

# La **Gaceta** TAXI

del

La primera revista del sector

AÑO XXVI  
NÚMERO 304  
DICIEMBRE 2021



## El Ayuntamiento plantea recuperar las 24 horas

- Nueva Ley de Tráfico: Sanciones más duras
- Turismo y taxi, una nueva forma de viajar



**SI ERAS TAXISTA**  
**DISFRUTA DE TU**  
**PRÉSTAMO**  
**Y NO PAGUES NADA**  
**DURANTE EL PRIMER AÑO**



 **650 196 404**  
**620 934 211 647 756 035**

**SOR ÁNGELA DE LA CRUZ 24 ESC. B 5° C MADRID.**

## El año que nos espera

El año que nos espera comienza con una cuenta atrás que finalizará en octubre, cuando entre definitivamente en vigor el decreto Ábalos y los vehículos de alquiler con conductor necesiten una autorización urbana para operar en las ciudades. Pero hasta entonces, prevemos muchos movimientos por parte de las empresas de VTCs para intentar retrasar, frenar e incluso abolir la nueva normativa.

2022 puede ser también el año en el que el taxi de Madrid recupere las 24 horas. O al menos eso es lo que ha planteado el Ayuntamiento de la capital y ha generado un intenso debate sobre la necesidad o no de poner fin a una fórmula que divide al sector en dos: los que sí quieren la regulación y los que llevan años solicitando que se elimine. Habrá que esperar al nuevo año para saber si esta posibilidad se lleva a cabo o si quedará en un globo sonda lanzado desde la administración, que sí ha aprobado una liberalización nocturna del servicio durante estas fechas navideñas sin contar con el respaldo de todo el sector.

Pero mientras tanto, tenemos doce meses en blanco para seguir trabajando en el taxi del mañana, más competitivo y profesional, dentro de un nuevo paradigma de la movilidad que, imparable, sigue apostando por la multimodalidad para movernos por las ciudades. El taxi, lo llevamos diciendo meses, incluso años, tiene su espacio en esa nueva realidad y no puede permitirse perderlo.

Desde estas páginas esperamos que 2022 nos traiga la calma que todos necesitamos para poder afrontar los diferentes retos y agradecemos a todos nuestros lectores y clientes habernos acompañado un año más en nuestra labor de informar de todo lo que sucede en este sector tan apasionante. Felices Fiestas.



Año XXVI - Número 304 - Diciembre 2021

Edita: GUSPIADA, S.L.

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

## 4. Taxómetro

- Con opinión propia

## 6. Primera carrera

- El Ayuntamiento de Madrid plantea recuperar las 24 horas a un sector dividido en dos claros bloques: los que sí y los que no quieren eliminar la actual regulación horaria que solo permite trabajar las licencias 16 horas al día.



## 10. Actualidad

- El Congreso aprueba una nueva Ley de Tráfico con sanciones más duras e importante novedades



## 14. Noticias

- Tranquilidad en el taxi, el decreto Ábalos no pelagra
- Madrid facilita el acceso a la cartilla
- El taxi cántabro suma y sigue nuevas normas "absurdas"



## 22. En marcha

- TurisTaxi, una forma diferente de ver el sector

## 24. Reportaje

- El Supremo anula la orden sobre la vigencia de las ITVs



## 28. Global Taxi

- Taxis de hidrógeno circulan por Copenhague



## 30. Emobility

- Noticias de movilidad sostenibles



Página web: [www.gacetadeltaxi.com](http://www.gacetadeltaxi.com)

Directora: Pilar Glez. Matorra  
[pgmatorra@gacetadeltaxi.com](mailto:pgmatorra@gacetadeltaxi.com)

Redactora Jefe: Olga Lobo,  
[olga@gacetadeltaxi.com](mailto:olga@gacetadeltaxi.com)

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

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

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

Foto de portada Quique Olivar

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

Déposito Legal: M-17.622-1995



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

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

También puedes escribirnos a [redaccion@gacetadeltaxi.com](mailto:redaccion@gacetadeltaxi.com)



La Gaceta del Taxi



@gacetadeltaxi

## Un sector olvidado, un sector engañado (XLVI)

**Manu Sánchez**

Responsable Geet  
Plataforma en defensa  
del servicio público del taxi



### Instrumentos jurídicos I

**E**l marco institucional en España está basado en “el Principio de separación de poderes” atribuyéndose la potestad legislativa a las Cortes Generales y a las Asambleas Legislativas de las Comunidades Autónomas (CC. AA). Al Gobierno, tanto estatal como de cada una de las Comunidades Autónomas, le corresponde la potestad ejecutiva, incluyendo la potestad reglamentaria y, en ocasiones ejerce la potestad legislativa por delegación de las Cortes Generales, sin embargo, a las Entidades Locales (EE. LL) no se les ha atribuido potestad legislativa, pero sí reglamentaria que se manifiesta fundamentalmente a través de Ordenanzas municipales.

La regulación y organización para el buen funcionamiento de la sociedad se encuentra en las normas jurídicas. El tipo de norma jurídica de mayor rango y la más conocida es La Ley que establece el conjunto de obligaciones y derechos del conjunto de los ciudadanos en general, sin excepciones, y su incumplimiento supone sanciones incluso aunque se deba al desconocimiento. Son propugnadas y ratificadas por el poder legislativo, precisando de ser aprobadas por el Congreso para llevarse a cabo.

Dentro de las normas jurídicas, también está El Decreto, que es un tipo de acto administrativo, de contenido generalmente reglamentario. Se trata de una decisión, disposición o mandamiento proveniente de un poder constituido (autoridad en una materia de su competencia), que debe acatarse dentro de los términos en que las leyes contenidas en la Constitución lo establezcan. Uno de los puntos en los que se diferencian Ley y Decreto es el tipo de órgano o poder que lo emite o dicta. La Ley va a ser siempre elabo-

**“Cuando menos lo esperamos, la vida nos coloca delante un desafío que pone a prueba nuestro coraje y nuestra voluntad de seguir luchando”**  
**Paulo Coelho**

rada y ratificada por el Poder legislativo (es decir las Cortes Generales). Sin embargo, en el caso del Decreto, éste es propuesto y aplicado por el Poder ejecutivo (es decir, el gobierno). El nivel de generalización entre Ley y Decreto es sencillamente, que mientras las Leyes se decretan con la intención de regir y organizar la actuación de la sociedad en general, afectando a diversas situaciones y actuaciones. El Decreto se elabora con el fin de hacer frente a una situación concreta que debe ser solucionada con rapidez. En la jerarquía de las normas jurídicas se posiciona la Ley y justo después de ella los Decretos (a menos que sea

un Decreto-ley, en cuyo caso tendría el mismo rango que la ley). El Decreto nunca va a poder contradecir la Ley, teniendo que ser derogado o modificado en caso de que ésta cambie o aparezca una nueva ley que contradiga el decreto. Respecto a la estabilidad o temporalidad, aunque tanto la ley como los decretos pueden ser modificados tienen diferentes niveles de estabilidad. Un Decreto suele tener carácter

temporal de cara a hacer frente a la situación que lo genera. Mientras que la Ley se elabora con la intención de que perdure en el tiempo requiriendo para su justificación o retirada que otras leyes la anulen o sustituyan...

El Decreto como definición básica es una norma jurídica que mana del Poder Ejecutivo, es decir, del Gobierno. En algunos casos, oiréis hablar de Reales Decretos, que son aprobados por el Consejo de ministros y firmado por el Rey, de hecho, en la propia CE cuando habla de las normas del Rey, lo expresa el “artículo 62 F, donde dice que una de las funciones del rey será expedir los Decretos acordados en el Consejo de ministro”. Digamos que son firmados por



el Rey, a pesar de que después, en cuanto a las funciones del Rey, necesita ser refrendado, bien por el presidente del Gobierno, los ministros, el presidente del Congreso, de quien corresponda. En otras palabras: prácticamente no existen verdaderos Decretos del Rey, porque salvo la excepción del art. 65.2 (nombramiento y sustitución de los miembros civiles y militares de la Casa del Rey), en todos los demás casos, el Rey se limita a prestar su firma al pie de un documento cuyo contenido ha sido decidido por otros órganos constitucionales.

Dentro de los Decretos hay que distinguir dos categorías: aquellos Decretos que tienen rango de ley y aquellos que tienen rango reglamentario. Empezando por estos últimos, los que tienen rango de reglamento, están los Reales Decretos que como digo son normas que parte del gobierno, del Poder Ejecutivo, y tienen rango reglamentario. Los utiliza el gobierno para eso, ejercer su poder ejecutivo y no puede contradecir a una Ley. Un escalón por debajo de estos Reales Decretos están los reglamentos que dictan los ministros, en este caso toman la forma de Orden ministerial y, estas órdenes ministeriales no pueden contradecir, obviamente, ni a los Reales Decretos ni tampoco las Leyes. Por encima de estos decretos con rango reglamentario estarían los decretos que tienen rango de ley y en este caso hablamos tanto de los decretos legislativos como de los decretos-leyes, en ambos casos, bien especificados en la CE, y es muy sencillo entender la diferencia, los decretos legislativos los dicta el gobierno como man-

dato expreso del Poder Legislativo de las Cortes Generales, mientras que los decretos-leyes los emite igualmente, los dicta igualmente el gobierno, pero en caso de extraordinaria y urgente necesidad. Esa es la principal diferencia entre ambos. Sin embargo, a pesar de esta gran diferencia tienen cosas en común: Primero, los dos emanan del Poder Ejecutivo, del gobierno y además desde el punto de vista formal ambos tienen el mismo valor que las leyes que dicte el poder legislativo. Segundo, otra diferencia fundamental es, cuándo interviene el Poder Legislativo en cada uno de ellos. En el caso de los decretos legislativos, el poder legislativo las Cortes intervienen cómo se dicen a priori, por qué, porque primero son las Cortes las que deciden, “oye tú, Gobierno, te voy a dejar que legisles sobre esta materia y te doy permiso expreso”. Tras la intervención del poder legislativo, después le corresponde al Gobierno dictar ese decreto legislativo. Sin embargo, con los Decretos Leyes, que reitero, se emite en caso de extraordinaria y urgente necesidad, el poder legislativo no da permiso para nada. El gobierno dicta el Decreto Ley, eso sí, tal y como dice la Constitución dentro del plazo de 30 días tiene que presentarlo ante el Congreso para que lo valide, por tanto, en este caso el poder legislativo interviene a posteriori, primero se dicta el decreto ley y después lo valida el poder legislativo. Es decir, el Decreto Legislativo (Poder Legislativo a priori), Decreto-Ley (Poder Legislativo a posterioridad).

