBRICA Y MANTIENE LIMPIO Y PROTEGIDO EL SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

RESTAURA LA POTENCIA

REDUCE LAS EMISIONES DE GASES

MEJORA EL RENDIMIENTO DEL COMBUSTIBLE

INCREMENTA LA FIABILIDAD MEJORANDO Y EXTENDIENDO LA VIDA DE TODO EL SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

ESPECIAL LUBRICACIÓN PARA LOS SISTEMAS DE GLP o GNC PENETRANDO EN LOS MICROPOROS DEL METAL Y APORTANDO UNA PROTECCIÓN DURADERA DURANTE LA COMBUSTIÓN DEL GAS LICUADO DEL PETROLEO (GLP) O GAS NATURAL COMPRIMIDO (GNC).

**AHORRA CONSUMO DE COMBUSTIBLE
HASTA UN 5,7%**

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



Rueda de prensa posterior a la aprobación del PERTE de Vehículo Eléctrico y conectado

En el taxi, según diferentes estudios, el coste total de propiedad de un taxi eléctrico es más bajo que comprar un taxi convencional de combustión o incluso un híbrido eléctrico, pudiendo llegar incluso a ahorrar hasta casi 13.000 euros tras cinco años de uso.

Además, a día de hoy, la autonomía de los modelos existentes y autorizados para prestar servicio de taxi ofrecen una autonomía superior a los 300km, siendo una jornada media en el taxi de unos 200-250 km, por lo que cualquier taxista podría realizar la jornada sin necesidad de parar. Además, el coste en la recarga, subida tarifaria de luz incluida, sigue siendo más económico que repostar combustible.

Impulso a la cadena de valor

Pero para que el vehículo eléctrico sea una realidad no solo en el taxi, sino en todos los hogares, es necesaria una importante inversión en toda la cadena de valor. Desde el fabricante hasta el conductor.

Y es lo que se pretende con este PERTE que constará, además, de dos vías. Por un lado, se centrará en el desarrollo de medidas transformadoras de impulso de la cadena de valor del vehículo eléctrico y conectado, enfocadas a los segmentos centrales de la cadena de valor industrial que garanticen la fabricación de estos vehículos. Dentro de estas medidas se recogen las actuaciones integrales de la cadena industrial del vehículo eléctrico, un plan tecnológico de automoción sostenible, un programa de espacios de datos sectoriales y un programa para integrar la inteligencia artificial en procesos productivos.

Por otro lado, establecerá herramientas facilitadoras que contribuyan tanto a la crea-

ción de una nueva movilidad como al desarrollo del vehículo eléctrico, como el Plan Moves III, el Moves singulares, la ley de Cambio Climático, la regulación de servicios de recarga de vehículos eléctricos, la hoja de ruta del 5G y su despliegue, y un plan de formación profesional.

Además, será obligatorio la fabricación de equipos originales y ensamblaje, la fabricación de baterías y equipos de hidrógeno,

y la fabricación de otros componentes del vehículo eléctrico. Además, habrá otras actuaciones específicas que incluyan conectividad, microprocesadores, componentes del vehículo eléctrico inteligente, y fabricación de sistemas de recarga. También hay procesos transversales relacionados con la economía circular, la digitalización y la formación de trabajadores.

Para el desarrollo del PERTE y su actuación integral sobre toda la cadena de valor se debe constituir una agrupación de empresas con al menos, cinco empresas, que afecte al menos a dos comunidades autónomas, que el 40% de las empresas sean pymes, que haya una entidad proveedora de conocimiento (I+D+i) y las empresas acrediten inversión propia y compromiso con el empleo.

Está prevista además la creación de una Alianza para el Vehículo Eléctrico y Conectado para contar con la participación de todos los actores relevantes y garantizar un diálogo permanente y donde estarán representados los ministerios implicados y la mesa de automoción donde están presentes las asociaciones representativas del sector de la automoción, los sindicatos y las CCAA.

Apuesta por la energía solar

La Asociación Provincial de Trabajadores Autónomos de Auto Taxis de Córdoba (Autacor) ha instalado en su cubierta 37 paneles solares de 500 Wp, con los que producirá el 79% de la energía que necesitan. Se trata de un primer paso para convertir su sede en un centro comprometido con el medioambiente. La instalación, realizada por la compañía cordobesa EnchufeSolar, cuenta con una potencia total de 18.500 Wp, que evitará la emisión a la atmósfera de 10,85 toneladas de CO2 anuales. Además, supondrá un ahorro mensual en la factura de la luz. "Tenemos unas instalaciones muy amplias, con servicios 24 horas, como la sala de atención de llamadas de Pidetaxi Córdoba, por lo que el consumo energético es permanente", ha explicado el presidente de Autacor, Miguel Ruano.

Precisamente, aunque la idea de instalar placas solares estaba prevista desde hacía tiempo, la reciente subida de la factura de la luz ha sido decisiva para no demorar más su puesta en marcha. "Esperamos que la principal ventaja sea la reducción mensual en nuestra facturación eléctrica", ha señalado Ruano. Desde EnchufeSolar, Antonio Gómez, Director Comercial y de Desarrollo de Negocio, el taxi cordobés ha dado un paso "lógico" dentro de su estrategia energética. "El incesante incremento del precio de la energía y el reciente cambio tarifario de la factura eléctrica solo dejan un camino posible a empresas y particulares: instalar energía solar para producir su propia energía. Quien no lo haga, nada a contracorriente".

