

La **Gaceta** TAXI

La primera revista del sector **del**

AÑO XXVII
NÚMERO 305
ENERO 2022

Año crucial en la lucha taxi / VTC

- **Maniobra en Madrid contra el decreto Ábalos**
- **La subida del GNC complica la cuesta de enero**



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.

2022, ¿el año del reset?

El taxi lleva esperando cuatro años al 2022. En el mes de octubre, será necesario que los vehículos de alquiler con conductor tengan un permiso autonómico para poder realizar servicios urbanos. Una herramienta con la que muchos esperan que se reequilibre el mercado, ahora mismo sobredimensionado tras un lustro de crecimiento desmedido de las VTCs. Un reset más que necesario, especialmente tras casi dos años de pandemia.

Sin embargo, ya hay comunidades autónomas como Madrid que han asomado la patita y han dejado claro que, si por ellas fuera, el Decreto Ábalos se quedaría guardado en el fondo de un cajón. La decisión, con nocturnidad y alevosía, del Gobierno de la CAM de publicar un anteproyecto de ley para regular las VTCs, esquivando precisamente la normativa nacional, ha encendido las alarmas del sector, que ya ha presentado alegaciones al texto con el objetivo de frenar lo que han calificado de "atropello".

A nivel nacional, el taxi también ha recibido un inesperado y desagradable regalo con la brutal subida del GNC, que en apenas una semana duplicó su precio, dificultando así la cuesta de enero de un sector que sigue recuperándose de las consecuencias de la pandemia y de la crisis económica que está lastrando el sector.

Afortunadamente no todo ha sido negativo y este último mes nos ha permitido recuperar parte de la normalidad previa a marzo de 2020, con la celebración de eventos, cenas y, sobre todo, recuperando la magia de la Navidad a bordo del taxi. Una magia que deseamos que se extienda durante el resto del año y nos permita llegar a octubre con la tranquilidad de que el Decreto Ábalos se va a respetar, recuperándose así el balance para una competencia saludable entre taxis y VTCs. Con ese anhelo en mente deseamos a todos un muy feliz 2022.

4. Taxómetro

- Con opinión propia

6. Primera carrera

- Tras cinco años de subida imparable de los vehículos de alquiler con conductor en nuestro país, este sector y el del taxi afrontan un año decisivo en la lucha por el equilibrio.



10. En marcha

- La CAM publica el anteproyecto de una Ley Ómnibus para regular las VTCs esquivando el decreto Ábalos.



12. Actualidad

- La subida del GNC complica la cuesta de enero al sector



14. Noticias

18. A fondo

- Gremial Madrid celebra su primera asamblea en tres años y la nueva directiva consigue el respaldo de los socios para reestructurar la entidad.



22. Actos

- Vuelve poco a poco la normalidad al taxi con la cena de RTT



26. Homologados

28. Emobility

- Noticias de movilidad sostenible



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 (XLVII)

Manu Sánchez

Responsable Geet
Plataforma en defensa
del servicio público del taxi



Interpretación de las normas jurídicas

Toda norma es susceptible a interpretación, la evolución del derecho a través de la historia trajo aparejada distintas concepciones acerca de cómo interpretar una norma, ya que de acuerdo a los distintos problemas vigentes en una determinada sociedad, la concepción acerca de la interpretación fue cambiando. Estas dificultades que fueron apareciendo fueron creando diferentes métodos para la interpretación normativa, debido a que las primeras concepciones con el paso del tiempo resultaron obsoletas e ineficaces.

La realidad, esto que aparenta ser de simple determinación, presenta muchas y diferentes dificultades para su conceptualización universal, como pueden ser:

- 1.- las contradicciones entre normas jurídicas,
- 2.- la redundancia normativa, las lagunas del derecho y,
- 3.- la inoperancia de ciertas normas jurídicas.

Las normas jurídicas en las que el Derecho vigente se encuentra plasmado se expresan mediante el lenguaje, pero éste, al prescribir una norma, puede ser oscuro y/o dudoso, puede tener un trasfondo totalmente diferente. En fin, puede a primera impresión expresar no precisamente la voluntad del legislador; de repente no con exactitud y probablemente hasta ni siquiera cercanamente podría contener la intención que éste tuvo para sancionar la norma que se ha puesto en vigencia, o dicha norma puede incluso ser reproducción cercana o fiel de una norma internacional o, comunitaria en su transposición al ordenamiento jurídico español, en cuyo caso es posible que ni el legislador supiera el sentido exacto y cabal de la norma que habría puesto en vigencia. Los hechos, a su vez, pueden ser tan variados y diversos que no se dejan prever total e inequívocamente por las normas jurídicas. Al respecto, para solucionar estos problemas se han utilizado diversos métodos:

La primera, se lleva a cabo gracias a una interpretación gramatical considerando las palabras y las frases de las normas aisladamente, es decir como si fueran palabras o frases desconectadas para que así podamos encontrar el verdadero significado.

La segunda, apunta a una interpretación lógica, es decir encontrar el espíritu de la ley, es decir, el fin que tuvo en cuenta el legislador al momento de dictarla o las necesidades que procuro satisfacer.

Y esa interpretación se aloja en la figura a resaltar de la función del Juez, la cual siempre debe de ser creadora en múltiples dimensiones por ser este "... una pieza esencial e indiscartable del orden jurídico positivo, por cuanto este no solo consta de leyes sino también de la función jurisdiccional".

El juez debe obediencia a las leyes, pero las leyes no pueden operar por sí solas, sino únicamente a través de la interpretación que se les dé. El Juez debe interpretar las leyes siempre en un sentido de justicia, es decir razonablemente.

Visto desde otra perspectiva, podemos afirmar que, según la concepción práctica del derecho, en cambio, la interpretación jurídica es la búsqueda de la norma adecuada tanto al caso como al ordenamiento. En esta definición se pone de relieve el carácter "bipolar" de la interpretación y se indica su vocación para conjugar ambas vertientes hasta hacerlas coincidir en un resultado satisfactorio para ambas. El Intérprete no está al servicio exclusivo ni de una ni de otra, sino en todo caso, de las dos a la vez, manifestando así una cierta autonomía frente a cada una de ellas que deriva del vínculo que lo hace depender de la otra. Para ello, se deduce de manera tan patente que la interpretación de los preceptos deviene innecesaria, ineficaz, pudiendo conducir, como afirma alguna resolución judicial, a deformar la intención del legislador llevando a soluciones jurídicas distintas o contrarias a las que efectivamente la ley consagra.

Resumiendo, debemos tener presente que el orden jurídico positivo no sólo consta de normas generales (Constitución, Leyes, Decretos, Reglamentos, Directivas, etc), sino que también existen normas particulares (contratos, estatutos sociales, etc.) y normas individualizadas (sentencias judiciales y resoluciones administrativas). De esto se concluye, que la existencia de las únicas normas jurídicas perfectas son las sentencias y resoluciones, por ser las únicas que pueden ser impuestas en forma inexorable, al ser individualizables, de allí que las leyes son siempre una obra inconclusa.

Por lo tanto, evolucionar es característica intrínseca del hombre en buscar el modo de aplicar la Ley conforme a un determinado fin. Adaptarla a los objetivos sociales siempre ha sido el objetivo jurídico y, por lo tanto, lo esencial no es seguir al pie de la letra la producción del legislador, sino entender el propósito que tuvo esa ley en determinado tiempo y lugar. (La publicatio).

Historia de la Gremial madrileña (I)

Por Marcelino Camacho Torés

Taxista jubilado



Yo, Marcelino Camacho, empecé a trabajar en el taxi el 22 octubre del 1977 y ese mismo año se creó la APC de taxi de Madrid.

Hoy voy a contar un resumen de la historia del Grupo Sindical de Taxi y Autoturismo de Madrid. Con el paso del tiempo le cambiaron el nombre, cuando terminó la dictadura de Francisco Franco; en aquellos tiempos esta asociación se llamaba Grupo Sindical de Taxi y Autoturismo y pertenecía al sindicato vertical. Su sede estaba en la calle Joaquín García Morato. Unos años después de morir Franco, cambiaron el nombre a la calle y la llamaron Santa Engracia, y a la Asociación también le cambiaron el nombre y le pusieron, Agrupación Provincial de Auto taxis. Años más tarde y, por última vez, le volvieron a cambiar el nombre y se llamó, Asociación Gremial de Auto-Taxi de Madrid.

Aquí escribo los nombre de todos los presidentes que han representado a la Asociación Gremial desde su creación. El primer Presidente fue, Don Gonzalo Redondo, el segundo, Don Manuel Conde, el tercero, Don Ángel el General, el cuarto, Don Clemente Torres, el quinto, Don Eladio Núñez, el sexto, Don José Antonio Parrondo, el séptimo, Don José Movilla, el octavo, Don José Luis Funes, el noveno, Don Lulio Moreno, el décimo, Don Miguel Ángel Leal, el decimoprimer, Don Alberto de la Fuente, el decimosegundo, Don Ángel Julio Mejía, y por segunda vez, Don Alberto de la Fuente es el presidente de la Asociación Gremial de Auto-Taxi de Madrid hasta el día de hoy.