## La mejor carrera del año

Cada vez son menos los que se sorprenden cuando hablamos del lado solidario del taxi. La pandemia permitió dar a conocer ante el gran público lo que los que llevamos años trabajando en el sector ya sabíamos: que si hay un sector implicado es el del taxi. Las carreras gratuitas para llevar al personal solidario solo son un granito más de la montaña solidaria en la que participa el taxi siempre que puede. Y si hay una fecha especial donde los profesionales se vuelcan y lo dan todo, es sin duda la Navidad.

La iniciativa TaxiLuz que, en esta ocasión, se celebra a nivel nacional con recorridos solidarios simultáneos en diferentes ciudades españolas, permitirá a Mayores en residencias, niños en tratamiento oncológico, personas con capacidades especiales y personas con movilidad reducida disfrutar de la magia de la Navidad a bordo de un taxi.

A Coruña, Álava, Barcelona, Córdoba, Granada, Madrid, Málaga, Murcia, Sevilla, València, Vigo y Zaragoza son algunas de

las ciudades donde se desarrollará un evento con el que se quiere iluminar la ciudad con la sonrisa de las personas que por sus circunstancias actuales no pueden disfrutar con normalidad de estas fechas. Diferentes equipos de voluntarios han trabajado para “hacer felices a aquellos que más lo necesiten”.

## Años de experiencia

Desde hace varios años, un grupo de voluntarios decidió que podría aportar una experiencia maravillosa a mayores que viven en residencias, haciendo lo que mejor saben hacer. En aquel momento apenas eran una veintena de taxistas que decidieron hacer lo que mejor se les daba: conducir sus taxis a través de un recorrido por el alumbrado navideño, de manera altruista. Unos años después,

más de 200 taxistas se sumaron a la iniciativa, con un resultado tan satisfactorio que TaxiLuz seguido creciendo año tras año en distintos lugares. Además, tanto para los profesionales voluntarios como para los beneficiarios de estos paseos bajos las luces navideñas, la experiencia siempre ha sido enormemente gratificante para ambos.



# Reabierto el debate sobre



El pasado 26 de noviembre saltaba la noticia. El Ayuntamiento de Madrid, en una reunión telemática celebrada con las asociaciones representativas del taxi de la capital, puso sobre la mesa la posibilidad de eliminar la regulación horaria que desde hace ocho años limita a 16 las horas que un taxi puede prestar servicio cada día.

El Consistorio planteaba esta opción tras recibir dos propuestas formales de la Asociación Gremial del Taxi de Madrid (AGATM) y la Asociación Madrileña del Taxi (AMT). Federación Profesional del Taxi (FPTM), que actualmente es la organización mayoritaria en la representatividad del sector, no tardó en rechazar públicamente esta propuesta que, tal y como denunció en un comunicado, desconocía que iba a ser planteada.

La diferencia, o lo que ha dado mayor transcendencia en esta ocasión a la posible eliminación de la regulación horaria ha sido la posición de Gremial Madrid; ya que desde AMT, como ellos mismos aseguran, llevan

ocho años exigiendo siempre que han podido la posibilidad de poder prestar servicio las 24 horas. Es decir, lo que ha provocado que este debate vuelva al sector es la postura de AGATM.

Miguel Ángel García, secretario de Gremial Madrid, asegura que desde su asociación están "a favor de retirar la regulación horaria". "Fue una medida provisional que se estableció en su momento a causa de la crisis y que rompía con la estructura del taxi de siempre, de toda la vida, por una cuestión puntual dada la situación pésima de trabajo que había entonces", explica.

"En su momento se hizo una votación en la Gremial para trasladarle esa petición al Ayuntamiento, y ahora simplemente lo que estamos pidiendo es que se vuelva a la normalidad, a lo que siempre ha sido el taxi y se quite la provisionalidad de la regulación de 16 horas que se tendría que haber retirado hace mucho tiempo", afirma el secretario de AGATM.

Desde Gremial insisten en que el escenario hoy en día es totalmente distinto, y apuntan a la falta de taxis que hay sobre todo en horario nocturno y durante los fines de semana. "Con el escenario de un conductor por coche se deja desatendida la noche y, manteniendo la regulación, son las VTCs las que trabajan la noche y nos quitan los clientes", manifiesta García, que insiste también en que, con las 16 horas, se imposibilita al titular de licencia a la contratación de un conductor. "Un titular de licencia con un taxi si quiere contratar a un conductor actualmente se tiene que quitar tiempo de trabajo para que pueda trabajar el asalariado, pagando el doble de impuestos", lamenta el secretario

**"La estructura habitual del taxi son las 24 horas", AGATM**

# la regulación horaria

de Gremial, que insiste en que si se quiere contratar a un conductor se deberían tener disponibles las 24 horas para trabajar.

Por otro lado, García también señala hacia los beneficios que puede tener eliminar la regulación de cara a la conciliación familiar del taxista. "Esta situación mejoraría si los titulares, en su mayoría de una sola licencia de taxi, pudieran contratar. Con la idea de un taxi por conductor no se atiende toda la demanda y de cara a la conciliación, los autónomos podrían contratar a un asalariado y poder pasar más tiempo en su casa", explica.

Una vez llevada a cabo la propuesta, desde Gremial están a la espera de ver qué dirección toma el Ayuntamiento. "Puede eliminar la regulación en cualquier momento si lo considera oportuno, y podría hacerlo porque la falta de taxis en horario nocturno es tremenda, y además esta carencia se está traspasando al día", sostiene el secretario de Gremial. "No sabemos qué va a hacer, pero estamos convencidos de que no podemos seguir en esta situación. Insistimos: la regulación de 16 horas fue una medida provisional que se ha alargado mucho en el tiempo porque la crisis que la motivó se acabó", insiste García, convencido de que "ya va siendo hora" de recuperar "la estructura habitual del taxi que son las 24 horas".

Preguntado sobre qué les diría a los taxistas que están en contra de esta propuesta, García asegura que la eliminación de la regulación de 16 horas "no les va afectar en absoluto". "Entre semana, en la franja horaria de mayor volumen de trabajo va a haber exactamente los mismos taxis con 16 que con 24 horas, y les diría que precisamente tienen la oportunidad de contratar a un asalariado para dar mejor servicio, cubrir la noche y conciliar familiarmente".

## FPTM, frontalmente en contra de las 24 horas

Pese a las explicaciones desde Gremial, una parte importante del sector está de acuerdo con la actual regulación horaria y no acepta la liberalización de la oferta. Federación Profesional critica, no solo la propuesta, sino la forma en la que se ha presentado, en una reunión programada para tratar "asun-

## "El Ayuntamiento está creando un problema que no existe", FPTM

tos varios del taxi" el pasado 26 de noviembre y donde no se había avisado previamente del motivo real del encuentro.

"De forma directa y a bocajarro, sin presentar ningún informe que lo justifique más que el hecho de que en momentos puntuales faltan taxis, Gremial y AMT propusieron las 24 horas", explica Julio Sanz, criticando que "es la forma más burda de presentar algo cuando en ocasiones anteriores a nosotros para cualquier petición el Ayuntamiento nos ha pedido de forma encarecida que presentásemos un buen volumen de documentación". "En este caso no se han pedido más pruebas y nos parece que el Ayuntamiento, alineándose con estas asociaciones, va a generar un problema donde no lo hay", sostiene el presidente de FPTM.

"Desde que se aplica la regulación no existe ningún problema y se ha demostrado su efectividad. No vamos a consentir que una pequeña parte del colectivo pretenda imponer sus caprichos frente a la inmensa mayoría de autónomos que estamos satisfechos con la regulación", advierte Sanz, al tiempo que anuncia que FPTM enviará una carta con argumentos "lo suficientemente sólidos para que entiendan que se están metiendo en un charco y en un problema".

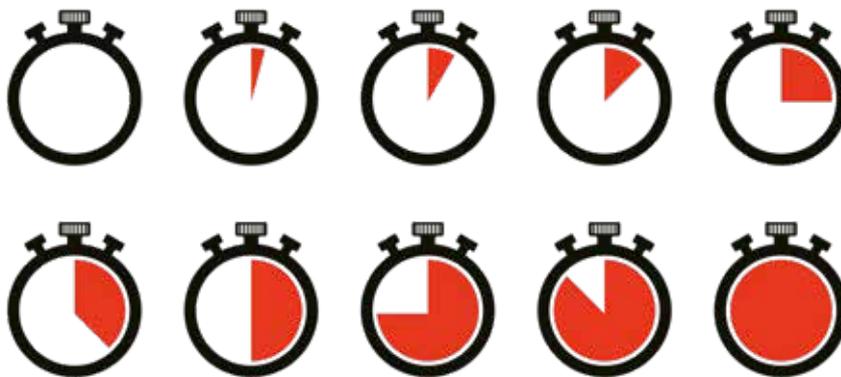
FPTM, la asociación mayoritaria actual-

mente en la representatividad del colectivo, asegura que esta intención de eliminar la regulación "se viene gestando desde hace tiempo, con acciones como quitar la mínima cualificación como es la ESO, o dejando más permisividad a la hora de aprobar el examen de acceso flexibilizando los fallos para que puedan entrar los conductores con más facilidad".