La instalación de paneles solares es un primer paso de un ambicioso proyecto, al que sigue la instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos. En la actualidad, de la flota de taxis de Córdoba, compuesta por 509 vehículos, más del 60% son ecológicos: un 40% híbridos y el 20% restante de GLP.

Recientemente se han incorporado 2 vehículos 100% eléctricos y 1 híbrido enchufable. "Córdoba es una ciudad muy innovadora en todos los ámbitos, y en especial en vehículos ecológicos, aunque carece de la infraestructura necesaria para abastecerlos", ha insistido Ruano.



Si quieres
visibilidad
para tu MARCA,

BÚSCANOS EN

Ya nos leen
más de 1 millón
de personas online

Gaceta^{TAXI}.com



Más de 11.000 seguidores
en nuestras rr.ss



**Líderes absolutos
desde siempre**

Llegamos a tu cliente con tan solo un click
Apuesta por lo digital

Coches al día, coches más seguros



Aunque los profesionales del taxi tienen sus vehículos profesionales al día, no está de más recordar la importancia de un buen mantenimiento también en los vehículos particulares. Especialmente en estas fechas veraniegas y en un año en el que muchos vehículos han tenido un comportamiento inusual debido a las restricciones de movilidad provocadas por el Covid-19.

Desde Sernauto, que aglutina a fabricantes de componentes de automoción de nuestro país, han lanzado la iniciativa 'Elige calidad, elige confianza' (ECEC) que incide en la importancia de pasar por el taller para la puesta a punto de los vehículos de cara a los desplazamientos estivales.

Según el estudio, durante las desescaladas tras los confinamientos, el manteni-

miento de los vehículos fue una actuación prioritaria para muchos conductores. Así lo confirma el análisis de los servicios realizados en los talleres de mecánica multimarca encuestados el pasado mes de junio para la elaboración del estudio.

Conductores concienciados

Los responsables de estos talleres aseguran que, durante la primera desescalada del confinamiento duro, que tuvo lugar entre marzo y mayo de 2020, el número de servicios que se realizaron inmediatamente después de este periodo fue sensiblemente superior a los 23 servicios por semana realizados de media antes de la emergencia. Una situación que se dio principalmente debido al volumen de trabajos retenidos y que no se realizaron durante el confinamiento, que aparecieron cuando se permitió la movilidad.

Este dato podría mostrar una mayor concienciación de conductores y propietarios de vehículos sobre la importancia de circular con vehículos en adecuadas condiciones de mantenimiento, más aún cuando estos han

estado sometidos a un comportamiento inusual dada la inmovilización o los desplazamientos de muy menor recorrido debido a las restricciones a la movilidad.

Al analizar en qué medida la pandemia afectó al mantenimiento de los vehículos, atendiendo a la evolución de los pedidos de recambios en 2020 en comparación con 2019 (periodo previo a la pandemia), se observa que, aunque en todas las familias de componentes la demanda de recambios disminuyó, la caída más acusada se produjo en la familia de carrocería (-23%) y en la de neumáticos (-18%), consecuencia evidente de la inmovilización de gran parte del parque automovilístico.

Las familias de componentes que menos sufrieron el impacto de la emergencia sanitaria en términos de demanda de recambios fueron las de gran consumo, tales como filtros, baterías y escobillas (-13%) y las de iluminación, en este caso, también como efecto de las inspecciones técnicas de los vehículos (ITV).

En cuanto a la demanda del resto de familias de recambios, las piezas de desgaste (frenos, amortiguadores, etcétera) y las piezas de mecánica (embragues, alternadores, distribución, motor, etcétera) se redujo en un -14% y un -15%, respectivamente.

Si comparamos el volumen de demanda de recambios para un adecuado mantenimiento de los vehículos en el primer cuatrimestre de 2021, con restricciones de movilidad más leves, frente al primer cuatrimestre de 2020, parcialmente afectado por el confinamiento, observamos, según la muestra de talleres encuestados, una evolución marcada por cifras en positivo en todas las familias de recambios.

En este periodo, al contrario que en la comparativa anteriormente mostrada, la familia de carrocería experimentó el mayor aumento (32%), seguida de las piezas de gran consumo (31%) y neumáticos (29%). El resto de las familias, tales como piezas de desgaste, piezas de mecánica y piezas vinculadas a la iluminación, experimentaron incrementos del 28% en el primer caso y del 27% en los dos últimos.

**Tras las desescaladas,
el mantenimiento
de los vehículos fue
prioritario**

1995

La **Gaceta** TAXI
del
www.gacetadeltaxi.com

2020

300 números

+ 11.000 noticias online

**Muchas gracias a todos
por acompañarnos**

Taxistas,
se acabaron las esperas

Reparamos tu taxi en tu **día de libranza**

L M X J V S D L M X J V S D L M X J V S
D L M X J V S D L M X J V S D L M X J V
S D L M X J V S D L M X J V S D L M X J

Taller con servicio

24 h/365 días

Trabajamos con todas las
aseguradoras y utilizamos
recambios originales

C/ Marqués de Mondéjar, 25 MADRID

Teléfono móvil: 648 770 455
Teléfono recepción: 91 594 88 29
Teléfono administración: 91 594 88 27
Teléfono nocturno (22:00 a 07:00 horas): 619 27 69 90

www.crmondejar.com