Don Eladio Núñez, es expresidente desde el 21 octubre de 2007 que perdió la elecciones, eso sí, quedando un patrimonio de aproximadamente 8.000 socios, un edificio de cinco plantas, una planta baja, un sótano y dos entradas al edificio de la Asociación, una entrada por la calle Santa engracia 84 y otra entrada por la calle de Ponzano número 7 y la Asociación limpia de deudas. Don Eladio Núñez perdió las elecciones el 21 de octubre del 2007 y las ganó Don José Luis Funes, pero

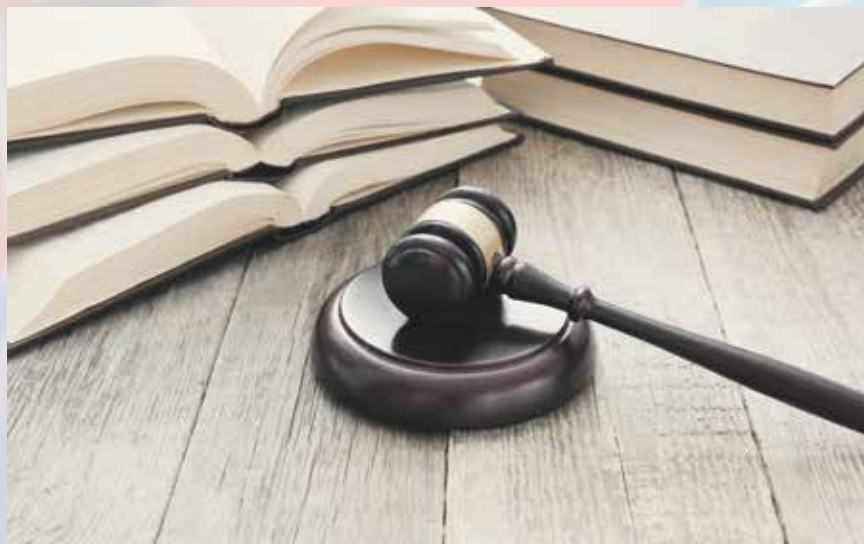
no sé porque motivo ni razón, nombraron presidente a Don José Antonio Parrondo. Don José Luis Funes recurrió a los tribunales, pero Don José Parrondo, el día 29 de noviembre de 2009, convocó elecciones y las ganó Don José Movilla y le nombraron presidente de la Asociación.

20 días después de las elecciones, el tribunal decretó una orden cautelar y José Movilla tuvo que abandonar la presidencia de la Asociación Gremial, y a José Luis Funes el juez le dio la razón; desde ese día fue presidente de la Asociación. El día 16 de octubre del 2011, Don José Luis Funes convocó elecciones, las ganó Don Julio Moreno y le nombraron presidente de la Asociación. Don Julio Moreno, el 18 de octubre de 2015 convocó elecciones y las ganó Don Miguel Ángel Leal, y le nombraron presidente de la Asociación Gremial. Don Miguel Ángel Leal, el 6 de octubre de 2019 convocó elecciones y las ganó Don Ángel Julio Magia por dos votos. Don Miguel Ángel Leal, convocó una Asamblea el 5 de noviembre, los socios acordaron repetir las elecciones el 24 de noviembre del 2019, Don Alberto de la Fuente fue el ganador de las elecciones y le nombraron presidente de la Asociación. Don Ángel Julio Mejía impugnó esas elecciones, el juez del Tribunal le dio la razón y el 28 de febrero de 2020 le nombraron presidente de la Asociación. Don Ángel Julio Mejía duró en el cargo hasta el 23 de noviembre del mismo año, porque, no sé por qué motivo ni razón el juez cambió de opinión y Don Alberto de la Fuente otra vez fue nombrado presidente de la Asociación Gremial de Auto-Taxi de Madrid hasta el día de hoy.

Los escándalos que han protagonizado estos presidentes y representantes estos últimos años en la Asociación nunca más se deben repetir, tanto enfrentamientos personales como judiciales. El tiempo, que es muy sabio, nos ha demostrado a todos los socios y representantes que los resultados de los escándalos personales y judiciales nos han perjudicado, principalmente, a los menos culpables, a todos los socios y empleados. Si las juntas directivas

quieren repetir otra vez los escándalos y enfrentamientos personales y judiciales estoy totalmente convencido que los socios no aguantarán más y la Asociación desaparecerá y todos los socios lo lamentaremos, pero la Asociación Gremial de Auto-Taxi de Madrid nunca más la recuperaremos.

Continuará...



Un lustro de crecimiento máximo

El vertiginoso aumento que ha experimentado en España la flota de VTCs durante los últimos cinco años ha sido una de las principales causas que ha llevado al sector del taxi a exigir medidas para regular su actividad. En un año tan trascendental como se presume 2022, España cuenta ya con 17.932 VTCs frente a 64.659 licencias de taxi, esto supone que hay un vehículo de alquiler con conductor por cada 3,6 taxis, algo que está muy lejos de la histórica ratio 1/30 que marcaba la ley.



El número de VTCs se ha triplicado en España en los últimos cinco años

Desde hace meses son muchas las voces que vienen avisando que 2022 es un año trascendental para conocer, quizás de forma definitiva, qué papel jugarán los vehículos de alquiler con conductor (VTCs) en el sector del transporte de viajeros en nuestro país. A lo largo de este año, decisiones judiciales y legislativas determinarán qué servicios podrán realizar estos vehículos y cómo afectará al colectivo del taxi.

Una de las razones claves para entender cómo se ha llegado a este punto y por qué será tan importante lo que ocurra en los próximos meses, es el importante crecimiento de este tipo de vehículos en los últimos años. La autorización VTC lleva existiendo en nuestro país durante décadas, pero ha sido en los últimos cinco años cuando el volumen de estos coches se ha multiplicado de forma radical.

Para ser más exactos, España cuenta actualmente y según datos ofrecidos por el propio Ministerio de Transportes con 17.932 autorizaciones VTCs. Pero si nos remontamos a marzo de 2017, hace ahora menos de cinco años, el número de este tipo de vehículos era de apenas 5.735. Esto significa que, en el último lustro, nuestro país ha visto como el número de VTCs se incremen-

taba en más de 12.000 autorizaciones.

En enero de 2018, hace ahora cuatro años, el número de vehículos de alquiler con conductor era de 6.711. Es decir, a lo largo de 2017, el incremento de este tipo de autorizaciones estuvo cercano al millar. Algo que en ese momento llamaba la atención, pero que quedó en nada comparado con lo que sucedió a lo largo de ese mismo año, ya que fue durante esos meses de 2018 cuando el aumento de las VTCs se vio completamente desbocado.

Subida extrema en 2018

En un año muy importante para la regulación de las VTCs como también fue 2018, el número de estas autorizaciones se vio multiplicado por dos. Es decir, solo en 12 meses se incrementó en un 100% el volumen de este tipo de coches de alquiler. Con fecha de enero de 2019, el número de VTCs era ya

En España hay una VTC por cada 3,6 taxis

de VTCs y un año 2022 decisivo

de 13.125, frente a las 6.711 que aparecían registradas doce meses antes.

Este espeluznante aumento coincidió en el tiempo con la vista judicial y la resolución del Tribunal Supremo que vino a refrendar el 1/30 y que, paradójicamente, consiguió evitar que el número de VTCs sea hoy aún mayor del que es. En junio de 2018, el Alto Tribunal dictó sentencia a favor del taxi y daba por bueno el Reglamento de Ordenación de Transportes Terrestres (ROTT) que aprobó el Gobierno de España en diciembre de 2015 y por el que todas las autorizaciones que fueron solicitadas posterior a la aprobación de dicho Reglamento, no deberían ser concedidas dado que ya se superaba la ratio de una VTC por cada 30 taxis establecido en la norma.

Antes de esta trascendental decisión del Supremo, quedaban en el aire cientos de miles de VTCs. Se calcula que había solicitadas más de 120.000 autorizaciones que, gracias a esa decisión judicial, no saldrían a las calles. Sin embargo, será en los próximos meses cuando el Tribunal vuelva a estudiar la proporcionalidad 1/30 que debe haber entre taxis y VTCs.

El pasado mes de junio de 2021, el Supremo admitió a trámite 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. La Sala de lo Contencioso Administrativo del Alto Tribunal decidió admitir la cuestión planteada por Cabify y ahora este año decidirá sobre si "reforzar, completar, matizar o, en su caso, corregir la jurisprudencia" sobre la ratio 1 VTC/30 taxi.

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 entendió 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

Decisiones del Supremo determinarán el futuro de las VTCs

las VTCs contrario al derecho comunitario e, indirectamente, una ayuda al sector del taxi.

Pero este no será el único procedimiento, dado que se calcula que hay abiertos al menos otros 14 procesos similares donde determinadas empresas habían solicitado un buen número de VTCs, estas fueron rechazadas y ahora el Supremo deberá determinar qué sucede con ellas. En estos procedimientos, y en defensa del sector del taxi estarán presentes la Asociación Nacional del Taxi (Antaxi) y la organización Taxi Project.

Más allá del proceso judicial llevado a cabo en el Supremo y que todavía no se ha cerrado, durante 2018 se vivieron meses muy convulsos con manifestaciones importantes del sector del taxi en Madrid y Barcelona que culminaron con una huelga general a comienzos de 2019 y que, en el caso de la capital, se prolongó durante 16 días. Durante ese periodo de tiempo el número de VTCs continuó creciendo, pero ya en menor medida. En enero de 2020 el volumen de VTCs era de 16.550. De hecho, en los tres últimos años se ha incrementado el número de VTCs

en casi 5.000, pasando de 13.125 en 2019 a las 17.932 de la actualidad. Esto significa que, de media, a lo largo del último trienio se ha incrementado la flota de estos vehículos en nuestro país en torno a 1.600 por año; muy lejos del extremo crecimiento de 2018, aunque se mantiene constante ese "goteo" que cada vez pone en más estado de alerta a los taxistas.