El hecho de que se proponga ahora una medida como esta, en medio de una batalla judicial contra las VTCs, sí que ha generado molestias en Federación. "Que lo proponga una asociación como AMT es algo esperado, pero no es lógico que un porcentaje de menos del 10% imponga las tesis de la mayoría. En relación a Gremial, ha cambiado sus representantes y si antes mantenía firme su postura con la regulación, ahora se ha subyugado a los intereses empresariales", explica Julio Sanz, que lamenta que "mientras el resto estamos trabajando en beneficio del colectivo, otros piensan única y exclusivamente en su bolsillo".

"Una cosa son los refuerzos puntuales que se pueden dar en algún momento, que también habría que analizarlos, pero ahora mismo, en estas circunstancias, no se dan ninguno de los motivos que aconsejarían modificar la regulación horaria", defiende el presidente de FPTM, que en cualquier caso asegura que "esto no queda cerrado para que en un futuro, y ojalá, nos encontremos en la tesitura de que consigamos quitar las VTCs de las calles y nos podamos plantear modificar la regulación con más horario de trabajo".

"No nos cerramos en banda, pero ahora



mismo no se dan las circunstancias”, explica Julio Sanz, que asegura contar “con argumentos suficientes y el respaldo de la mayoría del colectivo para justificar que no hay razones para eliminar la regulación. “Si el Ayuntamiento decide tirar para adelante no descartamos ninguna medida”, advierte.

## AMT y su histórica reivindicación

Mientras que desde FPTM aseguran que no se dan las circunstancias, desde AMT, sin embargo, sostienen la necesidad de eliminar cuanto antes la regulación porque la “situación es palpable”. “No puede haber 15.700 taxis en Madrid y 8.000 VTCs y que siempre haya en las calles más VTCs que taxis”, indica Felipe Rodríguez Baeza, presidente de la organización empresarial.

AMT recuerda que lleva ocho años pidiendo la eliminación de la regulación y ahora lo han propuesto por escrito al Ayuntamiento. “No podemos tener los coches en los garajes y que haya, a todas horas, sobre todo los fines de semana y por la noche, más VTCs que taxis”.

Para Rodríguez Baeza, permitir trabajar las 24 horas supone “una forma de lucha contra la competencia porque la situación ha cambiado”. “Sé que hay taxistas que opinan que, si el cliente no ve taxis, debe esperar, pero soy de otra opinión y debemos encontrar la forma de dar la vuelta a esta situación”, explica el principal representante de AMT, que recuerda que desde su asociación “están dispuestos a hablar con todo el mundo”.

Sin embargo, los refuerzos puntuales como solución intermedia no suponen para AMT una solución. “No se pueden seguir haciendo refuerzos puntuales que se avisan con un día de antelación, la gente no se entera. Lo que hay que hacer es dar libertad al taxista para que pueda trabajar las horas que quiera, no las que le impongan”, indica Rodríguez Baeza que insiste en que “el sector se regula solo como se ha regulado siempre”.

Con esa autorregulación no están de acuerdo en la parte del sector que defiende la regulación de 16 horas. Ignacio Castillo, presidente de la Plataforma Caracol, sostiene que liberalizar el taxi las 24 horas está más relacionado con el propósito de “desprofesionalizar el sector”.

“Hasta que no terminemos viendo un taxi en las escaleras de la Plaza de Pedro Zerolo no van a parar”, advierte Castillo, que afirma

## “El sector se regula solo, como se ha regulado siempre”, AMT

que la postura de la plataforma es la misma que “la de todo taxista autónomo que trabaja su propia licencia”. “Los que defienden las 24 horas son los flotereros que viven del taxi sin trabajarlo. Hoy en día, por desgracia, no hay suficiente demanda para eliminar la regulación. Parece que el objetivo es desprofesionalizar al sector”, indica.

“Creo que si esta propuesta va hacia delante habría movilizaciones y se demostraría

que estarían haciendo algo en contra del sector porque esto viene propuesto por una minoría. El usuario de las VTCs no las usa porque falten taxis, explica el representante de la Plataforma Caracol.

Tras esta primera reunión, ahora debe ser el Ayuntamiento quien mueva ficha en una u otra dirección, toda vez que las distintas asociaciones transmitirán los motivos a favor o en contra de mantener la regulación actual de 16 horas. La postura del Consistorio por el momento se desconoce. La Gaceta del Taxi ha querido saber su posición, pero, al cierre de esta edición, no hemos obtenido respuesta oficial sobre sus intenciones de mantener o eliminar la actual regulación.

Javier Izquierdo

## Liberalización durante las noches en Navidad

Pese a desconocerse por el momento la postura oficial del Ayuntamiento de Madrid en relación a eliminar la regulación, lo cierto es que si parece decidido a aumentar la oferta de taxis, al menos durante la noche. Por ese motivo, el Consistorio ha decidido que, con carácter excepcional, desde el 4 de diciembre y hasta el próximo 2 de enero, ambos incluidos, podrán prestar servicio todas las licencias de taxi del APC desde las 22.00 y hasta las 7.00 horas del día siguiente.

La decisión, que se conoció el día 3 de diciembre, fue criticada por la Federación Profesional del Taxi. La organización con sede en Vallecas lamentó en sus redes sociales que el Ayuntamiento siguiera “actuando sin tener en cuenta a la mayoría del sector, con medidas absurdas solicitadas por una minoría empresarial que no contribuyen a mejorar el servicio”.

Por su parte, desde la Asociación Gremial del Taxi de Madrid y la Asociación Madrileña del Taxi consideran positiva esta medida de flexibilizar la oferta del servicio. Ambas organizaciones se han posicionado a favor de eliminar la regulación que limita las horas de trabajo diario y restablecer que el taxi de Madrid pueda estar en las calles 24 horas.



# HÍBRIDO ENCHUFABLE MEGANE ST INTENS E-TECH



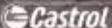
(160CV) 5 plazas

**26.550€** desde



**Nuevo Renault Megane: Consumo mixto WLTP (L/100KM) desde 1,2/1,3. Emisiones WLTP CO<sub>2</sub> (g/km) desde 28-30.**

Oferta y PVP recomendado para Renault Megane Intens E-Tech 160CV 5 plazas exclusivo para matriculación Auto Taxi. No incluye preparación ni impuestos. Incluye transporte y promociones ofrecidas por RECSA condicionadas a la financiación a través de RCI Banque sucursal en España. Permanencia mínima de financiación 36 meses. Importe mínimo a financiar 6.000€. El precio indicado no incluye los costes financieros y por servicios derivados de la financiación por RCI Banque SA sucursal en España, la cual se reserva el derecho de estudio, condicionado y aceptación de las solicitudes de financiación. Incompatible con otras ofertas financieras. Oferta válida para particulares y autónomos del 1 al 31 de diciembre de 2021. Imagen no contractual.

Renault recomienda 

[renault.es](https://www.renault.es)

**Renault Jurado**  
c/ Alcalá, 187  
avda. Ciudad de Barcelona, 208

# Nueva Ley de Tráfico con



**El Congreso de los Diputados ha aprobado definitivamente la nueva Ley de Tráfico que nos traerá sanciones más duras con el objetivo de evitar distracciones al volante, como sujetar el teléfono móvil con la mano. Además, finalmente se elimina el margen de 20km/h para adelantar en carreteras secundarias y se castigarán los detectores de radares con 200 euros de multa.**

La Dirección General de Tráfico, DGT, quiere reducir algunas conductas peligrosas en carretera que se repiten por parte de una parte de los conductores. Y para ello recurrirá a una de las herramientas más poderosas con las que cuenta la administración pública: las multas.

La nueva Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que fue aprobada definitivamente en el Congreso de los Diputados el pasado 3 de diciembre, incluye, precisamente, el endurecimiento de las sanciones. De esta forma, por ejemplo, conducir sujetando el teléfono móvil con la mano conllevará ahora una pérdida de seis puntos del carnet de conducir.

Según datos de la DGT, las distracciones al volante están detrás del 31% de los accidentes mortales que se produjeron en las carreteras españolas en 2020, siendo la utilización del teléfono móvil la principal causa concurrente.

Con la nueva ley, se duplica el número de puntos que restan a los conductores si son interceptados por los agentes cometiendo esta infracción, pasando de tres a seis puntos de sanción. En lo que respecta a la sanción económica, ésta se mantiene en 200 euros. La novedad que introduce la ley es que ni siquiera será necesario estar utilizando el teléfono móvil para que la autoridad nos pueda castigar por ello, simplemente bastará con sujetarlo con la mano.

**Llevar el móvil en la mano costará seis puntos**

# multas más elevadas

Pero la nueva modificación de la normativa, en vigor desde 2015, también hace hincapié en el uso del casco y del cinturón de seguridad como sistemas de prevención en caso de accidente. De este modo, el casco será obligatorio para llevar un patinete eléctrico, mientras que en el caso de las motocicletas, no usar el casco supondrá una infracción grave a la altura de no llevar el cinturón de seguridad en el coche. Estas infracciones pasarán a costar cuatro puntos menos en el carné de conducir, frente a los tres puntos de la actualidad. En cuanto al impacto monetario, incurrir en estos actos conllevará 200 euros de multa. También traerá consigo este tipo de sanción el no utilizar los dispositivos de retención infantil pertinentes a cada caso.

