

La **Gaceta** TAXI

La primera revista del sector

AÑO XXVII
NÚMERO 306
FEBRERO 2022

Relevo generacional en el taxi de Sevilla

David Capelo,
nuevo pte. USST

- Ayuso abre la puerta a las 24H
- Cuerpo especial para taxi de la Policía de Marbella



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.

En la piel de los autónomos

Con la pandemia todavía activa, aunque ya con menos impacto social y económico, a los autónomos se les ha atravesado la nueva reforma de las cuotas propuesta por el Gobierno. Sí, es cierto que llevaban años pidiendo que las cuotas se pagaran en función a los ingresos reales, pero temen que finalmente se trate de una subida encubierta de cuotas y no una solución a una reivindicación histórica de los trabajadores por cuenta propia.

Cuesta entender la falta de empatía de las administraciones públicas con un sector de más de 3 millones de trabajadores que supone, además, buena parte del tejido empresarial de nuestro país. ¿Qué sería del mundo sin los carniceros o fruteros? ¿O los farmacéuticos? A la lista hay que añadir panaderos, zapateros, fontaneros y así un largo etcétera de profesionales donde, por supuesto, hay que incluir a los taxistas.

Por eso es importante no solo atender a sus peticiones, sino hacerlo de manera eficaz, compensando además con una parte fundamental que muchas veces se olvida: la cobertura social. Prestación por desempleo, mejorar las bajas médicas... En estos y otros aspectos se encuentran negociando asociaciones y ministerio para alcanzar un acuerdo que, en mayor medida, satisfaga a unos y a otros.

Pero parece que el camino será largo, como también lo será este año para el taxi, que confía en que la entrada en vigor definitiva de la autorización urbana para las VTCs ponga freno a un avance desbocado de su principal competidor. Sin embargo, las diferentes regulaciones de las comunidades autónomas al respecto comienzan a mostrar, una vez más, lo difícil que es encontrar un nexo de unión en este sector. Mientras que algunos gobiernos autonómicos se muestran más propensos a igualar en regulación al taxi y al vehículo de alquiler con conductor, otros como el madrileño apuestan justo por lo contrario. En Andalucía, por su parte, todavía no se han pronunciado sobre qué van a hacer de aquí a octubre, aunque como nos ha confesado el nuevo presidente de la Unión Sevillana del Taxi, David Capelo, casi que prefieran que sigan así, sin hacer nada. En el cargo desde noviembre, Capelo sustituye a un histórico del taxi andaluz que, tras dos décadas presidiendo la Unión, cede el testigo a las nuevas generaciones. Porque de ellos será el taxi del mañana.

4. Taxómetro

- Con opinión propia

6. Primera carrera

- Dos décadas después, la Unión Sevillana del Taxi tiene nuevo presidente. Entrevistamos a David Capelo sobre sus retos al frente de la asociación mayoritaria del taxi hispalense.



10. + Info

- Indignación por las nuevas cuotas para los autónomos



12. Actualidad

- Isabel Díaz Ayuso abre la puerta a la liberalización del horario del taxi.



14. Noticias

- FPT celebra elecciones en febrero
- El sector pide ayudas por la brutal subida del GNC
- El Supremo desestima una reclamación patrimonial

22. A fondo

- Miguel Ojeda, de Élite Taxi Santa Cruz, habla del rescate de licencias y de las necesidades del taxi tinerfeño.



26. Homologados

28. En marcha

- La Policía Local de Marbella crea un departamento exclusivo para el taxi



30. 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 (XLVIII)

Manu Sánchez

Responsable Geet
Plataforma en defensa
del servicio público del taxi



Responsabilidad Patrimonial del Estado y Administraciones públicas

Tras una larga ininidad de manifestaciones, concentraciones, paro patronal, reuniones con las diferentes administraciones, y diferentes grupos políticos reclamando el derecho que nos asiste en respuesta a las injusticias que se están cometiendo con nuestra actividad y el servicio que prestamos, lo único que nos queda es ir a los Tribunales a pedir justicia por el daño ocasionado.

Hoy en día existe una ininidad de jurisprudencia en relación con la Responsabilidad Patrimonial del Estado Legislador (Estatal y Autonómico) o bien sobre las Administraciones correspondientes de dichas instituciones, reclamándose por daños ocasionados en el área médica y sanitaria, de lesiones en la circulación incluso por lesiones derivadas por el mal estado de la vía pública e incluso por catástrofes atmosféricas, por el confinamiento del COVID, por leyes del Estado inconstitucionales o contrarias al Derecho europeo, por daños ocasionados de la inactividad del Estado Legislador e inactividad reglamentaria de la Administración General del Estado o Estado autonómico y sus administraciones y, por el error de la responsabilidad patrimonial del Estado por error judicial, entre otros muchos más.

El artículo de este mes, ofrece una continuidad con el artículo publicado el mes anterior "Interpretaciones de las normas jurídicas por los Jueces". En esta ocasión, quisiera entrar en profundidades sobre una noticia de actualidad sectorial con motivo de una reclamación patrimonial efectuada por ciento once compañeros taxistas de Barcelona, por daños ocasionados de la inactividad del Estado Legislador e inactividad reglamentaria de la Administración General del Estado motivado por el aumento exponencial de autorizaciones de vehículos de turismo concertados o con conductor, en el argot sectorial denominadas VTC.

El Alto Tribunal dicta sentencia rechazando la causa de inadmisibilidad de la Abogacía del Estado y desestima el recurso contencioso-administrativo a los recurrentes

"Si tenéis la fuerza, nos queda el Derecho" Víctor Hugo

por las pretensiones de la reclamación, y esto produce un impacto mediático brutal. Cuando lees la noticia, en un principio te cae como un jarro de agua fría pues piensas que las puertas se han cerrado, que aquí, se acaba el mundo, pues no cabe más recurso e instancia que se pueda reclamar. Sin embargo, analizando con mayor profundidad la decisión del Tribunal, entendemos que hay ventanas abiertas que nos posibilitan seguir intentando pedir en justicia el reconocimiento de un daño, siempre con las miras puestas de que nos den la razón, total o parcial, pero que nos la den, porque existir el daño, existe. La realidad es palpable, tan sólo con darse una vuelta por las calles de la ciudad, podrán observar sus señorías, la situación tan desproporcionada y tan injusta en la que se encuentran los profesionales autónomos del taxi desde hace una década.

Por ello, y con el máximo respeto ante tal decisión jurídica, mi subconsciente me lleva a pensar que ante ciertas decisiones judiciales, los Tribunales no siempre aprecian los hechos y aplican el Derecho correctamente a los casos sometidos a su juicio. A veces, pienso que se equivocan, que como humanos que son cometen errores que ocasionan significativos daños a los justiciables, que plantea la cuestión de si el Estado debe resarcirlos.

En torno a este pensamiento encuentro un artículo de un prestigioso Decano Profesor de Derecho Administrativo de la Universidad de Valencia, quien comenta, que a estos efectos cabe distinguir tres supuestos típicos en los que los Estados responden patrimonialmente por las consecuencias lesivas de los errores cometidos por sus jueces al apreciar los hechos y aplicar el Derecho a los casos sometidos a su consideración.

El primero, es el de los daños ocasionados por las sentencias condenatorias injustas y otras decisiones adoptadas en procesos penales, cuando la inocencia del afectado queda acreditada.

El segundo es el de los perjuicios causados por los jueces al violar los derechos reconocidos a los particulares en determinados tratados internacionales, en los que se prevé la posibilidad de que el Tribunal supraestatal competente para declarar esas violaciones condene al correspondiente Estado a compensar a las víctimas.

El tercero, el más reciente, raro y controvertido de todos ellos, es el de los daños derivados de errores manifiestos cometidos en resoluciones judiciales no susceptibles de recurso, en cualquier tipo de procesos.

Centrándome en la responsabilidad patrimonial, viene establecida por el art. 106.2 de nuestra Constitución Española, cuyo tenor: «Los particulares, en los términos establecidos por la ley, tendrán derecho a ser indemnizados por toda lesión que sufran en sus bienes y derechos, salvo en los casos de fuerza mayor, siempre que la lesión sea consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos.

A la hora de efectuar la reclamación, nos podemos encontrar que en un caso de responsabilidad patrimonial sean varias las administraciones actuantes. Por regla general, la responsabilidad de las administraciones en estos casos de concurrencia se atribuirán siguiendo tres criterios, que son: ¿Cuál es la administración competente? ¿Qué interés público tutelaban? y, ¿cuál es el grado

de intensidad de la intervención de cada una de las administraciones? Si no puede determinarse la responsabilidad de la Administración atendiendo a estos tres criterios, se seguirá el principio de responsabilidad solidaria.

Por consiguiente, el instrumento por el que se regule la fórmula conjunta de actuación será el que determinará cómo van a distribuir sus responsabilidades las administraciones concurrentes. Pero todas ellas deben responder solidariamente ante el reclamante y lesionado por el daño.

El nuevo enfoque de la reclamación debe evitar que se dé portazo a la desestimación. Estoy seguro que lo mejor es ganar en el ring por puntos o K.O. Es decir, que nos estimen la reclamación en parte, o totalmente, pero no porque el contrincante no cumpla con el peso establecido o el color de los guantes, sino porque es de justicia, que así sea, pues la razón tan solo tiene un camino.

PD. Gracias a todos los arcanos de Madrid

Historia de la Gremial madrileña (II)

Por Marcelino Camacho Torés

Taxista jubilado



El 1 de mayo del año 2012, este que escribe felicitó y agradeció personal y públicamente a todos los empleados de la Asociación Gremial de Madrid por su dedicación y eficacia en su trabajo durante tantos años y siempre estando todos los empleados a la altura de las circunstancias. Es de agradecer y admirar su comportamiento y responsabilidad profesional, dando siempre ejemplo a los representantes de la Asociación; ésta es la justa realidad y la pura verdad. Yo puedo demostrar a todos los socios que, por las muchas luchas que han tenido por el poder y el control de la Asociación Gremial en los últimos años los presidentes y sus directivas, no cumplieron con sus obligaciones ni responsabilidades y ellos serán los responsables de la destrucción y la ruina de esta Asociación.

Ésta es mi humilde y sincera opinión: ninguna junta directiva de esta época ha sabido realizar

una buena gestión, por eso hoy la Asociación tiene esta situación. Tiene menos de la mitad de su valor, menos de la mitad de sus socios, menos de la mitad de los empleados y menos de la mitad de su entrada a la Asociación, y todos los socios que quieran pueden comprobar que lo que digo es la realidad. Estoy seguro de que muchos de los socios que hemos pertenecido a Gremial compartimos la misma opinión y sentimos mucho esta destrucción, que criticamos con toda la razón. He pertenecido, en mi vida profesional, a muchas entidades que han prosperado porque sus presidentes y sus juntas directivas han trabajado y han cumplido con sus obligaciones, que para eso sus socios los eligieron. A todas las compañeras y compañeros de la Asociación Gremial, yo antes de ser taxista he sido agricultor y sé muy bien la semilla que tenemos que sembrar, porque lo

que sembremos recogeremos, para el buen entendedor con estas palabras bastan. Los socios que quieran representar a Gremial y la quieran representar bien, deben tener estas virtudes: ser inteligente, valiente, luchador, prudente y buena persona, además tener una buena compañera y que sea muy buena cocinera.