El fin de la moratoria, la esperanza del taxi

Como decimos, pese a que el incremento se ha ralentizado, eso no significa que se haya frenado. Solo en el último mes de 2021 el volumen de VTCs que aparecen registradas por el Ministerio de Transportes ha aumentado en 275, lo que significa que el "goteo" continúa, y la esperanza del taxi no pasa tanto por limitar el número de estos vehículos sino porque se haga efectivo el llamado decreto Ábalos. Llegar a la ratio 1/30 parece una quimera ya que, según datos del Ministerio, en España hay con fecha del 3 de enero de este año 64.659 licencias de taxi. Esto significa que, a comienzos de 2022, teniendo en cuenta que hay 17.932 VTCs, existe en nuestro país una autorización de alquiler de vehículo con conductor por cada 3,6 taxis.

Ante el explosivo aumento de autorizaciones vivido en 2018, así como el hartazgo del sector del taxi que presionaba en la calle por la respuesta negativa de administraciones y juzgados para controlar la actividad de las



El TS decidirá si modifica su sentencia del 1/30



La CAM modificará la ley para permitir servicios urbanos a las VTCs

VTCs, el Gobierno de España decidió aprobar un Real Decreto, en septiembre de 2018, que regulaba estas autorizaciones impidiéndolas realizar servicios urbanos. Sin embargo, se incluía una disposición, con carácter indemnizatorio, por la cual las VTCs podrían seguir prestando servicio en suelo urbano durante cuatro años, aunque no tuvieran una autorización específica para ello. Una vez acabase esa moratoria las VTCs solo podrían prestar servicios de carácter interurbano, a no ser que la administración regional de turno elaborase una nueva legislación.

Es el caso de la Comunidad Madrid, que ha sido la primera en demostrar sus intenciones de permitir a las VTCs trabajar en suelo urbano y no solo para servicios interurbanos. El pasado 23 de diciembre de 2021 publicó un Anteproyecto de Ley de Medidas Urgentes para el impulso de la Actividad Económica y la Modernización de la Comunidad de Madrid. En ese texto se incluyó una modificación de la Ley de Transportes para regular las VTCs y, de esta forma permitirle realizar servicios urbanos.

Desde el taxi no tardaron en reaccionar, y Federación Profesional del Taxi (FPTM) anunció que pedirá más de 2.500 millones de euros a la Comunidad por los daños y perjuicios derivados de la última modificación "encubierta y sin comunicación" que ha hecho de la Ley de Transportes y que permite regular las VTCs. La organización madrileña, amparándose en el Tribunal Supremo que recono-

ce el derecho a indemnización para resarcir daños por actuaciones legislativas, va a pedir 150.000 euros de indemnización por cada una de las 1.700 licencias de taxi de la Comunidad de Madrid. El total de estas indemnizaciones ascendería a 2.500 millones de euros.

Este será otro de los muchos procesos que a lo largo de 2022 servirán para dirimir

qué papel finalmente jugarán las VTCs en el sector del transporte de personas. Y es que, recientemente también el Supremo ha reconocido a FPTM como parte interesada en un proceso de concesión de 70 autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor (VTC) y, por lo tanto, deberá revisar el procedimiento ya que anteriormente no había podido ser parte del mismo. El Alto Tribunal ha admitido a trámite un recurso presentado por la asociación de taxistas, determinando que es parte interesada en el proceso que revisa el cumplimiento de adjudicación de VTCs concedidas por la Comunidad de Madrid en los últimos años. Además, la Justicia ha otorgado el acceso a los expedientes de concesión de esas autorizaciones. Para FPTM, este fallo puede crear jurisprudencia y abrir la puerta a estudiar "la legitimación de las asociaciones de taxistas en esta causa".

En medio de todos estos procedimientos arranca un 2022 que, como hemos repetido es clave en el futuro de la convivencia del taxi y las VTCs en las ciudades, puesto que, como ya hemos explicado, en menos de cinco años los taxistas han sido testigo de un crecimiento radical de un medio de transportes que, en lugares como las grandes ciudades, llevan a cabo servicios similares a los prestados por el taxi.

Javier Izquierdo

Madrid tiene casi la mitad de las VTCs

El lugar donde más se ha evidenciado el radical incremento de la flota de VTCs en nuestro país ha sido Madrid. La capital cuenta actualmente, con fecha de 3 de enero de 2022, con 8.421 autorizaciones de alquiler con conductor. Solo en Madrid durante el último mes de 2021 se sumaron 227 VTCs.

En marzo de 2017, hace ahora menos de cinco años, en Madrid había registradas 2.034 VTCs. Esto significa que, en menos de un lustro, el volumen de este tipo de autorizaciones se ha incrementado en 6.387, confirmándose como la provincia que ha sufrido un mayor crecimiento de este tipo de vehículos.

En Barcelona, por ejemplo, el incremento, aunque ha sido también bastante llamativo, no ha llegado a los niveles de la capital. La Ciudad Condal contaba en marzo de 2017 con 769 VTCs frente a las 2.732 que tiene actualmente. Esto significa que la capital catalana ha sumado 1.964 VTCs en menos de cinco años.

Málaga, con 2.304 VTCs, es la tercera provincia de España que tiene una mayor flota de este tipo de coches. En marzo de 2017 la Costa del Sol apenas contaba con 544. Es decir, también en la costa del sur de nuestro país se ha multiplicado por más de cuatro el volumen de VTCs.

Sin embargo, llama la atención que lugares con importante demanda de transporte como puede ser Valencia o en general el País Vasco, el crecimiento de estas autorizaciones ha sido más pausado. En la capital valenciana en 2017 había poco más de 100 y actualmente tienen 331; en el caso del País Vasco, el número de estas autorizaciones prácticamente permanece inalterado, incluso con un menor volumen de autorizaciones registradas en provincias como Guipúzcoa.



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

La CAM regulará las VTCs para



La regulación madrileña permitiría a las VTCs seguir prestando servicios urbanos

El pasado 23 de diciembre, un día antes de Nochebuena, la Comunidad de Madrid publicaba un Anteproyecto de Ley de Medidas urgentes para el Impulso de la Actividad Económica y Modernización de la región, que no es más que una especie de “ley ómnibus” con la que se pretende modificar por la vía de urgencia decenas de leyes y normativas, entre ellas la Ley de Transportes de la CAM.

Mediante esa modificación de la Ley de Transportes, el Gobierno regional tiene intención de regular los servicios de vehículos de alquiler con conductor (VTC) para que puedan realizar servicios urbanos. Esta modificación resulta necesaria para que estos vehículos puedan llevar a cabo estos servicios urbanos ya que, en el mes de septiembre, finaliza la moratoria del llamado Decreto Ábalos que impide a las VTCs transportar personas en el núcleo urbano sin una autorización específica para ello.

En el sector del taxi, la medida adoptada por el Ejecutivo de Isabel Díaz Ayuso no fue bien recibida como era de esperar, y al cierre de esta edición, Federación Profesional del Taxi de Madrid (FPTM), Asociación Gremial del Taxi (AGATM) y la Plataforma Cara-

col han presentado alegaciones contra esta publicación.

En el caso de FPTM, organización mayoritaria en la representación del colectivo en la actualidad, fue más allá y anunció que pedirá indemnizaciones por más de 2.500 millones de euros a la CAM por los daños y perjuicios derivados de esta modificación “encubierta y sin comunicación” que ha hecho a la Ley de Transportes para regular las VTCs.

Federación Profesional, amparándose en sentencias anteriores del Tribunal Supremo que reconocen el derecho a la indemnización para resarcir daños ocasionados por actuaciones legislativas, anunció que pedirá 150.000 euros de indemnización por cada una de las 15.700 licencias de taxi que hay en la Comunidad de Madrid.

**“Han actuado con premeditación, nocturnidad y alevosía”
Julio Sanz**

Julio Sanz, presidente de la organización de taxistas, ha criticado duramente la actuación del Gobierno regional, calificando esta especie de ley ómnibus como “el arreón de los vagos”. “No han hecho nada durante la legislatura, y ahora publican esto por la vía de urgencia y en un trámite vergonzoso que no da ni a las asociaciones ni a los grupos políticos la posibilidad de plantear un debate, una reflexión o un estudio de lo que pretenden modificar”, explica Sanz que recuerda que esta modificación no solo afecta en materia de transportes, sino a 45 normativas, tres leyes y dos decretos.

Desde el taxi, no solo denuncian el contenido de la modificación que puede traer una manera de esquivar el decreto Ábalos, sino que denuncian el cómo se ha conocido esta intención de llevar a cabo una reforma que puede ser fundamental para el futuro del transporte de personas en una ciudad como Madrid.