## Ojo si llevas detector de radar

¿Tienes un detector de radares instalado en tu coche? Pue ahora, solo por llevarlo, podrás ser multado con 200 euros de sanción y tres puntos menos del permiso de conducir. Hasta la entrada en vigor de la nueva Ley, solo se castigaba usar este tipo de aparatos, mientras que ahora su sola presencia dentro del vehículo ya será motivo de sanción. El proyecto de ley modificará el artículo 76 de la Ley de Tráfico que hace referencia a la categoría de infracciones graves y se especificará que es motivo de castigo "llevar en los vehículos mecanismos de detección de radares o cinemómetros".

El endurecimiento de las sanciones por parte de la Dirección General de Tráfico no termina en estos puntos. Cuando la nueva ley entre en vigor -se espera que para finales de 2021 o principios de 2022 pueda estar en marcha-, se elevará de cuatro a seis puntos la sanción por arrojar objetos a la vía que puedan causar incendios o accidentes. Además, también se aumenta la gravedad de la infracción que supone adelantar poniendo en peligro, acosando o entorpeciendo ciclistas sin dejar una separación mínima de 1,5 metros. En este caso también la sanción se eleva de cuatro a seis puntos.

Por otro lado, y en virtud de la nueva futura ley, para aquellos conductores que estacionen en lugares reservados para personas con discapacidad o que no mantengan la

## Eliminado el margen de 20km/h para adelantar en secundarias

distancia de seguridad con los vehículos de autoescuela, los agentes les podrán imponer una multa que será castigada con la resta de tres puntos del permiso de conducir.

## Adelantar a la velocidad máxima permitida

Pero sin duda una de las grandes novedades que trae el Real Decreto es la eliminación del margen de 20km/h extra para adelantar en las carreteras convencionales o secundarias. Una decisión polémica que tras un trámite algo convulso en las Cortes Generales, ha quedado finalmente eliminado, limitando aún más la velocidad de los conductores en este tipo de vías. La propuesta, que la Dirección General de Tráfico había hecho público meses atrás, tampoco ha generado consenso entre los ciudadanos. Con la entrada en vigor de la nueva Ley, circular por una carretera secundaria se podrá hacer a un máximo de 90 km/h sin excepción. Hay

que recordar que hace menos de un año la DGT ya redujo la velocidad límite en este tipo de vías 10 km/h y ahora queda eliminada la excepción para adelantar.

La eliminación de este extra no ha estado exenta de polémica ya que, en su primer paso por el Congreso de los Diputados en el mes de septiembre, un despiste en la votación de una de las enmiendas provocó que este margen no se eliminara. Sin embargo, ha sido en el paso del Real Decreto por el Senado cuando finalmente se ha eliminado.

Pere Navarro, máximo responsable de la DGT, ha alegado que estos 20 km/h eran excepcionales y podrían llevar a confusión. Desde la entidad reguladora del tráfico recuerdan que esta excepción ya ha sido suprimida en otros países europeos y "refuerza el mensaje de que el adelantamiento conlleva riesgo de colisión frontal". Sin embargo, desde otros sectores apuntan a que ha sido la dificultad que traen a la hora de instalar radares de tramo lo que ha determinado finalmente la aprobación de esta norma.

## Otras novedades

El nuevo Real Decreto introduce además otra serie de modificaciones que afectan a la conducción, tanto a nivel de desplazamiento privado como profesional. Por ejemplo, se implementa, para conductores profesionales,





el uso de dispositivos alcoholímetros que no permitan arrancar un vehículo si se sobrepasa el límite legal, que en este caso es de 0,15 mg/l en aire espirado. Estos aparatos deberán ser instalados en junio del próximo año en aquellos vehículos de transporte de mercancías o viajeros de más de ocho plazas.

En lo que respecta al carnet por puntos, se unifica el plazo para recuperar el saldo inicial de puntos a dos años. Antes de esta modificación, este plazo era de dos para sanciones graves y tres para infracciones muy graves. El incumplimiento de la normativa sobre estos cursos y de las normas de actuación por parte de los operadores vinculados a la jefatura central de Tráfico será considerado una infracción muy grave.

No respetar ciertas restricciones de circulación como una reducción del límite de velocidad aplicada a episodios de alta contaminación será considerado una infracción grave, y no pagar peaje pasará a ser considerado una infracción leve.

Por último, en lo que se refiere a los conductores de motocicletas, se considerará una infracción grave el hecho de colocarse el teléfono entre el casco y la cabeza del conductor. Además, los dispositivos inalámbricos en la moto se podrán utilizar siempre que estén homologados para usarse en el casco de conductores de motocicletas y ci-

clomotores, y solo deberán tener como fines la comunicación y la navegación y en ningún caso deberán suponer un riesgo para la conducción.

## Se unifica el plazo para recuperar los puntos a dos años

### Infracción grave no respetar las ZBE

La nueva Ley de Tráfico refuerza la importancia de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) que ya hay en algunas ciudades españolas para reducir los niveles de contaminación. A partir de que entre en vigor, se considerará como una infracción grave no respetar las medidas específicas que en estas áreas se imponen a los conductores para reducir el impacto medioambiental.

Hay que recordar que la Ley de Cambio Climático y Transición Ecológica, en vigor desde el pasado 22 de mayo de 2021, establece que, a partir de 2023, un buen número de ciudades españolas tendrá que contar con una zona de bajas emisiones. En concreto, las poblaciones que deberán contar con estas áreas son los municipios de más de 50.000 habitantes, territorios insulares, y las poblaciones de más de 20.000 habitantes que superen ciertos límites de emisiones.

Por ese motivo, la DGT quiere que se respeten estos límites teniendo en cuenta, además, que en dos años se calcula que por lo menos 149 municipios españoles que aglutinan a un total de 25 millones de personas deberán contar con ZBE.

Estas zonas, definidas como áreas de naturaleza urbana que establecen restricciones para el acceso de determinados vehículos por razón de sus emisiones, pueden ser permanentes como en Madrid o Barcelona, o de aplicación temporal en función de los episodios de contaminación como Valencia o Sevilla.

La DGT ha diseñado una señal para marcar qué clases de vehículos pueden acceder a las ZBE. Para ello se seguirá recurriendo al distintivo o etiqueta medioambiental de cada vehículo, pero desde Tráfico recuerdan que se trata de una decisión de la administración local y por ese motivo piden una mayor homogeneización de los criterios a aplicar.



COMAUTO SUR GRUPO M. CONDE

# ESPECIALISTAS EN TAXI



## TU TAXI MÁS FIABLE COROLLA SEDAN ECO NUEVO MODELO HOMOLOGADO PARA TAXI

Financiación personalizada / Garantía Toyota  
Preferencia para taxis / Reparaciones exprés en chapa y pintura

Av. Carlos Sainz, 11 • Ciudad del Automóvil • 28914 Leganés (Madrid)

Exposición y ventas: 91 498 71 70 • Taller: 91 498 77 77

Chapa y pintura: 91 689 50 60

## Transportes no recurrirá la sentencia del TSJM sobre el decreto Ábalos



El decreto Ábalos sigue en vigor

**E**l Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana no recurrirá la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad de Madrid (TSJM) que declaró nulos los expedientes que rechazaban una ampliación a la moratoria de las VTCs incluida en el decreto Ábalos. Aunque no ha habido confirmación oficial por parte del Ministerio, todo parece apuntar a que con esta decisión, tal y como deseaban desde el sector del taxi, el procedimiento no se judicializará y en cuestión de meses se tramitarán esos expedientes, rechazando la petición de empresas de VTCs de ampliar el plazo de cuatro años que otorgaba el decreto Ábalos para que estos vehículos pudieran prestar servicios urbanos sin autorización específica para ello.

Es importante recordar que el Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad de Madrid, en una sentencia emitida en el mes de septiembre, estimó parcialmente un recurso presentado por la empresa

Autos Laucar y declaró nulo aquellos expedientes que afectaban a la disposición transitoria del mencionado decreto Ábalos. En concreto, esos recursos se presentaban pidiendo una extensión de la moratoria de cuatro años que, a modo de indemnización, otorgó el Ministerio a las empresas de VTCs para poder prestar servicio en ámbito urbano sin autorización local. La razón por la que el Ministerio deberá volver a estudiar esos expedientes que pedían una extensión de esa moratoria radica en que fueron ejecutados y rechazados por INECO, una empresa a la que se le encargó la externalización de estos procedimientos. El Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM) entendió que deberían haber sido ejecutados por el propio Ministerio de Transportes, entidad pública de la que se presume imparcialidad.

Ahora, toda vez que el Ministerio parece que no va a recurrir esta decisión ya que por cuestión de plazo éste podría haber ya

expirado, todos los recursos presentados por empresas de VTCs contra la disposición transitoria del decreto deberán ser de nuevo analizados y ejecutados por el Ministerio de Transportes en cuestión de meses. De esta forma, no se verá afectado el fin de la moratoria que está previsto para septiembre de 2022. A partir de esa fecha, recordamos, todas las VTCs que quieran prestar servicio en suelo urbano deberán disponer de una autorización específica para ello.

### Sin riesgo para el decreto Ábalos

Julio Sanz, presidente de la Federación Profesional del Taxi, ha manifestado que a falta de confirmación oficial “todo hace indicar que ha finalizado el plazo para interponer recurso de casación al Supremo, por lo que entendemos que el Ministerio va a tramitar por sus medios los expedientes y cumpliendo los plazos que determina el TSJM”.

El presidente de FPTM ya salió al paso en su momento de ciertas informaciones aparecidas en medios de comunicación que alertaban sobre la vigencia de la norma. “El decreto Ábalos se mantiene y no se cuestiona. No se anula ni la forma de indemnización, ni la moratoria, ni la incapacidad de realizar recorridos urbanos si no se regula en las Comunidades Autónomas. Solo se anulan los expedientes tramitados por INECO porque el TSJM entiende que no pueden ser externalizados”, explicó Sanz. Por su parte, Tito Álvarez, coordinador de la organización Taxi Project también explicó en nuestro medio que, según sus informaciones, el plazo podría haber acabado y el Ministerio no recurriría esta sentencia ante el Supremo. Álvarez también recordó en su momento que “ningún juez ha hablado sobre la validez del decreto. “Las VTCs tenían tres meses para pedir una moratoria mayor de los cuatro años a modo de indemnización y el Ministerio, como era un volumen de trabajo muy grande, se sirvió de INECO para tramitar esos expedientes, que casi todos fueron rechazados”, indica Álvarez.