“La lucha contra el intrusismo de las VTC



David Capelo, nuevo presidente de la Unión Sevillana del Taxi

A finales de noviembre del pasado año David Capelo fue elegido nuevo presidente de la Unión Sevillana del Taxi (UST). Después de veinte años al frente de la organización, Fernando Morales dejó el cargo en la presidencia de la UST en un momento trascendental para el taxi puesto que se vienen meses que resultarán claves en lo que respecta al futuro de las VTC en las ciudades y en los que el sector debe estar alerta y centrar la mayor parte de sus esfuerzos.

Dos meses después de ser elegido por amplia mayoría de los socios de UST, Capelo atiende a La Gaceta del Taxi en esta entrevista en la que explica los objetivos marca-

dos por su junta directiva y en la que hace hincapié en el principal problema actual que sufre el taxi “a años luz del resto” no es otro el intrusismo de los vehículos de alquiler con conductor (VTC).

“Con las VTC queremos que la Junta siga como hasta ahora, es decir, que no haga nada”

El plan de rescate de licencias de taxi, la renovación y modernización de la organización y el papel que puede tener el taxi en la nueva movilidad son otros asuntos trascendentales para el nuevo presidente de la organización mayoritaria en Sevilla que afronta esta nueva etapa “con fuerza e ilusión”.

Gaceta del Taxi. - ¿Cuáles fueron las razones por las que decidió presentarse a las elecciones y asumir el cargo de la presidencia de la Unión Sevillana del Taxi?

David Capelo.- Llevo 24 años en el sector del taxi y hace ahora cuatro, Fernando Morales, el entonces presidente de UST, contactó conmigo. Nunca antes había mostrado pretensión alguna en pertenecer a ninguna junta directiva, era lo último que se me pasaba por la cabeza porque bastante tenía con llevar mi carrera. Sin embargo, Morales habló conmigo y entré de vocal. Al poco tiempo, el secretario de la organización dimitió por asuntos personales y asumí yo la secretaría. Debo confesar que desde el primer minuto me integré bien en la dinámica de la entidad.

G.T.- Pero de ahí a asumir la presidencia hay un paso.

D.C.- Entonces Fernando Morales habló conmigo. Hacía tiempo que me venía trasladando su cansancio, eran más de veinte años dedicado a la asociación y decidió abandonar la presidencia. Entonces pensé que por qué no. Me tocó asumir esa responsabilidad y agradezco mucho a mis compañeros el apoyo que me han dado. Estamos en una nueva etapa con mucha fuerza e ilusión.

G.T.- En las elecciones que se celebraron el pasado mes de noviembre, además de su candidatura, había otro grupo de personas que querían representar al sector.

D.C.- Se presentó también el anterior vicepresidente. Él dimitió antes porque entendió que se había roto un poco la dinámica. Entonces cada uno escogimos nuestro camino. Pero hubo muy buen rollo y teníamos la tranquilidad de que tanto uno como el otro dejarían la entidad en buenas manos. Somos gente de la casa y siempre hubo muy buen ambiente en todo el proceso electoral.

G.T.- La figura del anterior presidente imagino que habrá dejado huella en la organización después de encabezar la casa durante tantos años.

“cubre el 99% de nuestra energía”

D.C.- La figura de Fernando Morales, no solo en Sevilla, sino en toda Andalucía, es muy importante en lo que respecta al sector del taxi. Cuenta con una experiencia dilatadísima, con una cabeza muy bien amueblada y ha conseguido muchos logros para el taxi sevillano los años que ha estado. Pero alguien tenía que asumir el relevo generacional y me ha tocado a mí.

G.T.- ¿Cuál es el principal objetivo que se ha planteado la nueva junta directiva de la UST a corto o medio plazo?

D.C.- Entramos aquí con tres o cuatro ideas claras que intentaremos que en estos años que tenemos por delante se puedan materializar de la mejor forma posible. Pero sin duda alguna, el objetivo número uno y nuestro deseo, lo que cubre el 99% de nuestra energía es la lucha contra el intrusismo que tenemos de las VTC. A años luz de cualquier otro problema que podamos tener en el sector. Hay una ausencia total de controles e inspecciones por parte de las autoridades. La estatal le pasa la pelota a la autonómica, la autonómica a la local, y mientras tanto la realidad es que el taxi vive momentos de mucha incertidumbre a meses vista de la entrada en vigor por completo del decreto 13/2018 o decreto Ábalos. Hay mucha expectativa de lo que pueda ocurrir.

G.T.- En Madrid, por ejemplo, Díaz Ayuso ya ha demostrado públicamente sus intenciones de regular las VTCs para que puedan prestar servicio en suelo urbano. En Andalucía, ¿tienen alguna información de qué posición adoptará la Junta?

D.C.- En Andalucía tenemos la llamada por respuesta. No sabemos muy bien cómo tomarnos esa actitud. La responsable de Fomento en estos tres años que llevamos de legislatura no ha tenido ninguna intención de plantear ningún tipo de regulación con respecto a las VTCs. Entonces lo que queremos es que a meses que quedan para la entrada en vigor del Decreto, no vayan a tener prisa y regular con nocturnidad y alevosía. Con respecto a las VTCs queremos que hagan lo que han hecho durante estos años; es decir, nada. Queremos que sigan de brazos cruzados.

G.T.- Según datos aportados por el Ministerio de Transportes, el número de VTC re-

“Los políticos no pueden abandonar al taxi en un rincón”

gistrados en Sevilla era de 455. ¿Se corresponde ese número con la realidad que viven día a día?

D.C.- Claro que no. Lo que sucede en Andalucía es que la bolsa fundamental de autorizaciones se da en la provincia de Málaga. Pero al pertenecer a la misma comunidad autónoma, puede operar por ella sin limitaciones. Tenemos un rebose bastante impor-

tante. También tenemos un buen número de VTC de Madrid, por ejemplo. El problema no se puede cuantificar siquiera porque con la normativa actual es muy difícil llevar el control de las VTC que hay operando en Sevilla.

Plan de rescate de licencias

G.T.- Al margen de este importante asunto que como decía es el más grave, ¿qué otros aspectos considera que debe afrontar y en los que debe mejorar el taxi sevillano?

D.C.- A años luz del tema de las VTCs, y por eso quiero recalcarlo, el sector del taxi en Sevilla también tiene otros problemas. Por ejemplo, estamos inmersos desde hace veinte años en un plan de viabilidad. Hicimos



Capelo insiste en la necesidad de iniciar un nuevo plan de rescate de licencias

un plan de rescate de licencias para los taxistas que se jubilaban. En Sevilla tenemos una ratio de taxi por habitante superior a la media española. Había 2.311 taxis y en ciudades más o menos de nuestro tamaño como Málaga tenían 1.600. Dada la sobre-dimensión de la oferta, se llegó a un acuerdo con el Ayuntamiento donde las licencias de los compañeros que se jubilaban se rescataban al 50% entre el sector a través de una tasa y la otra mitad la ponía el Ayuntamiento. Íbamos retirando 20 o 30 licencias dependiendo del año. El último plan finalizó en diciembre de 2020 y durante este 2021 hemos estado negociando con la administración para que haya un nuevo plan de viabilidad.

G.T.- ¿En qué punto se encuentran esas negociaciones para lograr sacar un nuevo plan?

D.C.- De momento tenemos una licitación para que las empresas accedan al concurso. Pero el estudio aún no sabemos ni qué compañía lo va a hacer. Esperemos en cualquier caso que nos den la razón porque los taxistas conocemos el sector mejor que cualquier empresa externa. Entendemos que a lo mejor las circunstancias de la ciudad han cambiado. Ahora tenemos metro, tranvía, VTCs, bicicletas, patinetes, etc. Pero deberá ser este estudio de viabilidad de una empresa consultora privada la que tenga que poner rumbo y determine la cantidad de taxis que debe haber. A lo mejor en lugar de rescatar 30 licencias hay que rescatar 12 o 15, pero habrá que adaptar el taxi a las circunstancias y a la realidad que nos manden.

G.T.- A nivel interno, en lo que respecta a la asociación, ¿qué objetivos se han planteado durante esta legislatura?

D.C.- Nuestro objetivo y deseo es seguir creciendo en todos los niveles. Es cierto que estábamos un poco huérfanos en lo que respecta a las redes sociales que ahora están tan de moda. Morales tenía una junta directiva de gente que a lo mejor pertenecía a otra generación y poco a poco nos hemos ido incorporando gente más joven. En los dos meses que llevamos hemos abierto un Facebook oficial de la entidad, Twitter, un canal en Instagram y YouTube. Hemos incorporado muchas cosas, como también un grupo de difusión de WhatsApp. Luego las estructuras de la propia entidad también se deben modernizar, debemos hacer una página web que sea más intuitiva, más interactiva con los compañeros, y que, por ejemplo, puedan descargar su factura desde la pro-

pia web. En definitiva, mejorar todos los servicios que podamos. Tenemos a disposición todo tipo de servicios y buscamos siempre lo mejor para los compañeros. Recientemente también hemos cambiado de asesor jurídico, no porque estuviéramos disconformes con el que teníamos, pero hemos buscado un cambio de aires porque la persona que estaba con nosotros también estaba un poco agobiada. Era momento de darle un cambio de rumbo.

Nosotros además no tenemos emisora, en Sevilla existen dos emisoras ya, Radio Taxi y Tele Taxi y somos hermanos de ambas, las dos tienen las puertas de la entidad abiertas, somos muy educados y muy respetuosos con las dos emisoras y nos prestamos siem-

pre a su colaboración para lo que necesiten.

G.T.- ¿Ha mantenido contacto con la administración sevillana desde su llegada a la presidencia?

D.C.- Hemos tenido reuniones periódicas. Pero es que además se ha dado la circunstancia de que el nuevo alcalde de Sevilla apenas lleva unos días en el cargo y nosotros solo llevamos dos meses. Pero a finales de enero nos recibió. Recibimos una llamada de que quería hablar con nosotros y al día siguiente tuvimos la primera toma de contacto donde le transmitimos todos los deberes que con respecto al taxi dejó sin hacer Espadas.