La Asociación Gremial del Taxi de Madrid considera que una Ley Ómnibus “no es el instrumento normativo adecuado para regular una cuestión de tanta transcendencia”. Desde Gremial recalcan, además, la necesidad que debe existir de diferenciar el taxi y las VTCs. “No pueden confundirse ni en su regulación, ni en el modo en que se desarrolla la actividad”, insisten.

esquivar el decreto Ábalos

“Se ha hecho con premeditación, nocturnidad y alevosía”, explica Sanz, presidente de FPTM. “Ya de por sí, el procedimiento de urgencia es vergonzoso, intentan modificar normas en materia de transporte para habilitar, ahora sí, las VTCs”, indica el presidente de Federación que lamenta que ahora la CAM vaya a regular las VTCs cuando hace tres años, en medio de una huelga del sector del taxi, se escudaba en que esa misión correspondía al Gobierno Central.

“Parece que se han movido voluntades para que se permita a 8.000 coches negros hacer como si fueran taxis”, critica Julio Sanz, que anunció que FPTM presentaría las oportunas alegaciones al igual que también ha hecho AGATM y Plataforma Caracol. “Permitir una habilitación para que estos vehículos puedan hacer las veces de taxi desde luego que les va a costar. Además, ya hay sentencias del Supremo que establecen que cuando se crea una habilitación en un entorno donde ya existe una autorización paralela, se ha causado un perjuicio y en nuestro caso estaría traducido en 150.000 euros por cada titular de licencia, más o menos”.

Por su parte, desde Gremial insisten en la necesidad de que en esta modificación de la ley se incluya la obligación de que los servicios de VTCs sean precontratados con anterioridad, y sean prestados con una diferencia de, como mínimo, 30 minutos desde el momento de la reserva. Por otro lado, AGATM sostiene que las competencias de inspección y sanción recaigan sobre los municipios, dado que los servicios urbanos recaen en su territorio.

En sus alegaciones AGATM exige que, al igual que sucede con el taxi, exista una flota de vehículos adaptados a personas con movilidad reducida no inferior al 5%, y que, una vez que una VTC ha finalizado un servicio, el vehículo tenga la obligación de dirigirse con la aplicación apagada a un estacionamiento privado para la asignación de otro servicio sin propiciar la captación.

El debate parlamentario, primera opción

Además, los representantes del sector ya han explicado que están trabajando con los

AGATM exige una precontratación mínima de 30 minutos

distintos grupos políticos para el momento en el que llegue el debate parlamentario, ya que de momento lo que se conoce es una presentación de la modificación que pretenden llevar a cabo. “Lo que se pretende es la consideración de servicio público para las VTCs, hacer como si de un taxi se tratase. Pretenden rebajar las sanciones, dar otra interpretación a la captación, etc. En definitiva, quieren llevar a cabo una serie de cosas con las que entendemos que se están extralimitando”, explica Julio Sanz.

“Una vez se presente toda esta batería de modificaciones va a haber una actividad parlamentaria muy intensa y los grupos políticos tienen mucho que decir”, insiste el presidente de FPTM que recuerda que las leyes deben ser aprobadas por mayoría, refrendadas por los grupos parlamentarios. “Ahí es donde hay que trabajar para evitar que el taxi sufra un atropello, independientemente de que luego por la vía de los tribunales se dictamine que esto es perjudicial para el servicio de taxi y se debe traducir en una indemnización”. La estrategia pasa en un primer momento, por lo tanto, en el debate parlamentario. “Hay que trabajar con los grupos políticos para

evitar que se produzca esta modificación. Es como una ley ómnibus a nivel regional, pero aún más flagrante con solo siete días de margen par presentar alegaciones”, explica el presidente de Federación.

Urgencia injustificada

Sin embargo, más allá del desarrollo en la Asamblea de esta modificación, una de los primeros pasos que se deben plantear es si verdaderamente hay una justificación que permita modificar la Ley de Transportes para regular las VTCs por la vía de urgencia. “Es el primer argumento que vamos a esgrimir en las alegaciones”, explica Sanz. “En estas cuestiones entendemos que no está justificado el trámite de urgencia porque estamos hablando de una Ley de Ordenación del Transporte que data del año 1998”, afirma el presidente de FPTM.

Desde el taxi recuerdan que hace ahora tres años pidieron una modificación para regular estos servicios de alquiler con conductor, y en ese momento no quisieron ponerse a trabajar en ello. “Ahora no entendemos que en siete días haya que resolver lo que no se ha hecho en tanto tiempo”, sostiene un Sanz que advierte que este es solo uno de los muchos procedimientos en los que el taxi tendrá que recurrir a la Justicia para defender su posición en un año que se presume clave para el futuro del transporte, no solo en Madrid, sino a nivel nacional.



Las principales asociaciones del taxi de Madrid han presentado alegaciones

Brutal subida del GNC que afecta a miles de taxistas



La preocupante subida del precio del gas natural en el mercado internacional ha provocado un brutal encarecimiento del gas natural en los surtidores para coches, camiones y autobuses en más de un 100% en la última semana, estando previsto que continúe incrementándose en las próximas semanas. Una situación que ha causado alarma y preocupación entre los propietarios particulares, pero especialmente entre los conductores profesionales, como los taxistas, que en los últimos años han apostado claramente por este tipo de vehículos respaldados por los planes e incentivos para una reconversión ecológica de la flota en las grandes ciudades.

La llegada del nuevo año trajo consigo una desagradable sorpresa en las gasinearas. El precio durante la última semana de diciembre en surtidor era de 1,10 euros/kg, habiéndose incrementado en apenas una semana a los 2,20 euros/kg, teniendo en cuenta además que a principios de 2021 el precio en surtidor se situaba en torno a los 0,80 euros/kg.

Esta circunstancia está disuadiendo a muchos de los conductores afectados de seguir consumiendo gas natural en sus vehículos, optando por suministrarse, en aquellos casos que cuentan con doble depósito gasóleo de automoción por ser en la actualidad más barato, pese a ser mayor el potencial contaminante del diesel frente al gas natural. Hay que tener en cuenta que el gas natural vehicular reduce las emisiones de óxidos de nitrógeno en un 85%, del CO₂ de hasta un 25% y elimina totalmente las emisiones de azufre, por lo que sus ventajas medioambientales son indiscutibles. De hecho los vehículos propulsados por gas natural tienen reconocida la etiqueta medioambiental ECO, lo que les permite acceder a las Zonas de Bajas Emisiones establecidas en las ciudades.

El precio del GNC se duplica en tan solo una semana

En el sector del taxi, son muchas las administraciones que han obligado a los profesionales a adquirir vehículos de etiqueta ECO, entre los que se incluyen precisamente los de GNC, como requisito para su incorporación al servicio de taxi, por lo que son miles de taxistas los afectados por esta imparable subida de un carburante que, hasta ahora, suponía una alternativa más económica a otros combustibles. En 2019, apenas hace tres años, la conducción con GNC resultaba hasta un 50% más económica si se comparaba con la gasolina y un 30% más que con gasóleo, según datos de la industria gasinera. El mensaje era claro, "un taxista podía ahorrar hasta 3.000 euros en combustible cada 100.000 kilómetros".

Ahora, sin embargo, un taxista gasta casi 80 euros en llenar el depósito cuando hace un año solo costaba 31 euros. Una subida de más del 150% que ha dejado "desprotegidos" a muchos profesionales cuyo vehículo es su herramienta de trabajo.

Mensaje confuso

Desde Fenadismer, la Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España, se ha señalado, además, el mensaje confuso que transmite el Gobierno de España al conocerse el rechazo del Ministerio de Transición Ecológica a considerar el gas natural una energía verde, en contra de la posición defendida por la Comisión Europea, y pese a no existir alternativa real a día de hoy para el transporte pesado.

En palabras de la responsable del Ministerio, Teresa Ribera, tanto la energía nuclear como el gas natural "no son energías verdes ni sostenibles". Para la Federación, este tipo de manifestaciones transmiten un mensaje confuso para el sector. Especialmente en el transporte por carretera que, en los últimos años, ha apostado por las energías alternativas al diesel, adquiriendo vehículos propulsados por gas natural, actualmente la única tecnología de propulsión para el transporte pesado viable a día de hoy.



**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

El taxi de Barcelona exige más seguridad ante los ataques violentos



Taxistas de Barcelona piden la instalación de cámaras de seguridad en sus coches

El pasado 29 de diciembre, el sector del taxi de Barcelona llevó a cabo una marcha lenta por las calles de la Ciudad Condal a modo de protesta para exigir a la administración local mayor seguridad para los profesionales ante los ataques y robos que han sufrido algunos taxistas durante los últimos meses.

“El taxi está muy cabreado”, explicó Alberto Álvarez, coordinador de Élite Taxi Barcelona, la primera asociación que decidió llevar a cabo esta movilización junto al colectivo pakistaní, y a la que posteriormente se sumaron prácticamente la totalidad de las entidades representativas y emisoras del sector en la capital catalana.

Los taxistas solicitaron al Instituto Metropolitano del Taxi que les dejen instalar cámaras de seguridad en los vehículos. “Esta negativa es una decisión política. La ley nos deja y no quieren”, afirmó Álvarez, que recuerda que el colectivo lleva dos años demandando la instalación de las

cámaras y que la negativa solo responde a una decisión política, puesto que la Agencia Española de Protección de Datos sí que lo permite si se cumplen los requisitos.

Jaime Sau, representante del Sindicato del Taxi de Catalunya, indicó que el taxi está sufriendo en los últimos tiempos una oleada de robos que es “inadmisible”. “Esta situación la hemos puesto en conocimiento de las administraciones. Queremos trabajar con seguridad, estar tranquilos y hemos pedido que se mejore la seguridad y se nos autorice la instalación de cámaras en el interior de los vehículos”.