## Madrid facilita el acceso a la cartilla del taxi



*El Ayuntamiento espera aumentar el número de aprobados*

**C**on el objetivo de simplificar y facilitar el examen de acceso a la profesión de taxista en el Área de Prestación Conjunta, el Ayuntamiento de Madrid ha cambiado los requisitos mínimos para superar la prueba de obtención del permiso municipal de auto taxi. De esta forma, se eliminan las penalizaciones del marco jurídico y tarifas, manteniéndose la obligación de aprobar cada módulo; y se reduce el número de preguntas mínimas para que se compute la media en el apartado de itinerarios, pasando de tres preguntas correctas a únicamente dos. Estas medidas ya están en marcha y con ellas el Ayuntamiento espera que aumente el número de aprobados que descendió significativamente en las últimas convocatorias en comparación con los valores habituales, tal y como había denunciado la Asociación Gremial del Taxi de Madrid, que alertó de la falta de conductores, pidiendo medidas urgentes al gobierno local para poner solución y aumentar el número de profesionales.

Sin embargo, desde la Federación Profesional del Taxi de Madrid (FPTM) han lamentado la medida, ya que consideran que el hecho de poder optar a la cartilla municipal sin penalizaciones en el marco jurídico ni en el aspecto tarifario, hacen que entren en el sector compañeros "que no van a aportar una calidad y profesionalidad en el servicio". Desde Federación señalan que, hasta el momento, el servicio de taxi "gozaba de un gran prestigio, calidad y profesionalidad" y advierten que "no vale todo a la hora de prestar un servicio público". Recuerdan desde Federación que no están de acuerdo con esta medida y lamentan que se haya llevado a cabo sin tener en cuenta su postura.

### En Santiago también faltan conductores

La falta de conductores parece no ser un problema solo ma-

drileño. En Santiago de Compostela, A Coruña, encontrar profesionales que quieran trabajar como conductores de taxi está siendo una tarea realmente complicada. En pleno año Xacobeo, desde el sector del taxi no entienden a qué se debe este fenómeno de la falta de conductores que está provocando que los coches estén parados con cientos de visitantes en las calles. Esta situación ha sido denunciada por Jesús García, presidente de Radiotaxi Compostela, que explica que hay muchos autónomos que no pueden poner sus taxis en funcionamiento por la falta de personas candidatas a ponerse al volante. A la falta de interés por convertirse en conductor del taxi, desde el sector también apuntan a otro motivo que está provocando esta falta de oferta: la paralización de las pruebas para obtener la licencia municipal. A día de hoy tan solo hay siete personas inscritas para realizar el examen de acceso al taxi y desde el Ayuntamiento han informado de que, si no se suman más candidatos, dicha prueba no se va a llevar a cabo.

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



**VALORACIÓN  
SIN COMPETENCIA**

**Señor González** ☎ **670 91 43 91**

## Un taxista indemnizará a un conductor de autobús tras conseguir su ruta escolar



Los taxistas cántabros se sienten "hartos"

**E**l taxi de Cantabria continúa padeciendo las consecuencias de una enrevesada legislación en transportes. En esta comunidad, si un taxista quiere participar en un concurso de transporte escolar, debe saber que tiene la obligación de subrogar al conductor de autobús que figuraba en el anterior contrato o pagarle una indemnización con la cantidad que corresponda, que en muchos casos es superior a la del propio contrato. Esto es lo que le ha sucedido a un taxista del municipio de Reocín, al que el Juzgado de lo Social número 5 de Santander ha condenado a indemnizar con 15.000 euros a un conductor de autobús. La Federación Cántabra del Taxi ha reaccionado denunciando públicamente esta "absurda" norma y señalando que todo responde a "una trama" entre la propia Consejería de Educación del Gobierno de Cantabria y las empresas de autobuses. "La Consejería de Educación saca a concurso las rutas escolares, hasta ahí todo normal. Pero dentro del pliego se incluye un anexo que especifica que los conductores existentes ya en cada ruta han de ser subrogados por la empresa que resulte adjudicataria",

ha explicado a nuestro medio Manu Andoni Ruiz, presidente de la federación de taxistas, que recuerda que esta situación lleva años siendo denunciada por la organización.

Una vez incluida esa condición en el pliego, las empresas de autobuses "recurren a la picaresca" y adscriben a las rutas escolares a conductores con muchísima antigüedad. De esta forma lo que consiguen es "espantar" a los taxistas que quieran presentarse en los concursos, ya que en muchos casos estarían obligados a pagarles una indemnización al conductor superior a la del propio contrato.

Exactamente esta situación se ha dado con el taxista ahora condenado por el juzgado. Además, en este caso, la realidad se ha vuelto aún más compleja. Este taxista se presentó a un concurso de ruta escolar y contaba con mejores condiciones económicas que sus competidores. La Consejería, aún sabiendo que resultaba un 30% más barato, rechazó concederle al taxista la ruta, y éste tuvo que recurrir al Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales. Este pasado mes de mayo finalmente dicho tribunal le dio la razón

y empezó a prestar servicios escolares durante el mes y medio que quedaba de curso. Es decir, no pudo ofrecer los servicios que le correspondían durante prácticamente todo el curso escolar.

Además de no poder realizar los servicios del concurso del que legalmente era adjudicatario, ahora la Justicia obliga al taxista a pagar 15.000 euros de indemnización a un conductor de autobús que figuraba en el anterior contrato. Pero es que, para mayor gravedad, una vez que el Tribunal finalmente otorgó la ruta al taxista, la Consejería de Educación ha decidido suprimirla. Esto ha sido denunciado por la Federación Cántabra ante la Fiscalía en lo que consideran un "sinsentido".

Los taxistas cántabros afirman estar "hartos" de esta situación y se sienten "en un callejón sin salida que deja poco margen al taxi rural". Desde la Federación Cántabra lamentan también el poco impulso que han recibido de la Asociación Nacional del Taxi (Antaxi) en este asunto, y recuerdan que en el taxi no solo está el problema de las VTCs, sino que hay muchas zonas de España donde el taxi rural debe ser defendido para mantener su subsistencia.

### Recurridos los pliegos

Desde la Federación se recurrieron los Pliegos del concurso para el curso 2021-2022, siendo estimados por el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales. El Tribunal explica que se incluye "implícitamente una restricción a la concurrencia injustificada, máxime cuando el objeto del contrato es un servicio incardinable dentro del transporte regular de viajeros especial".

La Federación Cántabra del Taxi insiste en pedir la dimisión de la Consejera de Educación, Marina Lombó, por su incompetencia para poner fin a la constante litigiosidad en estas licitaciones. Y también urge el cese del coordinador de Alumnos y Servicios Complementarios de la Dirección General de Centros Educativos, a quien acusa de ser el causante directo del problema existente.

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



### **ASESORÍA JURÍDICA**

Asesoramiento individualizado a nuestros socios



### **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**

## Vigo recupera la normalidad plena en sus taxis



El encendido de luces, un clásico vigués

**E**l inicio de la campaña navideña ha permitido a los taxistas de Vigo recuperar su jornada habitual de cinco días de trabajo y uno de descanso. De esta forma, el sector recupera la normalidad 21 meses después de que la oferta fuese recortada como consecuencia del estallido de la pandemia del coronavirus.

El encendido de las luces que iluminan la noche durante las navidades en Vigo es el motivo principal que ha llevado a los taxistas a recuperar la oferta. “Estamos ya como en prepandemia, trabajando con los mismos turnos”, ha señalado Emilio Mosquera, presidente de los Autopatronos del taxi.

De cara a las próximas semanas, desde el taxi insisten en que ofrecen un transporte seguro, donde llevar mascarilla continúa siendo obligatorio y donde las posibilidades de contagio provocado por aglomeraciones se reducen al máximo.

## Reconocido el apoyo del taxi a las víctimas de la violencia de género

**E**l taxi castellano-manchego ha recibido el premio Menina entregado por la Delegación del Gobierno de España por su apoyo a las víctimas de la violencia de género. Se reconoce así “su extraordinaria sensibilidad y acciones de apoyo a las víctimas de violencia de género”. La Federación Regional del Taxi de Castilla-La Mancha (FRETCAM) lleva más de diez años colaborando con el Instituto de la Mujer de Castilla-La Mancha y ahora lo hace también con la Delegación del Gobierno de C- LM y Diputaciones provinciales, creando los “Puntos Violeta” que convierten los taxis en centros móviles de información y acompañamiento a las mujeres que se encuentran en situación de violencia de género. Para saber manejar la situación de forma adecuada, los taxistas que han querido participar de la iniciativa, han recibido formación específica.

El sector del taxi siempre ha sido especialmente sensible a las cuestiones sociales, implicándose en el traslado de personas mayores o de niños, acompañándoles y ayudándoles en lo que puedan precisar, ofreciendo una atención totalmente personalizada que sobrepasa las funciones de un simple servicio de taxi.



La FRETCAM recibiendo el premio

## Ayudas de 1.120 euros para paliar los efectos del Covid-19

**E**l Ayuntamiento de Palma de Mallorca ha lanzado una línea de ayudas para el sector del taxi de un total de 800.000 euros que se darán a 714 taxistas con el objetivo de compensar de alguna forma las pérdidas económicas que han sufrido con motivo de la crisis provocada por el coronavirus. En total, cada taxista recibirá 1.120 euros de ayuda gracias a esta línea de subvenciones que también sirven para reconocer la labor que han realizado los profesionales del sector durante la pandemia. “Hemos querido estar al lado de las personas, de las que más lo han necesitado. Uno de los sectores específicos al que quisimos ayudar fue al taxi por ser un servicio público esencial”, explicó en

el día de ayer en declaraciones recogidas por Europa Press, José Hila, alcalde de Palma.