Javier Izquierdo

“Tenemos que convertirnos en una pieza clave de la movilidad del siglo XXI”

El nuevo presidente de la Unión Sevillana del Taxi es consciente de los cambios tan importantes que se están sucediendo en la movilidad de las ciudades en los últimos años. Por ese motivo, Capelo considera fundamental que las administraciones tengan en cuenta que el taxi debe ser una pieza importante en la nueva movilidad sostenible que va a abarcar las ciudades del futuro.

“Uno de los principales objetivos y desafíos que tiene que tener el taxi a nivel nacional es que deben vernos como un elemento proactivo que sea capaz de encontrar soluciones a la movilidad urbana”, apunta Capelo. “Debemos conseguir que se disocie al taxi del conflicto y nos tienen que integrar en los planes estratégicos de movilidad de las grandes ciudades porque el taxi tiene que ser un elemento clave”.

“Vamos a trabajar mucho porque no nos negamos a la movilidad futura de las ciudades, pero los políticos también tienen que ser responsables de no abandonar al taxi, no aparcarlo en un rincón”, defiende el presidente de la UST, que asegura que “un taxi en buen funcionamiento es el elemento más eficaz de la movilidad”. “Los patinetes, las bicicletas, eso queda reservado para la gente más jóvenes. Son transportes auxiliares. Nosotros tenemos que convertirnos en una pieza clave de la movilidad del siglo XXI”.



“Un taxi en buen funcionamiento es el elemento más eficaz de la movilidad”



SABEMOS QUE UNA HERRAMIENTA IMPRESCINDIBLE 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

Indignación entre los autónomos

El año no ha empezado bien para los autónomos tras conocerse el nuevo plan de cuotas del Gobierno. Aunque la idea en origen es buena, pagar según ingresos, el colectivo no ha dudado en protestar ante lo que han considerado una subida real de las cuotas. El plan, que entraría en vigor en 2023, propone trece tramos de cotización de los 600 euros de ingresos mínimos a superar los 4.050 euros mensuales.



José Luis Escrivá, Ministro de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones de España, les ha dado un disgusto a los autónomos. Su nuevo plan para que paguen según sus ingresos, que haría que dos de cada tres autónomos paguen menos cuota de la que pagan ahora, según el propio ministro, no ha convencido al sector, que lo considera una subida real de las cuotas.

Aunque el pago de cuota según ingresos es una reclamación histórica del colectivo, actualmente con el RETA los autónomos eligen cuál va a ser su base de cotización y pagan en función de ella; la propuesta de Escrivá les obligaría a pagar según sus ingresos, para lo que propone 13 tramos de cotización, desde los 600 euros de ingresos mínimos a superar los 4.050 euros mensuales. Esto implica que los que ingresan hasta 600 euros tendrán que pagar una cuota de 184 euros, lo que supone el 30,6% de sus ingresos, que es la base de cotización que ya hay actualmente. Por su parte, quienes más ingresan tendrán que pagar al mes 1.267 euros, el 31,28% de los ingresos, siempre que se ganen 4.050 euros al mes. Este nuevo modelo de cotización (con una cotización mínima desde los 183,60 mensuales, a una máxima de 1.266,66 mensuales) aplicable a partir de 2023, supone un incremento considerable de la cuota para más de 4.400.000 autónomos (con un periodo de incremento progresivo de las cuotas desde 2023 a 2031), que verán reducidos drásticamente sus ingresos netos y, por ende, su

poder adquisitivo.

Entre las principales críticas, los autónomos se quejan de la enorme descompensación entre la bajada de cuotas a aquellos autónomos que ingresan menos del SMI (una bajada máxima de 97,92 al mes) y la subida de cuotas a quienes ingresan más (con una subida de hasta 914,76 al mes). Un desequilibrio de más del 40% en algunos casos. Además de ello el autónomo pierde la libertad de decidir la base de cotización en función de sus circunstancias personales.

No obstante el Gobierno ha anunciado que el plazo para aplicar al completo la propuesta será de nueve años, evaluando cada tres años la situación. Esto quiere decir que los autónomos comenzarían pagando en 2023 cuotas de entre 281,52 euros -los que menos ganan- y 351,9 -los que más- y la diferencia iría aumentando. Las obligaciones tributarias de los que menos ingresos cotizan se reducirían así hasta los anteriormente mencionados 184 euros y los que más ganan llegarían a contribuir hasta con 1.267 euros como máximo.

No obstante, el ministro ha anunciado que este cambio estará acompañado de una mejora de algunas prestaciones, facilitando el

**El Gobierno propone
13 tramos de
cotización**

por el nuevo sistema de cuotas

acceso al conocido como 'paro de los autónomos', la prestación ordinaria que existía por cese de actividad. Además, ha asegurado que pretende crear una prestación extraordinaria para "emergencias", como la que ha existido durante la pandemia y que llegó a dar cobertura a 1,5 millones de trabajadores.

Difícil negociación

Sin embargo la negociación está siendo complicada y tras varias reuniones, las diferencias entre los diferentes actores están ralentizando el proceso. Desde las asociaciones piden al Ejecutivo que aclare qué se considerará como "ingresos reales" para calcular las nuevas cuotas. Desde ATA, su vicepresidente, Celia Ferrero, adelantó que el Gobierno les ha informado de que han mantenido una reunión con la Agencia Tributaria con el fin de solventar lo que ellos consideran un "gran obstáculo", que los ingresos reales de los autónomos sean "reales de verdad". Esto supondrá, para Ferrero, "mayores obligaciones" para los autónomos, que "tendrán que hacer la declaración de la renta al eliminarse el máximo exento, aunque luego tengan que tributar o no".

Por su parte, desde UATAE, su secretaria general, María José Landaburu ha solicitado que las bases de cotización se fijen atendiendo al beneficio de la actividad. Esto significaría que las cuotas se basen según los ingresos de los autónomos una vez se descuenten los gastos necesarios para realizar la actividad, incluidas las amortizaciones y las propias cuotas. Además, en su propuesta alternativa pedirán reducir el tiempo de transición hasta el nuevo sistema.

La organización de autónomos UPTA, por su parte, también ha pedido acortar el plazo de adaptación de nueve a seis años y que 2023 sea el año en el que más se note la rebaja de cotizaciones a quienes actualmente están pagando más de lo que les corresponde y, al mismo tiempo, los que más ingresan empiecen a pagar más. La idea de UPTA es que en los tres primeros años de implantación se haga la mayor parte del recorrido. Y es que en aquí tienen claro que el sistema actual es "absolutamente injusto". En su opinión, "lo que hay que hacer es rebajar la carga contributiva

a la seguridad social de los que menos pueden y mayor los que más pueden".

Afán recaudatorio

ATA discrepa de sus homólogas y cree que el nuevo sistema es más injusto que el actual, genera desigualdades y es, en definitiva, una reforma que llevaría a los autónomos a la ruina y supondría el hachazo definitivo para muchos. En su opinión, el Gobierno quiere lograr una recaudación adicional de 2.000 millones de euros cada año hasta 2031 con esta reforma de las cotizaciones, para lograr

así cubrir con objetivos pactados con Europa. Una propuesta "inasumible" con un claro, en su opinión, "afán recaudatorio".

"El propio ministro dice que dos de cada tres autónomos van a cotizar menos y es evidente que a menos cotización habrá menos prestación", señalan desde esta organización que no ha dudado en calificar de "mentiras" algunas de las afirmaciones realizadas por el Ejecutivo. Es falso, insisten, que el 87% de los autónomos cotizan en la base mínima. "En España hay uno de cada tres autónomos que son societarios y cotizan por una base superior al salario mínimo, de 1.200 euros".

Las asociaciones piden que se tengan en cuenta los ingresos netos



Protestas desde el taxi

La Federación Andaluza de Autónomos del Taxi (FAAT) también ha rechazado la propuesta ya que considera que llevará a muchos taxis a la ruina al no tener en cuenta los altos gastos que conlleva la actividad y fijarse únicamente en los ingresos.

La organización se opone a los términos en los que se han dado a conocer esta reforma de las cotizaciones por ingresos reales de los autónomos, al "no cumplir con el objetivo de ayudar aquellos que menos facturas, especialmente en momentos con grandes bajadas de facturación como lleva dos años sufriendo el sector del taxi". "El incremento de cuotas rematará la economía de muchos taxistas que aún no se han recuperado del esfuerzo económico realizado durante la pandemia", ha asegurado Miguel Ruano, presidente de la FAAT. "El taxista es el que más amortización tiene puesto que debe actualizar varios dispositivos, así como el propio vehículo con mucha asiduidad", ha manifestado el representante sectorial en Andalucía, que insiste en que con esta reforma el sector del taxi es uno de los colectivos que puede verse "más perjudicado". La FAAT recuerda que en Andalucía hay 9.219 taxistas autónomos y ante esta reforma solicita que "se les escuche y las mesas de negociación cambien radicalmente esta propuesta de reforma"

Ayuso se posiciona a favor



Isabel Díaz Ayuso durante un acto con la plataforma de movilidad Uber

Días después de aparecer en un acto de la empresa privada de movilidad Uber, Isabel Díaz Ayuso, en un intento de calmar las aguas tras una intensa polémica, ofreció unas declaraciones en televisión en las que reconocía la labor y el trabajo de los taxistas y en las que, además, se posicionaba públicamente y de forma clara en favor de la liberalización del servicio de taxi para que los profesionales puedan “trabajar las horas y los días que quieran”.

En el programa de Espejo Público, la presidenta de la Comunidad de Madrid aseguró el pasado 31 de enero que ya es hora de liberalizar el sector del taxi. La líder regional se manifestó además como una “firme defensora y usuaria del servicio de taxi” y anunció que habrá ayudas destinadas a que “modernicen sus flotas, cambien su imagen y se digitalicen” para que puedan competir mejor con las VTCs.

Estas declaraciones, como decimos, se produjeron días después de que saltase la polémica en el sector del taxi madrileño. La presidenta de la CAM acudió a un acto de Uber y allí aseguró que regulará, a través de una Ley Ómnibus, la legislación en materia de transportes para que las VTCs puedan seguir prestando servicio en suelo urbano una vez finalice la moratoria del decreto 13/2018 aprobado por el entonces Ministro de Fomento, José Luis Ábalos.

“No se trata de que a las VTCs les vaya peor, se trata de que al taxi le vaya mucho mejor”, explicó Díaz Ayuso. “El decreto Ábalos nos pasaba a las comunidades autónoma la mayoría del problema. Ahora lo que tenemos que hacer es actualizarlo o que desaparezcan las VTCs. Yo no quiero eso. Madrid es una región libre que apuesta por la competencia”, aseguró la presidenta de la CAM.

Dejando claro que permitirá a las VTC seguir prestando servicio, Ayuso reiteró, en un intento de rebajar la tensión, que defiende al sector del taxi. La líder regional indicó que el taxi “necesita ayudas y un enfoque diferente para competir con las VTCs”. “Es un sector que

ha cumplido siempre con las normas, de gente trabajadora que ha venido de todos los rincones de España a trabajar y ahora han cambiado las normas y por eso hay que ayudarle”, indicó.