La protesta, que se inició en torno a las 10.00 horas de la mañana en la calle Tarragona y finalizó en la sede del Instituto Metropolitano del Taxi se desarrolló sin ningún tipo de incidentes. Los taxistas manifestantes fueron recibidos por Pilar Molina, directora de Servicios del IMET, la tercera máxima responsable del organis-

mo de la capital catalana, que emplazó a los taxistas a una reunión para el próximo 20 de enero a una comisión de seguridad, como la que ya se celebró el pasado 29 de octubre.

Protestas durante el MWC

“Ya hemos asistido a otras reuniones de este tipo y no han servido absolutamente para nada”, indicó Alberto Álvarez, coordinador de Élite Taxi Barcelona, que explicó que una vez que finalizó la reunión con la directora, la cual apenas tuvo una duración de quince minutos, los taxistas celebraron una asamblea. En esa reunión espontánea se votó que, si para cuando se celebre el Mobile World Congress entre el 28 de febrero y 3 de marzo de 2022, siguen sin permitir a los taxistas la posibilidad de instalar cámaras de seguridad, habrá movilizaciones en esas fechas.

“Cuando la asamblea decide y pone un mandato, nosotros lo vamos a defender. En caso de que finalmente no haya movilizaciones, será porque lo haya decidido la misma asamblea”, explica Tito Álvarez, que advierte que “si no hay cámaras, habrá movilizaciones”.

Nueva agresión a un taxista

Días después de la manifestación, un taxista de Barcelona fue agredido por parte de un cliente que, además, le rompió el cristal trasero del vehículo. En un video grabado por una cámara colocada en el interior del taxi, se pudo ver como el cliente propina un puñetazo al taxista y posteriormente, una vez fuera del coche, le rompe la luna.

Los hechos tuvieron lugar durante la madrugada del sábado 9 al domingo 10 de enero. En el taxi se subieron dos hombres y una mujer que no llevaban puesta la mascarilla y portaban una botella de alcohol. El taxista les pidió que se pusieran la mascarilla y no subieran bebida al vehículo y en ese momento, según explicó el hermano del taxista agredido al canal de televisión Betevé, se produjo la agresión.

Medio millón de euros de ayudas para eurotaxis y ecotaxis



Para el caso de los eurotaxis, las ayudas ascienden a 10.000 euros

La Xunta de Galicia ha sacado una nueva convocatoria de incentivos por importe de 500.000 € para la compra de vehículos adaptados y de bajas emisiones, lo que eleva las ayudas a más de 4 M€. Se destinarán 300.000 € a la compra de taxis adaptados, 140.000 € para vehículos de bajas emisiones y 60.000 € para taxis de emisiones cero

El objetivo de la Xunta es “reforzar la apuesta del sector del taxi por la inclusión social, financiando la adquisición de vehículos adaptados” así como sumar a los profesionales del taxi en el “compromiso activo” en la lucha contra el cambio climático, dotándolos de vehículos menos contaminantes y más respetuosos con el medio ambiente.

Las ayudas, que son compatibles entre sí, ascienden a 10.000 euros para el caso de la compra de eurotaxis; a 6.000 euros para vehículos de emisiones cero; y a 4.000 euros para la compra de taxis de bajas emisiones.

Desde 2016, la Xunta lleva concedidos incentivos a este colectivo por 3,6 millones de euros que facilitaron la compra de cerca de 230 vehículos adaptados; de 316 taxis de bajas emisiones; y de 15 vehículos de emisiones cero. Los nuevos incentivos de la Xunta subvencionarán los vehículos adquiridos entre el 1 de octubre de 2021 y la fecha establecida para justificar la ayuda, hasta el 31 de octubre de 2022.

Como novedad, serán subvencionables también los vehículos adquiridos a través de un contrato de arrendamiento financiero o leasing, además de ampliarse los medios admitidos para justificar el pago [aceptándose métodos electrónicos, transferencias, cheque bancario nominativo o tarjeta] para ofrecer aún más facilidades a los profesionales del taxi.

Marbella crea una unidad especial de Policía Local para el taxi

El Ayuntamiento de Marbella, con el objetivo principal de reforzar y garantizar al trabajo de los taxistas, ha decidido crear una unidad especial de la Policía Local destinada al sector. En concreto, dicha unidad se llamará Tráfico y Transportes y estará dirigida por un inspector al que deberá rendir cuentas un subordinado que será quien esté en contacto con los taxistas.

Según recogió Onda Cero Marbella, la nueva área se dividirá a su vez en tres departamentos: Policía Judicial, Control de Seguridad y Tráfico. El objetivo de no es otro que reforzar el trabajo de los taxistas, que tal y como explicó el delegado municipal José Eduardo Díaz, “es más importante de lo que pudiera parecer a simple vista”.

El nuevo organigrama de la Jefatura de la Policía Local fue presentado en antes de las fiestas navideñas al sector del taxi. Esta nueva estructura, explicaron desde el Ayuntamiento, “va a dar mucha relevancia y empuje al apoyo de nuestro sector del taxi”.

En la reunión en la que se presentó la nueva unidad a los taxistas, Díaz también informó de las 222 sanciones interpuestas a vehículos de alquiler con conductor (VTCs) a lo largo de este año por “incumplimientos diversos de la normativa”.



La Policía Local de Marbella interpuso 222 sanciones a VTCs en 2021

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



VALORACIÓN SIN COMPETENCIA

Señor González ☎ 670 91 43 91

Los taxistas, en contra de suprimir la actual regulación horaria



La mayoría de los taxistas encuestados, favorables a mantener la actual regulación en Madrid

Una encuesta elaborada por la empresa SigmaDos a petición de la Federación Profesional del Taxi (FPTM) ha revelado que el 73,6% de los taxistas de Madrid están a favor de mantener la actual regulación horaria que rige en el taxi de la capital. Según el estudio, solo un 15,2% de los encuestados está a favor de introducir más horas diarias de trabajo, y un 6,8% reduciría las horas de prestación de servicio.

Un total de 1.000 titulares de licencia de taxi del municipio de Madrid ha participado en esta encuesta que ha consistido en una entrevista presencial asistida por ordenador entre el 9 y el 19 de diciembre. FPTM solicitó la realización de esta encuesta como respuesta al Ayuntamiento que planteó la posibilidad de eliminar la actual regulación que limita a 16 horas la prestación diaria del servicio por licencia de taxi.

En la primera parte del estudio ya se evidencia, además, que hay un importante porcentaje de taxistas (76,2%) que no está dispuesto a contratar a otro conductor, por lo que cualquier cambio en la carga horaria debería ser asumido por el propietario de licencia o el único conductor del taxi.

La encuesta muestra también que la gran mayoría de los taxistas (81,8%) ya asumen jornadas diarias de más de 10 horas de trabajo, y que la mayoría de los titulares trabaja fundamentalmente de día, y solo cuatro de cada diez taxistas alterna horario diurno y nocturno.

A favor de refuerzos ocasionales

Pese a que, como hemos explicado, la encuesta evidencia la posición contraria de la mayoría a modificar la actual regulación, casi ocho de cada diez taxistas si se muestra a favor de poder introducir refuerzos puntuales en caso de necesidades especiales.

Por último, y cuestionados sobre la gestión del Ayuntamiento de Madrid sobre el sector del taxi de la capital, siete de cada diez taxistas encuestados están descontentas con la labor del Consistorio con el colectivo a partir de la pandemia del coronavirus. Solo un 6,9% considera que la gestión municipal es beneficiosa o muy beneficiosa para el sector.

Élite Taxi Madrid, fuera del Comité Madrileño de Transporte



Élite Madrid no ha alcanzado el 6% mínimo de representación

El Comité Madrileño de Transporte por Carretera contará solo con tres asociaciones representativas del sector del taxi durante los próximos cuatro años. La Asociación Élite Taxi Madrid no representará al colectivo al no haber logrado el porcentaje mínimo del 6% de representatividad sobre el total del número de licencias presentadas por el resto de asociaciones. De esta forma, la Comunidad de Madrid ha desestimado su solicitud de participar en dicho órgano durante los próximos cuatro años.

Federación Profesional del Taxi se consolida como la organización con mayor volumen de representatividad, alcanzando el 58,11% de las licencias presentadas. En segundo lugar, se encuentra la Asociación Gremial del Taxi de Madrid, con el 27,51%; y en tercer y último lugar está la Asociación Madrileña del Taxi, que ostenta el 14,38% de las autorizaciones presentadas.

De esta forma, durante los próximos cuatro años en lugar de haber cuatro, solamente habrá tres asociaciones del sector que puedan participar en el Comité de Transportes, en la correspondiente Sección de Transporte Público de Viajeros en Vehículos de Turismo.

Contra esta resolución de la Dirección General de Transportes de la Comunidad de Madrid se podrá interponer un recurso de alzada a la Consejería de Transportes en el plazo de un mes. Falta por ver si Élite Madrid finalmente recurre, aunque tal y como ha dejado claro la CAM, "no cumple ninguna de las condiciones establecidas para formar parte de dicho comité".