Por su parte, el regidor de Movilidad Sostenible, Francesc Dalmau, quiso señalar durante la presentación de estas ayudas que “el taxi durante el año y medio del estado de alarma fue fundamental para garantizar el transporte público” y que, además, desde el Consistorio son conscientes de que “el sector ha sufrido pérdidas importantes”.

766 titulares de licencia optaron a esta línea de subvenciones, pero finalmente 52 fueron excluidos por no cumplir las bases. De esta forma, finalmente un total de 714 taxistas han resultado beneficiarios con una ayuda otorgada por licencia de 1.120,44 euros.

## Los transportistas denuncian a Taxi Ecologic por ofrecer servicios de paquetería

La Asociación General de Transportistas de Catalunya (AGTC), integrada en Fenadismmer, ha denunciado a la empresa de taxis de Barcelona Taxi Ecologic por ofrecer servicios de paquetería tanto en medios de comunicación como en sus redes sociales. Para los transportistas, ofrecer estos servicios con la flota de taxis de la empresa supone un incumplimiento muy grave de la vigente Ley de Ordenación de Transportes Terrestres (LOTT), e instan a la administración a que sancione a la compañía y proceda a la paralización "de esta actividad ilícita". Desde la Federación Nacional de Transportes de España lamentan que se sume esta circunstancia a la gravísima situación que vienen soportando. Además, en un comunicado, critican que precisamente sea una empresa del sector del taxi la que incurra en este acto de competencia desleal, pues se trata de un colectivo que ha denunciado y ha luchado mucho en contra de "la competencia desleal de las VTCs". El sector del taxi ha reaccionado a la noticia y organizaciones como Élite Barcelona se han puesto del lado de los transportistas. "Estamos indignados con este tema porque consideramos que es ilegal anunciar paquetería y están poniendo en riesgo a los taxistas para que los sancionen por hacer una actividad que no pueden hacer", ha manifestado Alberto "Tito" Álvarez, coordinador de Élite Taxi Barcelona. "Nos parece surrealista y no podemos permitir que ninguna empresa, por una decisión comercial, esté manchando la credibilidad y la imagen del sector", insiste Álvarez



Fenadismmer pide que se pare esta actividad "ilícita"

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

LA RED

# iGo Llegando a España

## Incrementa los servicios con iGo

Exclusivo de Autocab, iGo proporciona a las empresas de taxi un incremento de servicios gracias a una gran variedad de agregadores de viajes y generadores de demanda.



Aquí, allí, en cualquier lugar

# Acceso a una gran variedad de generadores de demanda nacionales e internacionales

Comienza a recibir trabajos inmediatamente, haz crecer tu negocio con servicios gracias a una gran variedad de generadores de demanda.



## ¿Interesado en iGo ?

Ponte en contacto con nuestro equipo enviando un correo electrónico a **infospain@autocab.com** o llamando al **+34914 90 58 06**

# Un paseo turístico por



Azucena Cabezas, ex taxista madrileña e impulsora del blog TurisTaxi

**T**ras más de 15 años conduciendo el taxi en Madrid, Azucena Cabezas ha dejado la profesión, aunque en su cabeza y en su corazón no ha dejado ni dejará nunca de ser taxista. Ahora, con una vida más tranquila y pasando más horas en casa, dedica su tiempo libre a impulsar su blog, TurisTaxi, donde consigue mezclar sus dos grandes pasiones: el turismo, carrera que estudió en su formación, y el propio taxi.

Gracias a este proyecto, nuestra protagonista ha podido conocer mejor el taxi rural, aquel que está más alejado de las grandes ciudades, y le ha servido para valorar la profesión desde otra perspectiva, con algo más de distancia, pudiendo también conocer las inquietudes del resto de taxistas de nuestro país.

**La Gaceta del Taxi.** - ¿En qué momento decidió empezar con el blog y con qué objetivo se inició en esto de escribir?

**Azucena Cabezas.** - El blog lo abrí en el año 2013. Lo que pasa es que con la actividad de la Junta Directiva -estuvo de representante de la Federación Profesional del Taxi durante años-, lo tenía un poco aparcado. A raíz de tener que dejar el taxi porque me han dado una incapacidad para conducir el vehículo, también abandoné la Junta y al estar más tiempo en casa he vuelto a tener la oportunidad de escribir.

**G.T.** - ¿Qué quería trasladar con el blog?

**A.C.** - Durante mi etapa de formación estudié Turismo, y como tenía abierto el blog pensé, bueno, voy a intentar visualizar el taxi, pero un poco alejado de la perspectiva de ciudad para que se vea también la labor de los taxistas de fuera de grandes ciudades como Madrid y Barcelona. Quería resaltar el taxi rural, el de los pueblos pequeños, y conocer cómo es su día a día y su forma de trabajar. De esta forma, empecé a contactar con compañeros y semana a semana voy escribiendo en lo que realmente es un paseo por España a través del taxi y los taxistas de los distintos municipios.

**G.T.** - Aunque en el blog se pueden leer publicaciones de distintos lugares, uno de los últimos se lo ha dedicado a Madrid. Siempre está muy presente su ciudad, imagino.

**A.C.** - A Madrid quería darle un espacio especial. Había recorrido ya varios pueblos y entendía que ahora me tocaba hablar de mi ciudad. Lo hice desde mi perspectiva de taxista madrileña. Y el mejor resumen de lo que siento se puede leer en el blog. Madrid es para pasearla y disfrutar de cada rincón mirando al pasado, el presente y al futuro. Una ciudad que no descansa abierta a todas las personas, sin complejos, sin razas, sin género, sin edad, en definitiva, para ti. Madrid es vida.

**G.T.** - ¿Cómo planifica sus publicaciones sobre los distintos lugares?

**A.C.** - Sobre todo en esta época, la mayoría de los viajes que realizo son virtuales. Contacto por teléfono con los compañeros y tengo conversaciones con ellos y también lo que descubro gracias a las nuevas tecnologías. Pero otros viajes como los que realicé por Asturias sí que estuve allí in situ. Y en ese aspecto, el blog me está ayudando a recordar aquello que ya tenía asimilado cuando estudiaba turismo, que te hacían memorizar toda España, cada pueblo, cada playa, cada rincón. Ahora, a través de los compañeros, vuelvo a visitar y a empaparme de todo ello.

**“Lo que une a los taxistas es el amor por su profesión”**

# España a través del taxi

## “No he tenido problemas en el taxi por ser mujer”

### El taxi rural, un taxi más cercano

**G.T.-** ¿Qué es lo que más le llama la atención de lo que le cuentan los taxistas que no trabajan en una gran ciudad?

**A.C.-** En primer lugar, que su día a día es totalmente diferente. Pero lo que une a todo el taxista al final, tanto de ciudades grandes como pequeñas es el amor por la profesión, por su ciudad y por su territorio. Conociendo el taxi rural me he dado cuenta de que es muy distinto, más pegado al ciudadano, e incluso más social que el de las grandes capitales. Pero más allá del turismo, en el día a día, los taxistas rurales se centran en sus vecinos, en los desplazamientos al médico o a los recados a otras ciudades algo más grandes.

**G.T.-** ¿Y qué le transmiten esos taxistas de, por ejemplo, el sector en ciudades como Madrid?

**A.C.-** No entienden nuestras luchas porque a ellos les pilla más lejano. Cuando estás en Madrid a veces te resignas y dices, pero por qué no lucha el resto del taxi como luchamos nosotros. Pues precisamente por eso, porque no tienen el mismo tipo de problema y estas nuevas plataformas que han aparecido no van a ir a esos lugares porque no les interesa.

### Una mujer en el taxi

**G.T.-** ¿Le está ayudando TurisTaxi para seguir un poco en contacto con el sector después de tener que dejar la actividad profesional al cabo de tantos años?

**A.C.-** La verdad que sí. Estuve 15 años conduciendo y el blog me está sirviendo sobre todo para seguir manteniendo la ilusión que siempre he tenido de luchar por defender el taxi. Mi primera lucha fue el de las mujeres en el sector, buscando nuestro hueco, y luego estando en la Junta Directiva de FPTM. Ahora que tuve que dejar de trabajar pensé, ¿qué hago? Porque veía a mi marido y me decía en broma que no quería saber de más problemas del taxi y pensé que tenía que buscarme otra vía para seguir más o menos en contacto. Ahora con el blog pues puedo mezclar el taxi con mi otra pasión que tenía aparcada que es el turismo.

**G.T.-** Hablaba de su lucha por buscar el hueco de la mujer en el taxi. Al hilo de esto, precisamente quería saber, ¿cómo valoraría su experiencia en el sector desde el punto de vista femenino?

**A.C.-** Como he contado otras muchas veces, violencia como tal no he sentido. Es cierto que, al principio, cuando empecé sí me encontré con situaciones de rechazo por ser mujer. Sí que tuve alguna experiencia de que te levantaban la mano y veían que eras una mujer y no se montaban en el coche. Pero fueron muy escasas y al principio de empezar en la profesión. Más allá de eso, no he tenido ningún problema ni con clientes, ni con compañeros. La violencia sobre la mujer



*Imagen de Azucena en Taramundi (Asturias) durante un viaje recogido en el blog*

es una lacra social tremenda, y siempre mantengo mi lucha morada contra este tipo de violencia, esperando de verdad que algún día desaparezca y no tengamos que hablar de ello. Y en esa lucha meto todo tipo de violencia, también la violencia contra la orientación social. Las personas tenemos que vivir en paz y cada uno con sus ideas, con sus estados de ánimo, cada uno es diferente y debe ser respetado.