Para mejorar la recaudación de los taxistas, la presidenta regional defendió que es necesaria una liberalización de horas y días en la prestación del servicio de los taxistas. “Con los cálculos que hemos hecho podrían recaudar un 60% más de lo que están cobrando porque tienen muchas restricciones de horarios y días”, manifestó Díaz Ayuso, al tiempo que hizo hincapié también en la necesidad de una mayor digitalización en el sector.

Controlar el crecimiento de las VTCs

Pese a su posicionamiento a favor de la libre competencia entre taxis y VTCs, con respecto a estas últimas, Díaz Ayuso indicó que “no pueden seguir proliferando de manera desmesurada” y también anunció que tienen que “empezar a pasar por unos exámenes como los pasan los taxistas”. “Quiero que la gente que se suba a una VTC estén en manos de alguien que sabe exactamente lo que está haciendo”.

En el sector, ante la posición pública evidenciada por la presidenta regional hay dos vertientes. Por un lado, hay unanimidad, y así lo evidenciaron a través de un comunicado en la posición contraria en la Ley de Medidas Urgentes o Ley Ómnibus con la que pretende regular las VTCs. Sin embargo, en lo que respecta a la liberalización del sec-

“El taxi necesita ayudas y un enfoque diferente para competir”

de la liberalización del taxi

El taxi madrileño amenaza con movilizaciones

El pasado 17 de enero, dos días después de que Ayuso defendiese la Ley Ómnibus regional con la que pretende regular las VTCs para que puedan seguir prestando servicio en suelo urbano, las asociaciones representativas del taxi en Madrid anunciaron que solicitarían una reunión inmediata con la presidenta. De no recibir respuesta a esa petición, el taxi, tal y como advirtió en un comunicado, “estudiaría los actos de protesta que garanticen el futuro del colectivo del taxi de Madrid”.

Federación Profesional (FPTM), Asociación Gremial (AGATM), Asociación Madrileña (AMT) y Élite Taxi Madrid firmaron el documento en el que aseguraban que el sector “sabe trabajar conjuntamente como ya ha demostrado anteriormente” y sostenían que las declaraciones de la presidenta regional suponían “un ataque contra los más de 25.000 trabajadores que constituyen el colectivo del taxi en la Comunidad de Madrid”.

Las organizaciones informaron que van a trabajar con todos los grupos políticos para “hacerles ver la necesidad de diferenciar claramente ambos sectores, tal y como determinan las sentencias judiciales, incluida la sentencia del Tribunal Supremo del 4 de junio de 2018”.

Además, y con carácter inmediato, el sector del taxi anunció que solicitará una reunión, no solo con la presidenta Isabel Díaz Ayuso, sino también con el consejero de Transportes, David Pérez García, así como con el consejero de Economía, Javier Fernández-Lasquetty, con motivo de la futura aprobación de la denominada Ley Ómnibus que modificará la legislación de transportes para permitir trabajar a las VTCs en suelo urbano una vez se acabe la moratoria del Decreto Ábalos. Desde el taxi advirtieron que, si no reciben respuestas satisfactorias a estas peticiones, estudiarán distintos actos de protesta con los que garantizar el futuro del colectivo.



“Los profesionales deben trabajar las horas y los días que quieran”

tor del taxi, ahí las posiciones de las distintas asociaciones se dividen. Federación Profesional del Taxi (FPTM), mayoritaria actualmente en la representación sectorial del taxi madrileño, lamentó “profundamente” las palabras de Ayuso sobre su intención de liberalizar los horarios del servicio, en lo que supondría “abandonar a su suerte al sector”.

Julio Sanz, presidente de FPTM, exigió públicamente a la líder regional que “excluya las competencias de transporte de su recién aprobada Ley Ómnibus” que haría que los taxistas pudiesen trabajar 24 horas diarias los siete días de la semana.

“Desde FPTM no podemos mostrar otra cosa que no sea sorpresa e indignación con la decisión de Ayuso de querer justificar esta medida como un paso más hacia la modernización de un sector que lleva más de diez años impulsando medidas que lo hagan crecer en calidad en el servicio y en el cumplimiento de leyes de eficiencia energética”, indicó el presidente de la organización de taxistas.

Con respecto a la intención de liberalizar el sector, Sanz recordó que el propio colectivo del taxi en el mes de diciembre, a través de un informe realizado por la consultora SigmaDos, manifestó de forma evidente su negativa a que se produjeran modificaciones en la regulación horaria. “Un dato más que hace que no se entiendan las intenciones de Ayuso cuando dice regular en pro de un sector”, indicó el presidente de FPTM.

Sin embargo, en este asunto, tanto la Asociación Gremial del Taxi de Madrid (AGATM) como la Asociación Madrileña del Taxi (AMT) se han mostrado favorables a flexibilizar la oferta de taxi y acabar con la regulación horaria actual que rige en el colectivo. Ahora, y tras anunciarlo el propio Ayuntamiento de Madrid a finales de 2021, falta por saber cuál será el siguiente paso de una administración que parece decidida a liberalizar los horarios de prestación de servicio, algo en lo que parece no estar de acuerdo una parte considerable del colectivo.

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



VALORACIÓN
SIN COMPETENCIA

Señor González ☎ 670 91 43 91

Fenadismer y el taxi demandan un plan ante la brutal subida del gas natural



Denuncian una subida del gas natural del 300% en cuestión de meses

La brutal subida de más de un 300% que ha experimentado el precio del gas vehicular en las estaciones de servicio durante los últimos meses ha llevado a ocho asociaciones de diferentes colectivos, entre los que se encuentra el sector del taxi, a dirigir una carta conjunta a la Ministra de Transportes demandando un plan de emergencia que “permita la supervivencia de los autónomos y empresas afectadas”.

En la carta, firmada entre otras por organizaciones como Fenadismer y Antaxi, se recuerda que en la actualidad son más de 32.000 los vehículos existentes en España propulsados por gas natural, y se insiste en que los autónomos, empresas y particulares que en su día apostaron por vehículos de gas natural como apoyo a la descarbonización y mejora del medioambiente “se encuentran en una situación crítica”.

Las entidades firmantes ponen de relieve que los autónomos y empresas de transporte que apostaron por el gas natural han contribuido a que el sector lleve años “logrando significativos ahorros en emisiones”. Sin embargo, tras la pandemia, la estabilidad de precios de este carburante se ha visto alterada “asistiendo a una crisis energética sin precedentes que se ha traducido en un incremento del 365% del coste en el mercado ibérico en el año 2021”.

Ante esta difícil situación, las asociaciones que han pedido soluciones al Gobierno han pedido apoyo a las administraciones públicas con “acciones inmediatas para impedir la quiebra económica de las empresas de transporte”. Entre las medidas demandan una subvención directa para las compañías afectadas durante el tiempo que dure la crisis.

Los socios de FPTM elegirán su nueva Junta directiva el próximo 16F

El 16 de febrero los socios de la Federación Profesional del Taxi de Madrid (FPTM) están convocados a una Asamblea General Extraordinaria para la celebración de las elecciones a los vocales de la Junta Directiva. La votación se celebra en las oficinas de la organización desde las 9.00 hasta las 18.00 horas.

Los socios que acudan a votar deben estar al corriente de pago y acreditarse con el DNI o el pasaporte en vigor. FPTM ha recordado que el voto debe hacerse de forma presencial en la Calle Payaso Fofó nº24 ya que no está reconocido en los estatutos de la asociación el voto delegado.

Desde FPTM animan a los socios a que participen en las elecciones y al cierre de esta edición eran dos las candidaturas que se habían postulado para dirigir la entidad. Se trata de la actual junta directiva encabezada por Julio Sanz y de la candidatura con el nombre “Apoyemos”. Es importante aclarar que en las elecciones de Federación resultan elegidos nueve vocales, los más votados, y luego son éstos los que eligen los cargos definitivos de la Junta directiva.



Los socios podrán votar entre las 9.00 y las 18.00 horas

La Generalitat Valenciana crea la Oficina del Taxi

La Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad ha anunciado que va a poner en marcha la Oficina del Taxi de la Generalitat Valenciana con el principal objetivo de impulsar al sector del taxi y dotar de medios técnicos y modernos la atención a los profesionales del colectivo.

Durante el Pleno del Consejo del Taxi que se celebró a finales del mes de enero y que estuvo presidido por la secretaria autonómica de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible María Pérez; la administración señaló además que la Oficina del Taxi se encargará también de la realización de estudios técnicos en el sector en relación con la oferta y la demanda, comparativas con otras regiones, y se abordarán aspectos jurídicos y tecnológicos relativos a la actividad del taxi.

En la reunión también se abordó la posibilidad de incluir un módulo dedicado al servicio del taxi en la aplicación planificadora de viajes “GVA EnRuta”. Esta app, impulsada por la propia administración, proporciona a los usuarios de la web y de los dispositivos móviles alternativas de transporte sostenible en la Comunidad Valenciana.

La Confederación de Taxistas Autónomos de la Comunidad Valenciana explicó en un comunicado que les gusta “la idea de contar con más personal y medios tecnológicos para mejorar en la prestación del servicio de taxi”, aunque prefirió mostrarse escéptica ante estas iniciativas ya que, según explicó la organización, “la experiencia nos demuestra que no se suelen cumplir las expectativas”.

**SI ERES SOCIO SACA
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**

STAC denuncia fallos en la documentación de VTCs



Taxistas catalanes denuncian que las VTC no cumplen la normativa ITV

El Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC) ha denunciado el incumplimiento por parte de propietarios de vehículos de alquiler con conductor (VTC) de la normativa de la ITV por no tener la documentación del coche en regla. La organización representativa de los taxistas en Cataluña ha reclamado que, con la renovación de los visados, los titulares de estos vehículos deberán presentar los documentos tal y como marca la normativa.

En una carta remitida a Mercè Rius Serra, directora de Transports i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya, el STAC ha solicitado a la administración que “se pongan manos a la obra en el tema de las ITV de los vehículos de alquiler con conductor”, exigiendo a los propietarios de estas autorizaciones que presenten la documentación tal y como marca la norma, así como que conste su finalidad.

La asociación de taxistas explica que tal y como queda reflejado en la página web, si alguno de los vehículos es de alquiler, el destino del mismo debe figurar en el permiso de circulación como “público-arrendamiento sin conductor”.

Desde el STAC solicitan en que se dé solución a este hecho lo antes posible, ya que consideran que se está incumpliendo la legislación vigente. “Es un hecho gravísimo que consideramos que nos causa un agravio comparativo con un sector que en la práctica está haciendo el mismo trabajo que nosotros”.