AFÍLIATE, AFÍLIATE, AFÍLIATE

**El TAXI te necesita
Porque uno es mucho más que nadie,
uno es importantísimo**

Juntos seremos más fuertes



Para vencer es necesario unirse y ofrecer un servicio de excelencia

**Si no perteneces a ninguna asociación, AFÍLIATE
a cualquier entidad madrileña. SALDRÁS GANANDO**

FPT 914 77 70 21
AGATM 914 45 32 81
AMT 912 87 12 95
Euro5 apad.euro5taxi@gmail.com
AETM 915 15 71 94

**¡Tú eliges!
Te necesitamos**

**Una iniciativa de Matías,
el "Mago Blanco" del taxi**

La Junta de AGATM logra el apoyo de sus

En la Asamblea General Ordinaria que la Asociación Gremial del Taxi de Madrid (AGATM) celebró el pasado diciembre, los socios respaldaron los planes de la Junta Directiva para “dar viabilidad” a la casa ante la situación económica tan crítica que atraviesa fruto de las grandes deudas generadas por las anteriores directivas. Entre las medidas aprobadas destaca la actualización de la cuota de socio anual y la aprobación de una cuota extraordinaria para afrontar un ERE en la asociación.



Junta Directiva de la AGATM durante la Asamblea del pasado 23 diciembre de 2021

La Junta Directiva de la Asociación Gremial del Taxi de Madrid ya tiene el apoyo que necesitaba para llevar a cabo sus políticas de reestructuración de la entidad. El pasado 23 de diciembre los socios asistentes a la Asamblea General Ordinaria que AGATM celebró en Madrid, aprobaron las propuestas de la directiva para “dar viabilidad a la entidad” ante las deudas generadas por anteriores responsables de la casa.

Entre las medidas aprobadas destaca una actualización de la cuota de socio anual, que pasa de 75 a 95 euros; así como la aprobación de una cuota extraordinaria de 90 euros -de los cuales 60 serán devueltos a los asociados-, que irá destinada prácticamente en su totalidad para afrontar un ERE que deberá llevar a cabo AGATM para reducir el elevado gasto en personal que tiene actualmente.

A las 10.30 horas, tal y como estaba previsto, el 23 de diciembre se inició la Asamblea General de Gremial Madrid en los Cines Yelmo situados en el Centro Comercial Isla Azul. La asistencia fue considerablemente baja -menos de un centenar de socios-, y en su primera intervención el presidente de AGATM, Alberto De la Fuente Miñambres quiso agradecer la presencia de los asociados que habían acudido a la asamblea, teniendo en cuenta las fechas prenavideñas y la situación sanitaria.

En el primer punto del orden del día se dio lectura por parte del secretario Miguel Ángel García de la última asamblea que cele-

bró la asociación en 2019. Posteriormente, De la Fuente Miñambres leyó el informe de presidencia donde no dudo el lamentar que, durante los años previos con las anteriores juntas, “la comunicación veraz al socio haya velado por su ausencia”.

El actual presidente explicó que en el periodo en el que la Gremial estuvo presidida por Ángel Julio Mejía entre febrero y diciembre de 2020, la asociación se vio envuelta en “deudas y fue víctima de una pésima gestión”. Miñambres indicó que cuando dirigía AGATM el equipo liderado por Mejía, la entidad pidió hasta tres créditos ICO por un valor de 575.000 euros. “No sabemos dónde fueron a parar algunas de las cantidades y no encontramos justificación a algunos gastos”, expuso el actual presidente de AGATM, que también quiso enumerar una serie de sobrecostes en los que se vio envuelta la entidad durante este tiempo.

Venta parcial del edificio

Por otro lado, en relación a la gestión que llevó a la venta parcial de la sede de AGATM, De la Fuente Miñambres la calificó como la “mayor sinvergonzonería nunca vista”. El ac-

AGATM llevará a cabo un ERE para reducir gastos

socios para reestructurar la entidad

tual presidente explicó a los asistentes que la operación de la venta se publicitó en 2018 por el entonces presidente Miguel Ángel Leal en 5 millones de euros, cuando en realidad únicamente se iban a percibir 3.650.000 euros.

En este punto, la abogada de la asociación Eva María Bejarano, intervino para explicar que la Gremial se ha visto envuelta en un sinfín de procedimientos judiciales y finalmente se ha desbloqueado la situación y se ha conseguido, gracias a un intenso periodo de negociaciones, que la venta se haya cerrado en 4.180.000 euros, algo más de 500.000 euros más de lo que estaba previsto.

Tras la lectura del informe, la explicación de la venta y las intervenciones de algunos socios, entre ellos el propio Ángel Julio Mejía, se procedió a la aprobación de las cuentas de los ejercicios 2018, 2019 y 2020. Antes de la votación, el auditor José Joaquín López Hermoso explicó a los asociados que el patrimonio neto de la entidad es negativo desde 2016 con una deuda de 3.342.000 euros y que, gracias a la venta de parte del inmueble, se ha podido revertir la situación. Los ejercicios de 2018, 2019 y 2020 fueron aprobados por absoluta mayoría, con un solo voto en contra y una abstención. Desde la propia Junta insistieron en que simplemente "se aprueban los números" pero no aprueban la "nefasta gestión de las anteriores directivas" durante esos años.

Aprobada una cuota extraordinaria de 90 euros

Mayor controversia generó el siguiente punto del orden del día que era la aprobación de ingresos y gastos de 2022. El presidente Miñambres indicó que era necesario llevar a cabo un ERE para reducir el gasto de personal en 400.000 euros. Para afrontar ese ERE, desde la Directiva explicaron que Gremial necesita contar con 230.000 euros para pagar las indemnizaciones. En total el ejercicio previsto para 2022 será negativo en 681.000 euros, pero gracias a los 530.000 euros que la actual directiva ha conseguido de la negociación de la venta, el resultado para el próximo año será de 150.000 euros en negativo. Los presupuestos, tras estas matizaciones, fueron finalmente aprobados por 68 votos a favor, 30 en contra y cinco abstenciones.

Actualización de la cuota y una extraordinaria

Como sexto punto del orden del día la Junta propuso "actualizar la cuota de socio para 2022". Miñambres quiso recalcar en que habían pasado muchos años desde la última revisión de la cuota y explicó que la entidad necesitaba esta subida de 75 a 95 euros por socio

al año. "Si no sacamos esto adelante la entidad no tiene viabilidad alguna", afirmó antes de la votación que finalmente arrojó un resultado positivo en favor de la subida, con 75 votos a favor, 32 en contra y dos abstenciones.

Por último, la Junta propuso a los asistentes la aprobación de una cuota extraordinaria para 2022 de 90 euros. Esta cuota no irá a fondo perdido en su totalidad, dado que está previsto que 60 euros sean devueltos a los socios en un periodo máximo de cuatro años. El dinero de esta aportación extraordinaria, explicó el presidente, irá destinado a pagar los 12/14 despidos que están previstos incluir en el ERE. "Se necesita liquidez porque así lo impone la legislación laboral y no podemos soportar esta carga de trabajadores", indicó Miñambres. Los asistentes también respaldaron esta medida, con 79 votos a favor, 36 en contra y cuatro abstenciones.

Visto el resultado de las votaciones, la actual Junta Directiva sacó adelante las medidas que tenía previstas dentro de su plan de reestructuración con el que buscan actualizar todas las secciones de la Gremial, modernizar el radiotaxi y estar presente también en las luchas actuales del sector del taxi a nivel judicial. Por ese motivo, Miñambres también quiso aprovechar la asamblea para informar de que AGATM destinará 3.000 de forma inminente para apoyar al taxi en distintos procedimientos judiciales contra las VTCs.

Javier Izquierdo



REDUCE LA FRICCIÓN EN UN 95%
PARALIZA EL DESGASTE
REDUCE LA TEMPERATURA EN ACEITE Y AGUA
REDUCE RUIDOS DE FRICCIÓN
REDUCE CONSUMO DE ACEITE Y COMBUSTIBLE

EXCLUSIVAS FORMULAS DISEÑADAS PARA
CADA SISTEMA DEL AUTOMÓVIL

Certificado por I.N.T.A. según pruebas A.S.T.M. D-2783 y D-2266

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

autocab

CHATBOT PARA FACEBOOK

Una herramienta que
permite a tus clientes
reservar un taxi
directamente a través de

Facebook Messenger.

¿Cuándo le gustaría que le
recogieran?