**G.T.-** En este asunto, y para luchar contra la violencia contra la mujer, desde FPTM se lanzaron campañas en favor de esta lucha...

**A.C.-** El objetivo que buscábamos era hacer ver que la mujer estaba acompañada y por ejemplo esperábamos, y lo seguimos haciendo, a que las mujeres entren en su domicilio. Porque como taxista de toda la vida siempre esperas a que entre en el portal y más si es de noche. Si eres mujer, debe saber que un taxi es seguro y que el conductor va a esperar a que entres en tu domicilio. El taxista es muy cercano al ciudadano, es su forma de vida y por lo general, es muy de ayudar a los demás, de estar en contacto con los problemas de los vecinos. Por así decirlo, el taxi también forma parte del llamado comercio de proximidad.

Javier Izquierdo

# La reducción de plazos en la



La justicia ha dado la razón a quienes recurrieron la reducción de los plazos durante el primer estado de alarma. La Sala Tercera del Tribunal supremo ha declarado nula la norma estimando íntegramente el recurso interpuesto por la organización Automovilistas Europeos Asociados (AEA) que entendía que la reducción de los plazos de las ITV estaba totalmente injustificada. En concreto, la Orden del Ministerio de Sanidad 413/2020 del 15 de mayo del pasado año contenía un apartado que establecía que dado que con las restricciones de movilidad impuestas durante el estado de alarma muchos conductores no pudieron pasar la ITV cuando les correspondía, se establecía una prórroga para poder hacerlo. Sin embargo, en la letra pequeña de dicha orden, también se especificaba que el plazo de esa inspección técnica no contaría a partir del momento en el que se hizo, sino a partir del mes en el que debió pasarse. En julio de 2020 AEA recurrió esa medida al considerar que ni estaba justificada ni obedecía a ninguna razón de seguridad vial. Además, desde la asociación consideraban que esta decisión perjudicaba gravemente los derechos de millones de automovilistas a los que se les estaba obligando a pasar anticipadamente una inspección técnica, pagando dos veces por un servicio innecesario.

Mario Arnaldo, presidente de AEA, explica que cuando se aprobó la normativa y se acordó la prórroga de la validez de las ITV durante el estado de alarma, lo celebraron. “En ese momento pensamos que, si las estaciones de ITV estaban cerradas, era imposible poder llevar el vehículo al centro porque no estaba contemplado en el decreto como excepción a las restricciones de movilidad”, asegura. “Se adoptó la medida que se estaba tomando a nivel europeo para estos controles de ITV, y nosotros celebramos que se ampliase ese plazo para que el usuario pudiera cumplir con sus obligaciones. Es decir, a las inspecciones que caducaban dentro del plazo del estado de alarma, se les daba un mayor plazo”, explica Arnaldo a nuestro medio. Sin embargo, apunta, “el problema vino cuando nos encontramos con la letra pequeña” que califican de “sorpresa”.

Porque sí, se había ampliado el plazo para pasar la ITV, pero una vez que la pasabas “no se aplicaba la legislación de ITV que establece el cómputo para pasar la siguiente

revisión, sino que se tenía en cuenta la fecha en la que tenía que haberla pasado durante el estado de alarma”, afirma el presidente de AEA. “Cuando nos percatamos de eso pensamos que se podría tratar de una interpretación errónea”.

Aunque entre las razones esgrimidas se encontraba la seguridad vial, desde AEA estaban convencidos de no tenía nada que ver. “Podría darse la circunstancia de que un conductor tuviera que pasar dos ITV de su mismo vehículo en cuestión de días, pagando de nuevo”, ha señalado Arnaldo. Por ese motivo, desde AEA se pusieron en contacto con la Asociación Española de Entidades Colaboradoras con la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos, AECA-ITV, para pedir explicaciones dado que no entendían la norma, si bien todo lo que recibieron fue que era la mejor medida que se había podido adoptar. Sin embargo, desde AEA insisten en que esta norma se garantizaba la recaudación que habían dejado de obtener estas estaciones de ITV durante el tiempo que estuvieron cerradas. “No tenía ningún sentido y dadas las circunstancias, decidimos interponer un recurso ante el Tribunal Supremo”.

Además de ellos, otras tres entidades también interpusieron recursos ante esta Orden Ministerial. “Nosotros presentamos nuestro recurso y no pedimos una suspensión cautelar porque como ya tenemos experiencia

**6,5 millones de conductores se benefician de esta decisión**

# ITV, anulada por la justicia

en otros casos, podía suponer un desgaste desde el punto de vista de la opinión pública porque la gente cree que si no te otorgan la cautelar se ha perdido el recurso, aunque no sea así", indica Arnaldo.

## Cobro indebido

"Lo cierto es que de este recurso se han beneficiado seis millones y medio de automovilistas que les han obligado a pagar doblemente y a pasar una inspección y ahora tendrán o bien que rectificar la fecha de la inspección o devolver el dinero de una segunda revisión que tuvieron que pasar erróneamente", afirma Arnaldo, que recuerda que "estamos hablando de 300 millones de euros que se habrían cobrado indebidamente".

En cualquier caso, desde Fenadismar sí que optaron por solicitar una medida cautelar porque en el caso de los vehículos de transporte, el plazo es menor que en los turismos y entendían que cuando el Supremo decidiera resolver definitivamente el recurso, el daño podría ser irreparable. "Ellos decidieron pedir la cautelar y se aceptó. Me alegré enormemente y por suerte al final el Supremo no sólo aceptó la cautelar, sino que ha estimado nuestros recursos y a partir de noviembre se pone la fecha exacta", manifiesta Arnaldo, que recuerda que en el recurso presentado por AEA, además de la Administración General del Estado, también se personó AECA-iTV "aportando un informe técnico enorme que no resolvía ni decía nada".

A diferencia del resto de países de la Unión Europea, España fue el único que decidió tomar esta decisión tan polémica. "No entendíamos por qué aquí éramos diferentes a Alemania, Reino Unido o Francia. Es decir, ampliaron el plazo que era lo normal en el momento de las restricciones de circulación, pero por el tiempo perdido nos obligaron a pasar la ITV dos veces" señala el presidente de AEA, que se alegra de que el Supremo, en su sentencia, reconozca que la norma "no perseguía la seguridad vial, lo que pretendía era garantizar la recaudación que no habían tenido las estaciones durante el estado de alarma".

"No había ningún informe que justificara o avalara la razón por la que se había adoptado esa medida, que se tomó a instancia del



Mario Arnaldo, presidente de AEA

## La norma pretendía garantizar la recaudación de las ITVs

lobby de las estaciones de ITV que tienen mucha fuerza", critica un Arnaldo que recuerda que otras de las justificaciones aportadas para aprobar esta norma era la razón medioambiental. "No había ningún motivo ambiental y en ningún país europeo se había establecido", explica.

Una vez conocida la sentencia del Supremo, falta por ver cómo se ejecutará la misma y hasta qué punto los afectados pueden ver reparado el daño lo más rápido posible. "Todavía tienen que ponerse en contacto con las Comunidades Autónomas, pero por el momento lo que estamos pidiendo es que,

en primer lugar, que a la gente afectada se le corrija la inspección", manifiesta Arnaldo.

"Ha habido casos de usuarios a los que, por este motivo, se les ha obligado a pasar una nueva inspección sin tener necesidad de ello. En esos casos, lo que vamos a hacer es pedir la devolución de la tasa porque se les ha hecho pasar por lo mismo dos veces de forma innecesaria", informa el presidente de la asociación de conductores. "Hay muchos casos de conductores profesionales, como los taxistas, que deben pedir la rectificación porque por su profesión, gozan de un menor computo de tiempo para pasar de nuevo las ITV", indica un Arnaldo que anima a todos los afectados a recurrir esta medida injusta que perjudicó a millones de conductores en nuestro país y que ahora la Justicia ha corregido en los tribunales.

Javier Izquierdo

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

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

\*PRECIOS DESDE. No incluido gastos de preparación taxi.



#### 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



#### HYUNDAI

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

\*PRECIOS DESDE.



#### KIA

CEED Hybrid enchufable	1.600	77	
CEED Hybrid diésel	1.600	100	

#### SPORTOURER ST



#### LEXUS

IS300h Business	2.500	223	31.980
IS300h Ejecutive	2.500	223	36.400



#### MERCEDES

E200 Gasolina/ECO	1.991	197	44.500
E 300 Diésel Híbrido/ECO	1.991	197	55.900

Precios Desde. IVA y descuentos incluidos



#### NISSAN

Leaf 40kwh	150	110kw	32.750*
Leaf 62 Kwh	217	160kw	37.900
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

Megane ST E-TECH	1.600	160	26.550
Kangoo TPMR 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

Léon Sportourer GNC/ ECO	1.500	131/96Kw	
--------------------------	-------	----------	--



#### SKODA

Octavia G-TEC/ECO	1.500	131/96Kw	
-------------------	-------	----------	--



#### SSANGYONG

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



#### TESLA

Model 3	306/225Kw	476km	49.900
Model 3	306/225Kw	544km	59.680

Precios desde y sin IVA. No incluidas ayudas institucionales.