Miguel Ángel Martín, nuevo presidente de Aumat

La Asociación Unificada Malagueña de Autónomos del Taxi (Aumat) tiene nuevo presidente. Miguel Ángel Martín ganó las elecciones que celebró la organización el pasado 26 de enero, imponiéndose a la candidatura liderada por Pedro Jesús Ruiz que representaba la línea continuista ya que ocupaba la vicepresidencia hasta ese mismo día.

La participación fue escasa -solo acudieron a votar 326 taxistas de los 986 socios que forman parte de Aumat-, y la candidatura encabezada por Martín obtuvo 182 votos frente a los 123 apoyos obtenidos por Ruiz. 16 papeletas se registraron en blanco y tres votos resultaron nulos.

De esta forma Martín, que hasta hace unas semanas estaba al frente de la Asociación Malagueña de Autónomos del Taxi (Amat), dirigirá a partir de ahora Aumat, la organización mayoritaria en Málaga, y que además ostenta la presidencia de la Confederación del Taxi de la Costa del Sol, que aglutina a toda la flota del litoral malagueño.

Junto a Miguel Ángel Martín, en la nueva junta directiva de Aumat estará Pablo Álvarez como vicepresidente, Pedro Rodríguez será el secretario; Susana Rubí ocupará el cargo de tesorera; Iván González será interventor; y Antonio Ocón ocupará el puesto de vocal.



Los socios de Aumat eligen a Miguel Ángel Martín como nuevo presidente

La Fiscalía pide cuatro años de prisión para Miguel Ángel Leal

Por un supuesto uso ilícito de la tarjeta bancaria de la entidad, la Fiscalía ha solicitado a la Justicia madrileña 136.000 euros y cuatro años de cárcel para Miguel Ángel Leal, ex presidente de la Asociación Gremial de Madrid (AGATM) entre 2015 y 2019.

La organización presentó una denuncia por los gastos y el uso que realizó de la tarjeta Leal mientras ejerció el cargo de representación de la entidad. La actual junta directiva que dirige AGATAM se reafirmó en esta denuncia y se encuentra a la espera de la resolución judicial que deberá dirimir la responsabilidad de Leal en el uso de la tarjeta bancaria.

Gremial Madrid solicita seis años de prisión para el ex presidente por una administración ilícita del patrimonio de la asociación. Sin embargo, la Fiscalía rebaja la petición de pena de prisión a cuatro años, además de 136.000 euros por esas actuaciones.

Ante las informaciones, el propio Leal explicó en un comunicado que desea “que el juicio sobre este asunto se celebre cuanto antes” para “poder demostrar” su inocencia.

El que fuera máximo representante de Gremial Madrid aseguró que ni él ni su abogado han recibido todavía ningún documento por parte de la Fiscalía y lamenta que se esté “creando un juicio paralelo” que le está conllevando daños morales.



Miguel Ángel Leal fue presidente de AGATM entre 2015 y 2019

La Feria del Taxi del año 2020, pospuesta por tercera vez



A menos de un mes de su fecha de celebración, Sinergia Events decidió cancelar el evento

La Feria del Taxi, cuya celebración estaba prevista para los días 19 y 20 de febrero 2022, ha vuelto a quedar suspendida en lo que iba a ser su edición 2020. Se trata de la tercera vez que Sinergia Events, empresa organizadora del evento, cancela y modifica sus fechas. En esta ocasión han apuntado al "contexto actual provocado por la variante Ómicron" como justificación.

Esta nueva variante del coronavirus no ha impedido, sin embargo, que otras ferias de mayor afluencia se hayan celebrado sin mayores problemas. Es el caso de Fitur, que abrió sus puertas en IFEMA, recibiendo la llegada de una multitud de visitantes.

Las razones, por lo tanto, podrían estar relacionadas más por motivos económicos que los directamente apuntados por la empresa a la situación de la pandemia. De esta forma, Sinergia Events vuelve a aplazar la celebración de una feria que ya suspendió en el año 2020 por motivos de sobra conocidos, pero que también aplazó la celebración prevista para noviembre de 2021.

En aquella ocasión, la cancelación se confirmó en el mes de septiembre, a apenas cuarenta días de que tuviera lugar, y los motivos se debían a que desde la empresa organizadora no se cumplieron, en principio, las expectativas previstas a nivel de expositores.

Ahora Sinergia Events ha comunicado que su idea es celebrar finalmente la feria en IFEMA hacia principios de verano.

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

El Supremo desestima unas reclamaciones patrimoniales de taxistas de Barcelona



Un centenar de taxistas reclamaban al Estado una indemnización

El Tribunal Supremo ha desestimado un recurso formulado por un centenar de taxistas de Barcelona que reclamaban indemnizaciones por daños y perjuicios al Estado por su inactividad en el crecimiento de autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor (VTC).

La sentencia, dictada por el Supremo el pasado mes de noviembre, desestima numerosas reclamaciones patrimoniales hechas al

Consejo de Ministros por los daños que les habrían ocasionado a estos taxistas ante la inactividad del Estado de no tomar medidas para frenar el imparable crecimiento de las VTCs.

Los magistrados han dado validez a las decisiones adoptadas por el Estado en materia de arrendamientos de vehículos con conductor y afirma en su resolución que no se ha quebrado la seguridad jurídica ni el principio de confianza legítima en el Estado de los taxistas.

En una dura sentencia para los taxistas que reclamaron estas indemnizaciones, la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Supremo expone que no hay ningún derecho adquirido por el sector del taxi, ni cabe cuestionarse la legalidad de la Ley Ómnibus de 2009 que liberalizó el sector de las VTCs.

En otro orden de cosas, pero relacionado con la normativa de VTCs, el Alto Tribunal recalca que el decreto Ábalos aprobado en 2018 “no comporta propiamente perjuicio alguno para los titulares de las licencias de taxi, sino un beneficio, porque restablece un porcentaje de licencias, que no era una exigencia de normativa alguna, y altera el régimen de explotación” de las VTCs.

Por todos estos motivos, el Supremo ha decidido desestimar el recurso de este grupo de taxistas que se organizaron colectivamente para esta reclamación y que ahora deberán, además, pagar 4.000 euros de costas procesales.

Abren expediente a Élite BCN y Taxi Project tras una denuncia de Uber

La Autoridad Catalana de la Competencia (ACCO), tras una denuncia interpuesta por Uber, ha abierto un expediente a la Asociación Profesional Élite Taxi Barcelona y la Asociación Taxi Project 2.0 por una supuesta “conducta anticompetitiva” que consistiría en “actos de boicot, prácticas agresivas y actos de denigración” incitando a los taxistas a que no se adhieran a la plataforma denunciante.

Uber habría denunciado que ambas organizaciones estarían incitando a sus taxistas asociados y al resto de profesionales del AMB a que no se adhieran a su aplicación o a darse de baja del servicio con el objetivo de que no pueda ofrecer servicios de intermediación de transportes de viajeros con taxi. Esto podría suponer una conducta anticompetitiva y por ese motivo la ACCO ha decidido abrir un expediente a ambas organizaciones.

Alberto “Tito” Álvarez, coordinador de Élite BCN y Taxi Project, al cierre de esta edición, anunció la convocatoria de una gran protesta para el 10 de febrero en respuesta a lo que desde las organizaciones denunciadas consideran que es un “intento de amordazar al taxi”.

“Vivimos en un país donde hay libertad de expresión y a nosotros no nos va a callar nadie. Cada taxista elige libremente donde puede trabajar y si después de siete años de acoso constante de Uber ahora dicen que cuatro taxistas les están boicoteando, pues que baje un juez y lo vea”, ha indicado Álvarez.



Élite Bcn y Taxi Project anunciaron protestas en contra de esta denuncia

“Unidos seríamos invencibles”

Cuando alguien me pregunta cómo me gustaría ver el sector del taxi, lo tengo claro. Me gustaría que pensáramos un poquito más en los demás, porque pensar en los demás es pensar en nuestro propio bien. También sería bueno ver más compañerismo, y que las asociaciones tuvieran una relación más entrañable entre ellas, con relaciones periódicas y de conveniencia, como en los sectores de la ciencia, que cuando sacan algo positivo de cualquier investigación, lo publican para que los demás lo vean y todos puedan beneficiarse.

Porque creo firmemente en que la unión hace la fuerza. Incluso iría más lejos, y tenemos que ir pensando y dándonos cuenta que esa unión nos tiene que servir para nuestra existencia. Sin embargo, a pesar de que es evidente de que unidos hacemos más, todavía hay taxistas que no están asociados a una organización. El por qué, no lo entiendo y es una de las cosas que más me preocupan. Hice una campaña de 8 meses, desde enero a agosto de 2021 en las emisoras de radio del sector. Un proyecto en el que se invirtieron 12.000 euros.

Federación y Gremial emplearon el 50% del presupuesto, pero en Élite y AMT no captamos los suficientes socios para cumplir con el proyecto de emplear 3000 € cada asociación. Ahora estoy dándole vueltas para hacer otro proyecto para llegar a ese 40% de taxistas que todavía no están en ninguna asociación.

Pertenecer a una entidad no solo haría al sector más fuerte, es que seríamos invencibles porque nuestras asociaciones tendrían un potencial económico enorme. Ante el Ayuntamiento de Madrid, tendríamos la suficiente credibilidad para que jamás nos dijeran que tenemos poca representación. Si con el 60%

de del sector representado conseguimos el 60% de influencia, si el resto de compañeros que asociaran tendríamos el 100% de posibilidades de arrasar en todo lo que nos propusiéramos.

Pero para conseguirlo, es necesario llevar a cabo un cambio estructural, desde las mismas asociaciones. Nombrar un presidente y tres consejeros, que son los que llevarían la representación en todos los estamentos oficiales, lo mismo que una empresa, con la rapidez que caracteriza.

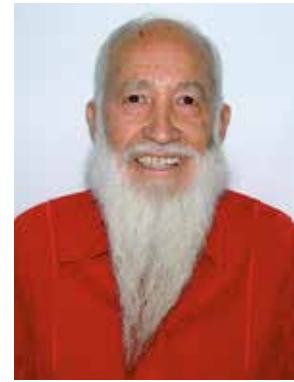
A mí me gustaría tener poder de convencimiento, y decirle al sector ¡despierta!, que estamos aletargados, que tenemos que dejar el sector donde le corresponde, para dejarles a nuestros hijos una herencia de la cual puedan vivir, y les podamos decir misión cumplida.

Un taxi de excelencia

Porque en el taxi contamos con armas muy poderosas, como el vis a vis con el pasajero, o la honradez cuando alguien se deja olvidados miles de euros y a mis compañeros



“No entiendo que Ayuso se haya pronunciado a favor de las Apps multinacionales”



Por
Matías
Martínez
Olmo
Taxista
jubilado

les ha faltado tiempo para ir a devolverlos. Un honor para el sector que dignifica a todos los compañeros por su pundonor y estimación.