ASAP

20 mins

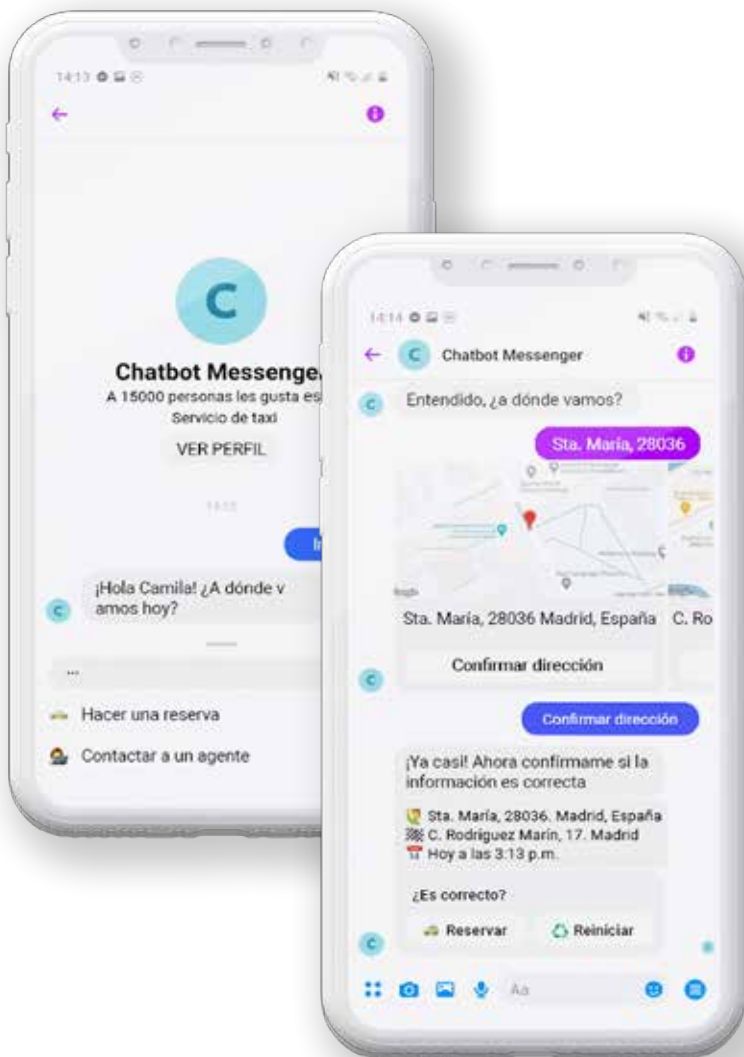
30 mins

1 hora



Mañana 9 AM





Nuevos datos demográficos:

Para llegar a la próxima generación de usuarios de taxis, Chatbot conecta con los más jóvenes, generando así más fuentes de ingresos.

Ventaja competitiva:

Distínguese de la competencia con una herramienta de reservas galardonada y actual que se integra en tu página de Facebook existente para ofrecer una experiencia fluida.

Muéstrate como una empresa innovadora:

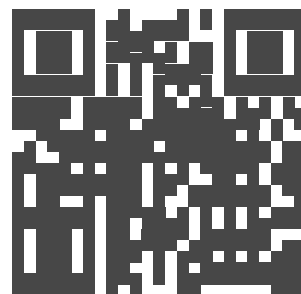
Deja ver a tus clientes que inviertes en ellos ofreciéndoles una forma moderna e innovadora de hacer las cosas.

¿Interesado en Chatbot para Facebook?

Ponte en contacto con nuestro equipo enviando un correo electrónico a

infospain@autocab.com o llamando al **+34914 90 58 06**

o escanea este código QR para conocer más



Dos años después, RTT recupera



La cena anual, que normalmente se celebraba en verano, tuvo lugar en el mes de diciembre



Andrés Veiga, presidente de RTT, brindó por la salud y el fin de la pandemia

Un año y medio después de la última cena de socios y colaboradores de Radioteléfono Taxi de Madrid, la emisora amarilla volvió a celebrarla el pasado mes de diciembre. Con mascarillas, distancia y muchos menos comensales que ocasiones anteriores, durante unas horas se pudo recuperar lo que la pandemia nos ha robado a todos: el derecho a disfrutar con los demás.

Había ganas de normalidad. Una normalidad con muchas comillas, pero lo que más se parecía a la vida antes de marzo de 2020. Y por eso unas 350 personas acudieron el pasado 10 de diciembre a la cena que celebró Radioteléfono Taxi de Madrid. Se recuperaba así, un año y medio después de la última, una de las tradiciones. Unas 300 personas, entre socios y colaboradores, acudieron el 10 de diciembre a celebrar un encuentro más que esperado: la cena anual de Radioteléfono Taxi de Madrid. Aunque tradicionalmente se celebra en los meses más cálidos del año, y supone el pistoletazo de salida del verano, con motivo del Covid, este año la cena ha tenido lugar en el mes de diciembre.

Sin embargo, el cambio de mes, o la propia pandemia, no fueron impedimento para los socios, entidades amigas y empresas colaboradoras que decidieran reunirse un año más. El presidente de RTT, Andrés Veiga, tuvo unas emotivas palabras al inicio de la velada. “Lo primero de todo, gracias por haber asistido a esta cena de hermandad en estos tiempos tan difíciles”. Porque como el propio Veiga recordó, “después de aplazar la cena el año pasado, en esta faltan muchos compañeros, por lo que pido un recuerdo muy especial para todas las personas, todos los taxistas y familiares de todos los que han fallecido por el Covid. Les pediría un aplauso, un fuerte aplauso. Y también para todas las personas que lo están pasando mal”.

La velada, que transcurrió con una normalidad a la que todavía estamos poco habituados, concluyó con la tradicional rifa de regalos en la que participaron las empresas con la que RTT colabora durante el año. “Como la vida sigue queremos agradecer a todas las entidades que colaboran año a año con este magnífico sorteo con más de 200

Durante la cena se recordó a quienes han sufrido alguna pérdida por el Covid

su cena de hermandad



Homenaje a directivos y trabajadores



Los jubilados de RTT recibieron sus placas

regalos a sortear”, señaló el presidente. Interfacon, la Peña Zamorana, San Miguel, MMT, UECA, SCAT, Talleres JJ, Banco Sabadell, la Asociación Gremial, Federación Profesional del Taxi, AMT, Pelayo, la Peña Segoviana, la Peña Alcarreña, Solimat y M Conde, fueron algunas de las empresas y organizaciones presentes durante la cena.

El balance de un año diferente

Veiga también hizo un breve balance de un año sin duda diferente que comenzó marcado por Filomena y que estuvo marcado por el avance de la vacunación y la eliminación paulatina de las restricciones y, por lo tanto, la vuelta del turismo, el ocio nocturno y los grandes congresos. El brindis, como no podía ser de otra manera, por un 2022 sin pandemia y con mucha salud.

Tras finalizar la cena, se otorgaron diferentes homenajes, entre ellos a Cristina Román, trabajadora de la emisora desde hace 35 años. “Una excelente trabajadora”, remarcó Andrés Veiga, que en nombre de todos los cooperativistas agradeció su dedicación a los socios.

No fue el único homenajeado de la noche. José Jiménez Ruiz, vocal de la junta directiva, también cumplía 35 años como cooperativista. De su labor directiva, Veiga destacó que su trabajo es más importante que el del presidente. “Su labor es imprescindible. Es el motor, la familia y un fiel reflejo de nuestro trabajo”. También Francisco Javier García ex vicepresidente y Rufino Félix Aguilar ex vocal, recogieron su pin de oro por los 25 años como socios de RTT.

Junto a ellos, otros tantos socios recogieron, emocionados, sus pines conmemorativos, igual que los jubilados, a quienes el presidente dedicó unas palabras. “Son quienes hacen grande nuestra cooperativa. Ahora, que disfruten de su merecida jubilación”.

Un regalo para David

“El taxi es así, sales a la calle y nunca sabes a quién vas a llevar o qué historia vas a tener”. Esa es la idea principal con la que trabajaron los creadores e impulsores del nuevo cortometraje navideño de Pidetaxi, “El regalo de David”, que fue presentado en los Cines Paz en Madrid. La magia de la Navidad y su viaje a través de un taxi es la principal protagonista de una historia impulsada por Olga Martín y Mayte Prol, responsables de marketing de Radio Teléfono Taxi. El corto, dirigido por Sonia Bautista, muestra la divertida y mágica experiencia de un taxista que, en esta ocasión, cuenta unos clientes muy especiales. Es el tercer año en el que Pidetaxi apuesta por realizar y promover un cortometraje aprovechando la época navideña para mostrar un punto de vista diferente y aún más cercano del mundo del taxi.



Los Reyes Magos vuelven a contar con el taxi en su noche más mágica

Un año más, los Reyes Magos, contaron con el taxi en su noche más mágica. Pidetaxi y Federación Profesional del Taxi volvieron a vestir con los colores del taxi madrileño una de las siete carrozas que acompañaron a la precomitiva real. Un momento mágico que volvió a situar la marca taxi en el televisor de millones de personas que disfrutaban desde casa de la cabalgata de este año.

El Ayuntamiento de Madrid recuperó este año para la cabalgata su recorrido tradicional entre Nuevos Ministerios y el Palacio de Cibeles y hizo un homenaje a la figura de los Reyes Magos y su conocimiento.

Un gran espectáculo, lleno de magia y sorpresas en la que el taxi también ocupó un lugar destacado, junto con otras grandes marcas como Amazon, Disney Junior-Movistar +, El Corte Inglés, Clan TV-RTVE, Carrefour y la del Teatro Real.

Pero no fue la única ciudad en la que Pidetaxi acompañó a los Reyes Magos con una carroza ambientada en los Minions. Y aunque por los medidas Covid no se pudieron lanzar miles de kilos de caramelos, sí que se repartió mucha alegría entre los pequeños y mayores que, a pesar de la lluvia, no dudaron en salir a la calle en una velada tan mágica.



**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**

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 TPRM 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



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

Japón quiere taxis voladores en 2023

Esa es la propuesta de la start-up SkyDrive Inc, que ha presentado un prototipo de vehículo, el eVTOL SD-03, que podría prestar servicios de taxi aéreo en 2023 en Japón. Un país en el que llevan años desarrollando una industria en torno a este tipo de vehículos eléctricos de despegue y aterrizaje vertical. El modelo se trata de una especie de hidroavión de 400 kilos de peso fabricado con fibra de carbono, aluminio y otros materiales ligeros y resistentes. Tiene cuatro metros de longitud y dos metros de altura.