#### TOYOTA

Corolla Sedán ECO	1.800	125	21.500*
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](http://www.ueca.es)



Valencia **96 351 36 25**  
c/Conde Salvatierra de Álava 6, 1º  
[valencia@ueca.es](mailto:valencia@ueca.es)

Madrid **91 522 75 11**  
c/Hortaleza, 65  
[info@ueca.es](mailto:info@ueca.es)

CTM Madrid **91 785 08 70**  
Ctra. Villaverde a Vallecas Km 3,500 Local C031  
[mercamadrid@ueca.es](mailto:mercamadrid@ueca.es)

# Taxis de hidrógeno, realidad

**Los expertos lo tienen claro. "No cabe duda de que el sector del taxi es un vector clave de la transición verde" y en Copenhague ya circulan por sus calles más de 100 taxis de pila de combustible de hidrógeno. Un "empujón" necesario para el desarrollo de una buena infraestructura de carga que anime a más usuarios, más allá del taxi, a invertir en esta alternativa energética.**



La conversión ecológica de los servicios de taxi está en pleno auge. Todos los gobiernos quieren que sus flotas de taxi sean más verdes y cada vez es más difícil encontrar vehículos diésel circulando bajo el luminoso taxi. En Dinamarca no quieren que ningún taxi nuevo emita CO2 ni otros contaminantes a partir de 2025, y que para 2030 todos los taxis en circulación sean vehículos sin emisiones.

En esa línea, Toyota y el servicio de taxi DRIVR han puesto en marcha un servicio con más de 100 taxis de pila de combustible de hidrógeno en las calles de Copenhague, de la mano del Toyota Mirai, para apoyar las políticas que buscan un sector del taxi más verde.

DRIVR es una de las empresas de taxi que se sitúa a la vanguardia de la transición ecológica. Sus clientes pueden escoger desde hace tiempo entre vehículos híbridos, eléctricos y de hidrógeno. Ahora, la compañía incrementa considerablemente el número de taxis de hidrógeno de su flota, y a principios de noviembre puso más de 100 taxis de hidrógeno en circulación en Copenhague. Este centenar de taxis son vehículos de pila de combustible Toyota Mirai, el primer vehículo de hidrógeno producido en serie del mundo, que no emite más que vapor de agua.

"No cabe duda de que el sector del taxi es un vector clave de la transición verde. Es-

tán en marcha constantemente y recorren muchos kilómetros cada día, sobre todo en las grandes ciudades. Con el paso del diésel, más sucio, al hidrógeno limpio, se consigue el mismo funcionamiento y la misma movilidad flexible, pero sin las emisiones nocivas", asegura Tejs Laustsen Jensen, Consejero Delegado de Hydrogen Denmark.

"Los numerosos taxis nuevos ayudarán a dar el empujón necesario al hidrógeno en las estaciones de servicio, un aspecto esencial para el desarrollo de la infraestructura. Por otra parte, los taxis son escaparates sobre ruedas de la tecnología verde de hidrógeno, un área en que la potente cadena de valor de proveedores daneses está entre las mejores del mundo", apunta Tejs Laustsen Jensen.

Tras una de las licitaciones públicas de más envergadura de servicios de taxi en Dinamarca, DRIVR fue la empresa elegida para gestionar el denominado "servicio de taxi ad hoc" de toda el área metropolitana. Eso significa que, en el futuro, los clientes del servicio de taxi serán transportados en vehículos a base de hidrógeno sin emisiones. Una decisión de la que se siente "tremenda-

**"El sector del taxi es un vector clave de la transición verde"**

# en Copenhague

mente orgullosos” en la empresa, tal y como declaró el Consejero Delegado de DRIVR, Haydar Shaiwandi. Por su parte, desde Toyota, se muestran “encantados” con una colaboración que esperan que perdure en el tiempo.

Los más de 100 taxis de hidrógeno se han puesto en circulación como parte de los proyectos europeos de hidrógeno para el transporte Hydrogen Mobility Europe 2 (H2ME2) —Movilidad de hidrógeno en Europa 2— y Zero Emission Fleet Vehicles For European Rollout (ZEFER) —Vehículos de flotas sin emisiones para despliegue europeo—, con el apoyo de The Hydrogen And Fuel Cell Joint Undertaking (FCH JU), donde están presentes tanto el Ayuntamiento de Copenhague como Toyota y el sector del hidrógeno. El proyecto aspira a generalizar las alternativas a base de hidrógeno por toda la Unión Europea (UE) y ha contribuido al transporte de hidrógeno y la creación de estaciones de repostaje específicas en Dinamarca.

## Madrid se suma al hidrógeno en 2022

En España, la Comunidad de Madrid anunció en el mes de junio que la capital tendría en 2022 taxis de hidrógeno. El consejero de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, David Pérez, aseguró que el proyecto será competitivo dadas las subvenciones que está previsto implementar, si bien dio más detalles al respecto.

Un plan que nace de la colaboración de va-

**“Los taxis son escarparates sobre ruedas del hidrógeno”**



rias empresas como son Toyota, Madrileña Red de Gas, Price Waterhouse, Grupo Ruiz y empresas productoras de hidrógeno verde junto con la Federación Profesional del Taxi.

Se trata de una iniciativa a través de la que la FPTM pretende contribuir, dentro del sector del taxi, al reto de conseguir una tecnología 100% sostenible en el funcionamiento de este servicio público y ser actor parte en la mejora de la calidad del aire de la capital y en la consecución de una huella cero de carbono. “Siempre hemos mantenido que el taxi es un actor importante en la vida diaria de la capital y que ha estado presente en los grandes cambios y momentos. Actualmente ya somos un sector ampliamente descarbonizado, con el 90% de nuestros vehículos con etiqueta ECO, unas cifras muy superiores a

otras flotas. Sin embargo, aspiramos a más, y por eso este proyecto es clave para hacer un Madrid más sostenible en el que el taxi, como siempre, va a estar presente”, ha subrayado el presidente de la FPTM, Julio Sanz. Bajo el nombre “Taxi as-a-service”, esta iniciativa permitirá que los profesionales del sector puedan hacer uso de vehículos eléctricos de hidrógeno a un coste competitivo —y sin desembolso inicial— frente a las alternativas tecnológicas tradicionales. Con una inversión de más de 100 millones de euros para el desarrollo de la infraestructura necesaria y la adquisición de los vehículos, se estima que los primeros taxis a hidrógeno verde estén en circulación en 2022 y de forma progresiva se llegue a la cifra de 1.000 vehículos en 2026.

**Ya nos leen más de 1 millón de personas**



**Si quieres visibilidad  
para tu MARCA,  
BÚSCANOS EN**



**Gaceta TAXI.com**

**Líderes absolutos desde siempre**

## La movilidad sostenible es cada vez más importante

Cada vez son más los españoles que dan una mayor trascendencia a la necesidad de alcanzar una movilidad sostenible. Así lo ha desvelado un reciente informe sobre Sostenibilidad y Consumo del Observatorio Cetelem que evidencia que el 71% de los españoles considera importante buscar alternativas más sostenibles para la movilidad.

La mayoría de los encuestados, por lo tanto, consideran importante en su día a día la movilidad urbana sostenible. Además, el 42% se ha planteado el cambio de su transporte privado por el uso de algún medio de transporte menos contaminante. Esto se considera un avance por parte de los españoles en cuanto a nuestra mentalidad por llevar a cabo cambios que mejoren y cuiden el medioambiente. Dentro de ese porcentaje de encuestados que tiene intención de cambiar su coche, la mayoría aboga por aumentar el uso del transporte público, aunque ya el 39% de ese grupo de ciudadanos que quiere cambiar de hábito apunta a la necesidad de adquirir un vehículo eléctrico. Las siguientes alternativas al vehículo privado son la bicicleta, y en menor medida, el patinete eléctrico. El estudio también muestra que solo tres de cada diez españoles sustituirían su coche propio por servicios de carsharing, motosharing, carpooing, ridesharing y alquiler de coche o moto a particulares.



## Las baterías deberán mantener su capacidad por ley



El Foro Mundial de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) obligará a los fabricantes de vehículos a comprometerse con una durabilidad mínima de las baterías instaladas en los coches. El encuentro, celebrado en Ginebra en el mes de noviembre, pretendía armonizar las regulaciones de los vehículos no solo afectaría a la Unión Europea, sino también a Estados Unidos y a China. Con esta nueva ley, se exigirá a los fabricantes de las baterías de los coches híbridos y eléctricos conserven al menos el 80% de su capacidad durante los primeros cinco años y el 70% en ocho años. El proceso de degradación de las baterías de los coches se acelera con los ciclos de carga y descarga, disminuyendo la capacidad real de carga de las mismas. Con el objetivo de que este proceso está controlado, los países del CEPE han firmado este acuerdo de intenciones que es el primer paso para un reglamento vinculantes que se espera votar en marzo de 2022.

El borrador actual contempla que después de los primeros cinco años o 100.000 kilómetros, la batería no podrá perder más del 20% de su capacidad. Después de ocho años o 160.000 kilómetros, una batería deberá mantener, al menos, el 70% de su contenido de energía.

## España, quinto país peor preparado para la electrificación

Aunque el futuro inmediato de la automoción va dirigido hacia la descarbonización de los vehículos para fomentar una movilidad más sostenible y eléctrica, España aún se encuentra a la cola en cuanto al nivel de preparación para este tipo de modelos. Según un estudio de Zuboti, que los españoles todavía debemos superar ciertas barreras y no estamos tan preparados para recibir el vehículo eléctrico como en otros países del continente europeo. En el ranking de países, España ocupa la posición 28, siendo el quinto país peor preparado de toda Europa para convivir con coches eléctricos. El líder es Noruega, seguido, aunque muy de lejos, por el Reino Unido y por Países Bajos. A la cola de esta clasificación se encuentran, por detrás de España, países como Alemania, Italia o Portugal. Noruega obtiene una nota de 8,14 para encabezar el ranking, mientras que España apenas supera por décimas el 2. En nuestro país, según los datos ofrecidos, circulan en torno a 45.000 eléctricos, lo que representa tan solo el 0,19% del total de la flota. Además, las ayudas son escasas, no hay mucho interés por la búsqueda del coche eléctricos en internet y nuestra infraestructura de recarga aún es bastante pobre, muy por debajo de la media europea.





# 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

**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](http://www.crmondejar.com)