También creo que, además de ser buenos y honestos para nosotros y los que nos rodean, es necesario fomentar valores como la empatía, el respeto la solidaridad o el optimismo. La empatía nos ayuda a ponernos en la situación de nuestros semejantes, nos ayuda a entenderlos, apoyarlos y ayudarlos cuando es necesario. La solidaridad es uno de los grandes valores humanos de nuestro tiempo, es el sentimiento y el principio que nos permite ayudar a cualquier ser humano en cualquier momento, en especial en situaciones de desamparo. Hay personas que consideran que el respeto está por encima de la generosidad, y viceversa, supone una satisfacción al practicarlo con nuestros pasajeros.

El taxi de España esta preparado para dar el mejor servicio a las personas más exigentes del mundo, eso es algo que tengo muy claro, por lo que no entiendo cómo la presidenta de la Comunidad de Madrid, la señora Isabel Díaz Ayuso, con su presencia en un acto de una plataforma de movilidad privada se haya pronunciado abiertamente a favor de estas multinacionales que cuentan con recursos infinitos. El taxi no puede competir con estos gigantes tecnológicos y lo que tiene que hacer la administración es velar por el sector del taxi. Un sector de profesionales.



ACCOUNTS PORTAL

Capta nuevas cuentas de abonados incorporando el nuevo Portal Corporativo. Incrementarás el número de servicios por conductor

Accounts Portal.

Control total:

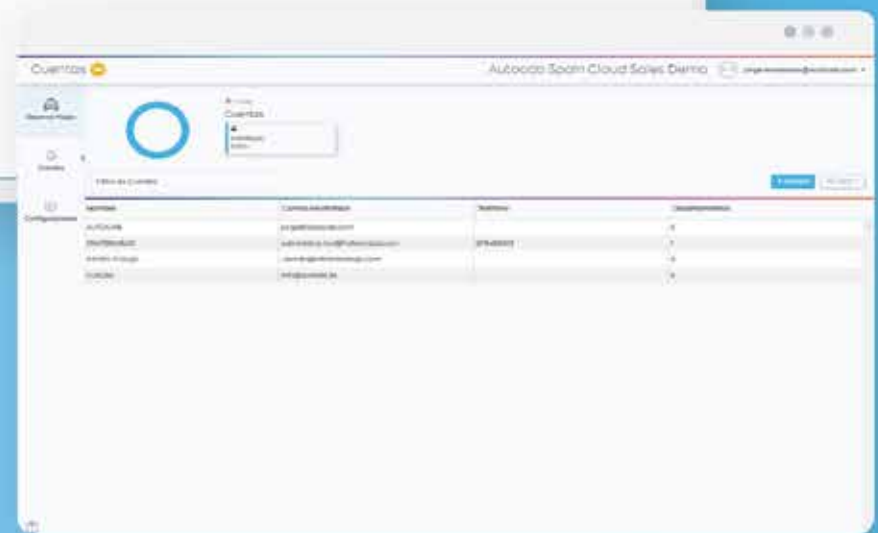
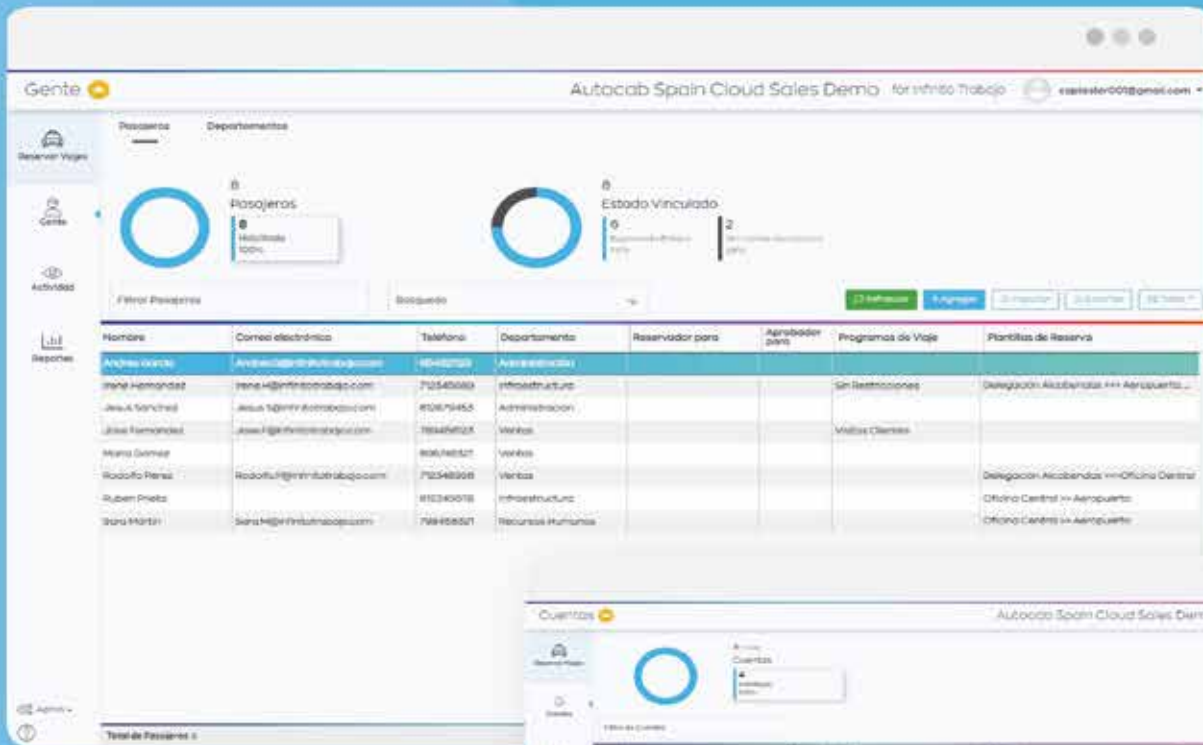
Brinda a los clientes corporativos de control y visibilidad completa sobre sus gastos de traslados en taxi, reduciendo la carga administrativa.

Reduce el volumen de trabajo:

Con el portal corporativo, reducirá el volumen de trabajo administrativo al procesar las cuenta, lo que se traducirá en ahorros de costes y mayor agilidad.

Aumenta los servicios de tu cuenta:

Accounts Portal permite captar y fidelizar nuevas cuentas corporativas, hoteles y ganar concursos públicos, lo que se traduce es mayor numero de servicios para los conductores.



autocab

¿Interesado en **Accounts Portal**?

Ponte en contacto con nuestro equipo enviando un correo electrónico a infospain@autocab.com o llamando al **+34 914 90 58 06**

o escanea este código QR para conocer más



“Nos vemos obligados a parar porque el

El Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife y la Mesa del Taxi acordaron a mediados del pasado mes de enero reducir al 50% el volumen de taxis que pueden prestar servicio para adaptar la oferta a la realidad que vive el municipio. Miguel Ojeda, presidente de Élite Taxi Santa Cruz de Tenerife, explica en esta entrevista los motivos por los que se ha tomado esta decisión y analiza la situación actual que atraviesa el colectivo en la isla.



Miguel Ojeda, presidente de Élite Taxi Santa Cruz de Tenerife

“**S**obran 232 taxis”. Así de contundente se muestra Miguel Ojeda, presidente de Élite Taxi Santa Cruz de Tenerife, organización mayoritaria en el sector en el municipio, cuando se le pregunta sobre si realmente resulta necesario reducir la oferta de servicio en estos momentos en la ciudad.

El Ayuntamiento y la Mesa del Taxi llegaron a un acuerdo a mediados de enero, tras la amenaza de una serie de movilizaciones, y concretaron que se debía reducir al 50% el número de taxis que prestan servicio diariamente. Esta medida, de carácter temporal, no solo se debe a la situación específica que atraviesa el colectivo por el coronavirus, sino también al exceso de taxis que desde hace años hay en Santa Cruz de Tenerife donde aún se supera la ratio idónea de 2,5 taxis por cada mil habitantes.

La Gaceta del Taxi. - El reciente acuerdo al que han llegado en la Mesa del Taxi con el Ayuntamiento para reducir la oferta de forma temporal, ¿en qué porcentaje se debe a la situación provocada por la pandemia?

Miguel Ojeda. - Diría que la propuesta de reducir la oferta del servicio de taxis tiene que

ver al 50% con la pandemia y al otro 50% por el exceso de licencias que existe en Santa Cruz de Tenerife desde hace bastantes años. Estamos todavía un punto por encima de la ratio ideal que deben ser 2,5 taxis por cada mil habitantes. Ahora estamos en un 3,5 y consideramos que lo correcto es que haya en nuestro municipio en torno a 500 taxis.

G.T.- La regulación tiene carácter transitorio, ¿cuándo se podrá revisar?

M.O.- La intención de Élite Taxi es que la regulación de la oferta se revise cuando nosotros los taxistas, que somos los que estamos en la calle, veamos una demanda más que suficiente que nos obligue a tomar la decisión de comunicárselo al Consistorio y aumentar la flota. Mientras nosotros, que somos el termómetro real para tal fin, no veamos esta situación no la comunicaremos y seguiremos manteniendo el 50%. Además, hay que tener en cuenta por ejemplo que las fiestas de carnavales se van a retrasar o han quedado prácticamente suspendida. Es decir, la limitación de la oferta va más allá de las restricciones sanitarias que pueda establecer la administración y nacería de nosotros ampliar o no la oferta.

Ayuntamiento no ha hecho su trabajo”

“Debemos rentabilizar nuestras horas de trabajo”

G.T.- Se trata de rentabilizar las horas de trabajo reduciendo los costes.

M.O.- Exactamente. Los gastos de consumo de nuestra empresa, el taxi, cada día son más altos. Para que se entienda bien, arrancar un vehículo a día de hoy, simplemente arrancarlo sabemos que nos va a costar en torno a 45/50 euros por día entre gastos de consumo de gasoil, gomas, aceites, impuestos, etc. Si arrancamos todos los vehículos todos los días, los gastos se van a multiplicar. Tenemos que intentar hacer la máxima cantidad de kilómetros ocupados y no en vacío para minimizar y rentabilizar nuestras horas de trabajo.

G.T.- La medida de reducir la oferta de forma temporal, ¿no parece un parche para tapar el rescate de licencias que aún demanda buena parte del colectivo?