Tomohiro Fukuzawa, director general de SkyDrive que creó la empresa en 2018 tras abandonar Toyota, ha explicado que tiene como objetivo el año 2023 para comenzar los servicios de taxi aéreo, con un solo pasajero y un piloto, en la zona de la bahía de Osaka. Los vuelos durarán menos de 10 minutos, lo que demuestra que aún la energía de las baterías no es suficiente para desarrollar trayectos muy lejanos. Por su parte, la petrolera más grande de Japón, Eneos, también está interesada en desarrollar estaciones de carga eléctrica para todo tipo de vehículo eléctrico, incluidos los aéreos.



Alianza entre energéticas para compartir puntos de recarga



Desarrollar una red de recarga ultrarrápida en carretera en España y Portugal. Ese es el objetivo de la alianza entre Cepsa y Endesa por el que se compartirán los puntos de recarga. Cepsa ya ha anunciado que desplegará puntos de 150kW situados en los corredores y principales vías de comunicación y se unirán a los planes de desarrollo de infraestructura de recarga que ya tiene en marcha Endesa X, la compañía filial del grupo que cuenta ya con 75 puestos de recarga ultrarrápida en 25 localizaciones. Con estos equipos, los usuarios de vehículos eléctricos podrán recargar el 80% de la batería de sus vehículos eléctricos en aproximadamente 10 minutos. Además, estos puntos de recarga podrán ser utilizados a través de las plataformas digitales o aplicaciones de las dos empresas. La unión de estas dos empresas, supone un paso relevante no solo para ambas compañías, sino que se trata de un hito destacado para la transición energética en España y Portugal.

Aprobado el PERTE para el desarrollo del vehículo eléctrico y conectado

El Gobierno de España ha aprobado el plan para el desarrollo del vehículo eléctrico y conectado, PERTE, catalogado como el plan industrial más ambicioso dentro del sector del automóvil en nuestro país de los últimos 50 años. Se trata de un programa de ayudas que cuenta con un importe total de 2.975 millones de euros y busca impulsar la transformación sostenible de la movilidad. El PERTE está englobado dentro del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia encargado de repartir fondos de la Comisión Europea. Ahora, con la publicación en el Boletín Oficial del Estado, se inicia una carrera para presentar proyectos y propuestas que afecten a la cadena de valor del automóvil en nuestro país. De los 2.975 millones de euros que componen el plan, 1.425 se otorgarán en forma de préstamo y 1.550 en forma de subvenciones. Las empresas que resulten adjudicatarias de estas ayudas deberán llevar a cabo sus proyectos con fecha tope del 30 de septiembre de 2025. Hay que recordar que el sector industrial del automóvil en España supone el 11% del total de cifra de negocio de toda la industria en nuestro país. Además, España es el segundo fabricante europeo de vehículos y noveno a nivel mundial. Por ese motivo, y atendiendo a esos datos, desde el Gobierno pretenden que España se convierta en un hub industrial europeo de la electromovilidad.





Taxi sostenible y eléctrico en NY

Moverse en taxi de forma sostenible por Nueva York es más fácil desde hace unos días. El nuevo modelo 100% eléctrico Ford Mustang Mach-E ya viste de amarillo en las calles de Nueva York. La startup Gravity, en su objetivo de contar con una flota de taxis cada vez más ecológica, ha reforzado su apuesta y ha incorporado a su oferta este modelo que, además, dispone de elementos de última tecnología, con una pantalla táctil de 22 pulgadas que incluso permite a los pasajeros hacer selfies, escuchar música o ver videos mientras se desplazan por las calles de Nueva York. Este vehículo además cuenta con inteligencia artificial que ayuda e interviene en el caso de que haya distracciones por parte del conductor. Moshe Cohen, fundador y CEO de Gravity -empresa que también cuenta con modelos Tesla entre su flota-, ha explicado que su objetivo “es que nuestra flota de vehículos eléctricos avanzados no solo ayude a revitalizar el taxi amarillo de Nueva York, sino que también ayude a revitalizar la ciudad y llevarla a un futuro más limpio”.

Los españoles apuestan por el vehículo eléctrico

El vehículo eléctrico sigue ganando adeptos en nuestro país. Según datos de un estudio de mercado realizado por Ipsos, el 56% de los conductores españoles piensa que el próximo coche que adquieran será completamente eléctrico. Esto supone un porcentaje mayor que el pasado año, cuando tan solo un 48% tenía en mente adquirir un vehículo 100% eléctrico. La encuesta también revela que los españoles son más entusiastas con la movilidad eléctrica y su transformación sostenible que el promedio europeo.

El 91% de los españoles desea que la electromovilidad quede establecida en nuestro país a lo largo de esta década. Es un porcentaje muy superior al que han demostrado, por ejemplo, los conductores alemanes, de los que solo el 65% desea que triunfe la movilidad eléctrica. Esa tendencia en España también se demuestra a la hora de pensar un nuevo coche. Como hemos dicho, el 56% de los españoles piensa que su próximo coche será eléctrico, frente al 44% del conjunto de Europa.



Nissan construirá plantas de reciclaje de baterías

Reciclar las baterías de los vehículos cuando estas se agotan es una de las nuevas posibilidades que plantea Nissan, que ha proyectado construir fábricas de reciclaje de batería en Europa y en Estados Unidos para finales de 2025. Una industria con la que la marca espera reciclar y reutilizar las baterías en vehículos eléctricos, reduciendo así los costes de producción.

Desde la compañía tienen claro que el desarrollo de la movilidad eléctrica y descarbonizada no será completo sin políticas de actuación correctas con respecto a la vida útil de las baterías de los vehículos. En el caso de que este proyecto finalmente se llevase a cabo, Nissan sería el primer fabricante que además produjese sus propias baterías. Por el momento se desconoce en qué países europeos se ubicarían estas plantas. Lo que sí que se sabe es que Nissan ha llegado un acuerdo con 4R Energy Corporation para que las baterías del Nissan Leaf, puedan ser reutilizables para otros usos y, de este modo, no acaben contaminando o almacenadas.



Compro taxis retirados



No importa el estado - Máxima tasación

WhatsApp **Dahiri** **620838938**

Los retos de los autónomos en 2022



Producir más y mejor. Ese es, sin duda, el objetivo de los autónomos para 2022, año en el que esperan por fin recuperarse tras dos años de crisis económica. Para ello, uno de los retos a los que se enfrentan los autónomos es la digitalización, impulsada por la pandemia, y que supone que cada vez más clientes y proveedores gestionen todo de forma online. Además, la administración está animando a presentar los documentos y modelos de forma telemática, lo que obliga a las empresas a contar con buenas herramientas que ayuden a esta digitalización.

Cumplir con la nueva Ley Antifraude, cuyo objetivo es la lucha contra el fraude fiscal, prohíbe, entre otras cosas, el uso de softwares que permiten la Caja B. Esta ley sanciona tanto a los fabricantes de este tipo de programas de facturación como a los usuarios.

La nueva legislación pide a los softwares que garanticen la integridad y trazabilidad de todos los registros, es decir, tener un control exhaustivo sobre toda la información que gestionan. Para cumplir la ley, la clave está en utilizar un programa que esté en la nube, pues trabajar en local, aquellos que se instalan directamente, puede generar problemas en el cumplimiento de la normativa. "Deberemos demostrar que nuestro software cumple con la normativa", ha explicado Roger Dobaño, CEO de Quipu, una empresa especializada en software de facturación.

Además, está previsto que en febrero de 2022 llegue el programa Kit Digital para pymes y autónomos que se desplegará en varias fases y contará con un total de 3.067 millones de euros para digitalizarse. El objetivo es que las empresas realicen un autodiagnóstico digital y pongan en marcha su transformación.

La pandemia ha puesto de relieve que trabajar en un entorno online y digitalizado es más productivo, rápido y eficaz. Ser más productivo es un objetivo común a todos los autónomos para el año nuevo. La digitalización ayuda a producir más y mejor, con procesos más rápidos. "Las nuevas tecnologías ponen a nuestro alcance herramientas que permiten mejorar el rendimiento de la empresa. Tareas administrativas como ir al día con la facturación con programas inteligentes, ayudan a tomar mejores decisiones y aumentar la productividad de nuestro negocio", asegura Dobaño.

Lo que piden las asociaciones

Además de las ayudas para favorecer la digitalización del colectivo, las asociaciones de autónomos también han escrito su carta al nuevo año. Reclaman, entre otras cuestiones, la cotización por ingresos reales, la modificación fiscal, el subsidio para mayores de 52 años o el reparto de los fondos de reconstrucción. La reforma fiscal, para más de dos millones de autónomos personas físicas, es otra de las grandes asignaturas pendientes del Gobierno de Sánchez. En este sentido, la puesta en funcionamiento de la primera mesa de trabajo entre las organizaciones de trabajadores autónomos y el ministerio de Hacienda tratará de abordar las principales modificaciones pendientes: módulos, deducciones, IRPF, etc. Otra de las principales reformas que tendrá que acometerse con el Ministerio de Trabajo, es el cambio en los incentivos al autoempleo a través del SEPE y el subsidio para los parados procedentes del autoempleo.



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