M.O.- Realmente es una solución provisional que, por desgracia, siempre la tiene que aportar el sector del taxi porque los sacrificados ahora mismo somos nosotros. Nos vemos obligados a parar porque la administración no ha hecho su tarea. Si la ratio estuviera en 2,5 taxis por cada mil habitantes y solo hubiese 500 taxis en la calle, aún hoy habría un exceso de oferta dada la situación de la pandemia, pero quizás podríamos parar dos días a la semana, o quizás uno. Pero sin duda que estaríamos mucho mejor. El Ayuntamiento se equivoca y claro, estos problemas que estamos viviendo nos llevó a convocar manifestaciones que en por lo general son producto de la toma de decisiones que hace de forma unilateral el concejal del Partido Popular, Guillermo Díaz Guerra. Él toma decisiones sin consensuar y cuando pregunta al sector, luego hace lo que le da la gana.

G.T.- ¿Qué sucedió para que finalmente si se llegase a un acuerdo y no se celebrasen esas manifestaciones?

M.O.- A mediados de enero salimos de la reunión con el concejal con la idea clara de mantener convocada la protesta. El encuen-



Actualmente hay 732 licencias de taxi en Santa Cruz de Tenerife

tro no dio para desconvocar la manifestación y nos hemos tenido que reunir con el propio alcalde, que se reunió con Élite Taxi Tenerife y se solventó la situación. De esta forma, como pronto posponemos hasta el mes de febrero la decisión de si nos manifestamos o no. Vamos a mantener temporalmente este plan.

G.T.- Hace constantes referencias a que sobran taxis en Santa Cruz de Tenerife, ¿cuántos taxis hay y cuantos cree que sobran?

M.O.- Actualmente tenemos 732 taxis y tengo claro que sobran 232. Ahora el Ayuntamiento se ha comprometido a iniciar un estudio socioeconómico por parte de una empresa contratada por el Consistorio. Veremos a ver. Teníamos pensado movilizarnos si esto no se lleva a cabo y de momento vamos a esperar.

Escasez en las ayudas

G.T.- Más allá de esta medida de reducir la oferta para adaptarla a la demanda. ¿Ha recibido el taxi en Santa Cruz algún tipo de ayuda para atravesar de la mejor manera la pandemia?

M.O.- Este mismo año pasado en una moción presentada y apoyada en el Pleno no

solo por el Gobierno, sino también por la oposición, es decir, por unanimidad se apostó por dar ayudas económicas Covid al sector del taxi. Esas ayudas no llegaron nunca. Sin embargo, y como dato curioso, en el municipio vecino de La Laguna si que las han dado recientemente.

G.T.- También estaban pendientes una serie de ayudas al colectivo para los vehículos adaptados.

M.O.- Esas ayudas sí que han llegado. Han llegado subvenciones para la adaptación de tres nuevos vehículos y ha llegado una ayuda para el mantenimiento de vehículos que ya estaban adaptados. Es cierto que llegó tarde, a mediados de enero, aunque la fecha límite era a finales de diciembre. Ahora también hay otra subvención pendiente para la colocación de cámaras de seguridad por valor de hasta 300 euros donde a día de hoy no ha sido cobrada y hay un montón de compañeros que han gastado el dinero y no lo han recuperado, y otros muchos no han podido colocar las cámaras porque el Ayuntamiento no ha dado la subvención.

G.T.- Centrándonos en el funcionamiento diario del servicio. Cierto es que en el tema del intrusismo y la competencia a lo mejor no tienen los problemas de las grandes ciuda-



Élite Taxi se ha convertido en pocos años en la organización referente en el sector en la isla

des peninsulares como Madrid o Barcelona. Sin embargo, ¿qué valoración hace de estos últimos años en relación con el intrusismo en el taxi en la isla?

M.O.- Estamos teniendo graves problemas de intrusismo en la zona portuaria y, sobre todo, en la zona de hoteles donde vemos una gran cantidad de vehículos de ocho o nueve plazas haciendo servicios privados en los hoteles de Santa Cruz. Este problema es continuo. Son vehículos que no tienen ningún tipo de autorización, incluso se trata de personas privadas que alquilan vehículos para luego darle un uso profesional para el traslado de personas.

G.T.- ¿Han transmitido dicho problema a la administración? ¿Qué les han dicho?

M.O.- Hemos transmitido este problema y no han hecho nada al respecto. Y es muy sencillo de atajar porque estas personas se

publicitan a diario por internet. Son fáciles de localizar y ni aún así.

Crecimiento de la organización

G.T.- Por último y en relación a Élite Taxi Santa Cruz, ¿qué valoración hace del crecimiento que ha tenido la organización en tan poco tiempo hasta convertirse en la asociación representativa mayoritaria en el sector?

M.O.- La verdad es que no deja de sorprendernos a nosotros mismos. Somos conscientes de que hemos trabajado muy duro durante los últimos cuatro años. El mandato de la Mesa del Taxi hay que recordar que es de cuatro años. Pues bien, en las primeras elecciones que nos presentamos en julio de 2017 en Santa Cruz de Tenerife había en torno a 880 licencias de taxi. Todavía estaba pendiente el plan de rescate de licencias anterior. De esas 880 licencias, Élite en su primer año sacó un 60% de los votos. Algo que fue impresionante. El perseguidor, es decir, la segunda asociación más votada sacó un 13% de votos. En aquella época fue muy sorprendente, porque nos vimos desbordados de ilusión y felicidad por el apoyo que estába-

mos recibiendo del sector del taxi. Después de cuatro años intensos, se han conseguido muchas cosas a base de luchar y el pasado verano llegaron unas nuevas elecciones donde además el concejal nos quiso imponer un voto telemático que tuvimos que frenarlo judicialmente en un contencioso-administrativo hasta que se corrigieran los fallos de dicho voto telemático. Como dato curioso, habiendo 150 licencias menos con respecto a 2017, aumentamos del 60 al 71% la representación y la segunda organización con más votos apenas obtuvo el 8%. Lo que quiere decir es que habiendo 150 licencias menos, hemos arrasado de una manera indiscutible y bueno esto solo nos obliga a llegar al 80% en las próximas elecciones como mínimo.

G.T.- ¿Cuál es el objetivo que se han marcado como organización en estos años?

M.O.- Nuestro objetivo es seguir creciendo, aumentando la representación. Nuestra misión es defender el taxi, no solo en Santa Cruz, sino en toda Canarias y en toda España. Elite Taxi Tenerife tiene algo que decir, porque además de todas las Élite de España a nivel de seguidores es la que más personas arrastra en porcentaje, porque en Barcelona son muchas personas, pero claro hay más licencias en total. Aquí nos siguen casi 500 de 700.

G.T.- Ese efecto que en Santa Cruz conservan y va a más, en otras ciudades como Madrid parece que se ha perdido. De hecho, han quedado fuera de la representación del Comité de Transportes...

M.O.- Por eso te digo. Nosotros hemos conseguido seguir adelante. No tiene más secreto que el trabajo. Hace cuatro años tenía una melena rubia preciosa y ahora soy calvo [risas]. El alcalde me está costando el pelo. Ellos son duros pero cuando nos posicionamos acaban cediendo. No pedimos nada raro y eso es lo triste. En las reuniones siempre se lo digo que para que me dicen que no si luego en diez días me van a decir que sí. Es un proceso complicado y cuando amenazamos con movilizaciones es un riesgo porque una persona que convoca lo que tiene que conseguir es el éxito y un fracaso en una manifestación supone darle la razón a la administración. Y bueno hasta ahora hemos hecho decenas de manifestaciones y el 100% ha sido un éxito y nos alegramos por esa parte.

Javier Izquierdo

“Fracasar en una manifestación supone dar la razón a la administración”



Movilidad Inteligente



YouTube

Taxigo Spain



@Taxigo.spain



@ Taxigo.spain

www.Taxigo.com

Hay otras maneras de moverse

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. CV/KW Euros



FIAT

Tipo Station Wagon GLP	1.400	120	13.960*
Talento 9 plaz PMR/ Eurotaxi	1.600	125	30.745*
Dobló GNC	1.400	120	12.919*

*PRECIOS DESDE



FORD

Custom Komby Hybrid	1.995	130/96	30.560
Custom Tourneo Hybrid	1.995	150/110	39.142
Custom Kombi L2 Hybrid	1.995	130/96	30.930
Connet L2 TDCI Diesel	1.500	120	23.970

* No se incluye matriculación

DEYSA. T 66130715 Manuel
Email: flotas_conde@deysa.com
C/ Ribera del Loira, 24. Madrid



HYUNDAI

IONIQ FL EV		136/141	33.095
-------------	--	---------	--------



KIA

Ceed Tourer PHEV e-drive	1.600	141/104	35.200
Ceed Tourer PHEV e-terch	1.600	141/104	36.650
Ceed Tourer MHEV	1.600	136/103	25.667



LEXUS

IS300h Premium	2.500	218/105	48.500
----------------	-------	---------	--------

*PRECIOS DESDE



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

CITYCAR SUR T 648041625 Anselmo
Email: vn7@citycarsur.com
c) Carlos Sainz 47. Ciudad del Automóvil. Leganés



NISSAN

Leaf 40 Kwh		150/110	32.750*
Leaf 62 Kwh		217/160	37.900
e-NV200 40 Kwh		109/80	38.545

Estos precios incluyen los descuentos de las ayudas en vigor.

Marcas y Modelo C.C. CV/KW Euros



PEUGEOT

508 Berlina Hybrid	1598	135/110	36.000*
508 SW Allure Hybrid	1598	135/110	40.000*

*PRECIO DESDE

GRUPO VELASCO T. 916 862 666
Av. Carlos Sainz, 1 Cdad. del Automóvil Leganes



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

Precios DESDE- No incluye gastos de preparación taxi, ni IVA.

RENAULT JURADO. Tel. 914 010 549
C/ Alcalá, 187. Madrid



SEAT

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



SKODA

Octavia G-TEC/ECO	1.500	131/96	19.600
-------------------	-------	--------	--------

F. TOMÉ. T 91 747 82 00 -628 118 569
c) Tauro 27. Madrid. ftome.com



TESLA

Model 3 Standar Plus	306/225	476km	49.900
Model 3 Longe Range	306/225	544km	59.680

Precios desde y sin IVA. No incluidas ayudas institucionales.



TOYOTA

Corolla Sedán ECO	1.800	125	21.650
Verso Proace /Eurotaxi	2.000	150	35.900

Precios DESDE.

TOYOTA LLORENTE. T 659320794
Av. Dr. Federico Rubio y Galí, 37



VOLKSWAGEN

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

NUEVO RÉCORD

Ya nos leen
más de 1,3 M
de personas online

Gaceta TAXI
del .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

“Intentamos dar solución a la



La Policía Local de Marbella ha recibido formación específica para combatir el intrusismo

Reforzar y garantizar el trabajo de los taxistas. Ese es el objetivo del Ayuntamiento de Marbella que ha creado una unidad especial de la Policía Local para luchar contra el intrusismo en el sector del taxi. Javier Martín González, jefe del cuerpo municipal en la ciudad malagueña, asegura que desde la Policía han querido adelantarse a la problemática y salvaguardar el trabajo de los taxistas.

En esta entrevista concedida a La Gaceta del Taxi, el jefe de la Policía Local asegura que mantienen una buena relación con el sector del taxi y que trabajan conjuntamente con las asociaciones para evitar problemas de intrusismo en el transporte en la ciudad.

La Gaceta del Taxi. - ¿Cómo surgió la idea de destinar una unidad especial de la Policía Local de Marbella para el sector del taxi? ¿Qué necesidades entendieron que había que atender?

Javier Martín González. - Todo se inició cuando empezaron a surgir los problemas por el despliegue que hubo de vehículos de alquiler con conductor. Las propias asociaciones del taxi de Marbella nos pidieron una reunión pidiendo explicaciones a ver qué íbamos a hacer. Nos solicitaban que

les informásemos de la legislación de la VTC. Se produjo una reunión en 2017 con el delegado de tráfico de entonces, y nosotros, dentro del modelo de policía que tenemos que es comunitaria, compensada y orientada a resolver los problemas se nos ocurrió la creación de una comisión de seguimiento y de información al sector del taxi de todas las novedades que pudieran surgir en materia de transportes y VTCs. Allí informaríamos sobre qué era lo que más les perjudicaba y lo que más le interesaba al sector.

G.T.- Desde entonces mantuvieron reuniones.

J.M.G.- Cuando lo propusimos, tanto los representantes de los taxistas como el Ayuntamiento lo vieron bien. Creamos una comisión donde estaba representado el sector del taxi, el Consistorio y la Policía. Nos reuníamos mensualmente y allí se exponía la problemática que tenía y nosotros como policía intentábamos atender y llevar a efectos sus demandas a través de controles y seguimiento de las VTC que se movían por Marbella. Así una vez al mes. Ese fue el origen de la comisión que se creó atendiendo las necesidades y los problemas, intentando adelantar-

nos a ellos y dar una solución desde el propio Ayuntamiento.

G.T.- ¿Cuál fue el siguiente paso de la creación de esta comisión a conformar una unidad especial destinada al intrusismo sobre el taxi?

J.M.G.- Nuestras competencias como Policía Local son las de tráfico, ordenanza y seguridad. Esas son las competencias básicas nuestras y nuestra estructura orgánica está orientada a dar cumplimiento a esas tres funciones básicas. Dentro de la rama de tráfico, lo que hemos hecho ha sido especializar a un número de personas en materia de transporte. En un principio, todos los componentes del grupo de la unidad de tráfico, que son unas 30 personas, tienen conocimientos generales en materia de tráfico y transportes, pero al frente de los controles y las campañas de seguimiento hemos puesto a un inspector, un subinspector y tres policías. Ellos llevan la voz cantante y el peso específico de todo lo que se desarrolla en torno al taxi. No quiere decir que el resto no lo haga, pero son ellos los que marcan las directrices al resto y los que están más o menos en contacto directo con los representantes del sector del taxi.

demanda de los taxistas”

G.T.- La proliferación de VTC, sobre todo en el ámbito urbano, ha obligado a los cuerpos de policía de las ciudades a una mayor formación.

J.M.G.- Así es. Y sobre todo con la proliferación de VTCs en ciertos momentos del año. La problemática como tal no se da durante todo el año. Es en los momentos estivales cuando más se agranda el problema porque es cuando más se desplazan, no solamente las VTCs del entorno, porque al ser una autorización autonómica se pueden desplazar, sino también dentro de la capacidad que tienen a nivel estatal, se desplazan VTC de otras comunidades autónomas porque ellos pueden hacer un 20% de su servicio fuera de su comunidad. La Costa del Sol en verano mueve mucha gente por lo que la problemática se nos presenta preferentemente en esas fechas. Lo que hicimos fue reaccionar tanto a la realidad que teníamos como a la petición de los miembros del sector del taxi. Intentamos darle solución y cumplimiento a la demanda que ellos proponían. No siempre se puede al 100%, tenemos muchas competencias y tenemos que atender a muchos sectores, pero si es cierto que tenemos una especial inclinación a cumplir con las demandas que ellos nos hacen. Incluso llegamos a realizar un plano del municipio donde poníamos las zonas de exclusión y les pasamos a los representantes del taxi geo posicionadas todas las paradas y los lugares donde no podían posicionarse estos vehículos. Las unidades nuestras también tenían el plano con los lugares donde no podían estar parados las VTC.

G.T.- Entiendo por todo lo que comenta que la relación con el sector del taxi en Marbella por parte de la Policía Local es bastante fluida.

J.M.G.- En realidad creo que sí. Había que preguntarles también a ellos porque las relaciones al 100% nunca se sabe. En líneas generales son muy buenas desde el momento en el que somos capaces de sentarnos en una misma mesa, poner la problemática en común, darle soluciones y hasta ahora la verdad que tanto por su parte como la nuestra ha sido bastante buena.

G.T.- Con el crecimiento importante de VTCs, ¿se ha llevado a cabo una formación específica para el cuerpo de Policía Local?

J.M.G.- No solamente hemos hecho formación específica a los agentes, sino que hemos tenido reuniones con el sector del taxi y les hemos explicado la normativa a los taxistas para que también ellos entendieran y no vieran irregularidades en todas las acciones de conductores de VTCs. Hicimos reuniones con el sector y les explicamos qué requisitos debían reunir las VTC y cuando podíamos o no denunciar. La formación específica a los policías se le amplió y al sector del taxi les explicamos como iba la normativa para que ellos no vieran fantasmas por todos sitios.

Un inspector, un subinspector y tres policías al frente de “la unidad del taxi”

Captación ilegal, la infracción más repetida

G.T.- Cuando llevan a cabo una campaña de inspección de VTCs, ¿cuál es la infracción que más detectan por parte de los conductores?

J.M.G.- En la que más reinciden es en la captación irregular y en segundo lugar en fallos de documentación. Atendiendo

a los datos, en el año 2020, realizamos 473 controles a VTC, detectamos 156 infracciones y de todas esas infracciones, 39 correspondían a la captación indebida. En el año 2021 hicimos 1.014 controles, detectamos 252 infracciones y también fue la captación ilegal la irregularidad más repetida con 62 sanciones. Todas estas infracciones nosotros las pasamos a la Consejería de Transportes de la Junta de Andalucía para que ellos inicien los expedientes correspondientes.

G.T.- Más allá del intrusismo que sufre el sector del taxi con las VTC en algunos aspectos. Con respecto a los considerados “piratas”, es decir, personas que con su vehículo privado realizan transportes sin autorización. ¿Se da este problema en Marbella?

J.M.G.- Hay muy poco. Aquí la incidencia del pirata como tal es muy baja. Se ha detectado algún caso y cuando se detecta lo que hacemos es inmovilizar los vehículos. Se han hecho unas seis inmovilizaciones desde 2017 hasta aquí. La incidencia del particular que se pone en una parada se da muy poco o casi nada. Aquí la infracción más repetida es la del VTC legal que está desarrollando su actividad que comete algún error a la hora de rellenar el documento o a la hora de ponerse a recoger clientes donde no debe. Pero la piratería como tal, no digo que sea cero, pero no es un problema acuciante como puede ocurrir en otro sitio.

Javier Izquierdo



En 2021 la Policía Local realizó 1.014 controles, detectando 252 infracciones



Renault solo venderá vehículos eléctricos en 2030

El fabricante de automóviles Renault ha anunciado que solo comercializará vehículos eléctricos a partir de 2030. De esta forma, la empresa francesa se suma así a otras marcas como Ford o Mini que ya anunciaron que apostarían por una movilidad 100% eléctrica con el cambio de década. Luca de Meo, CEO de Renault, confirmó en una conferencia de prensa en el Centro Técnico de la firma en París que al igual que otros competidores en el mercado, esta oferta exclusivamente eléctrica solo estará disponible en territorio europeo. En el resto de mercados, Renault seguirá ofreciendo vehículos propulsados con motores de combustión. En los próximos años la marca tiene previsto lanzar versiones eléctricas de modelos míticos de la compañía como el R5 o el R4. Además, ya se anunció el pasado mes de junio que desde Renault trabajarán con otras plataformas para albergar mecánicas 100% eléctricas.

Sony busca socios para lanzar sus coches eléctricos

Con el objetivo de establecerse como un fabricante más de coches eléctricos, Sony está buscando nuevos socios tecnológicos que le ayuden a entrar en el mercado de la movilidad eléctrica de la mano de su filial, Sony Mobility Inc. La empresa japonesa tiene la vista puesta en la primavera de 2022 que será cuando se inicien las operaciones.

En unas declaraciones recogidas por Reuters de la ejecutiva de Sony, la marca quiere “transformar los automóviles de maquinas de transporte a espacios de entretenimiento”. Izumi Kawanishi, responsable de la división AI Robotics de Sony, ha sido designado como el futuro director de Sony Mobility que entrará en funcionamiento el próximo mes de marzo. El objetivo de la empresa japonesa es adelantarse a otras tecnológicas como Apple o Xiaomi y ser la primera en ofrecer un coche eléctrico que además de medio de transporte, será un lugar de entretenimiento o una oficina móvil. Sony ha presentado ya dos vehículos eléctricos conceptuales. El primero de ellos, el Vision-S 01, se presentó en Las Vegas en el año 2020. El segundo, el Vision-S 01, se presentó recientemente coincidiendo con la creación de esta nueva división de Sony dedicada a la movilidad.



La mayor electrolinera de España está en Madrid

La Comunidad de Madrid cuenta desde el pasado mes de enero con la mayor electrolinera de España, con 46 puntos de recarga, 20 de ellos de tecnología ultrarrápida, que permiten cargar el 80% de la batería de un vehículo eléctrico en tan solo 10 minutos. “Se trata de un espacio de vanguardia que sitúa a la Comunidad de Madrid, una vez más, en la cabeza del cambio tecnológico y el cuidado del medio ambiente”, ha explicado la presidenta de la Comunidad, Isabel Díaz Ayuso, insistiendo en que esta electrolinera es una apuesta del Gobierno regional por la movilidad eléctrica y por aquellas tecnologías y sistemas que permiten el uso inteligente de los medios de desplazamiento. La nueva estación tiene 1.800Kw de potencia y está situada en la Ciudad de la Imagen. Es, además, pionera en el uso de tecnologías punteras de recarga, adaptada a las distintas necesidades de los usuarios. En concreto, la nueva instalación utiliza la plataforma desarrollada por EYSA para accesos, gestión y pago, que permitirá ahorrar tiempo y dinero a los conductores. Por su parte, Endesa X ha sido la compañía encargada de colocar los puntos de suministro de energía para 46 vehículos de manera simultánea gracias a 20 plazas de aparcamiento con cargadores ultrarrápidos (150 kW) y a las 26 que disponen de la modalidad semirrápidos (hasta 22kW).





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

