

La **Gaceta** TAXI

La primera revista del sector

AÑO XXVII
NÚMERO 307
MARZO 2022

Las mujeres toman las riendas del volante



- La regulación VTC en la CAM: "trampa" para FPT, "chapuza" para VOX
- Miguel Martín, presidente de AUMAT



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

Nada por sentado

La modificación de la ley para regular la actividad de los vehículos de alquiler con conductor a partir del mes de octubre de este año se ha convertido en el epicentro de buena parte de las batallas del sector a nivel nacional. Especialmente en Madrid, donde la Comunidad ha decidido tomárselo con calma y ha apurado hasta los últimos meses para sacar adelante su propuesta. Un Anteproyecto que no gusta a los taxistas, de "trampa" lo ha calificado la Federación Profesional del Taxi, pero que tampoco convence a VOX, socio de Gobierno del PP de Isabel Díaz Ayuso y partido llave a la hora de sacar adelante la normativa. Extraños compañeros de viaje que nos recuerdan que en política a veces hay que colaborar con quienes menos nos imaginamos y trabajar la diplomacia para conseguir nuestros objetivos.

En este mes de marzo, volvemos a destacar que cada vez son más las mujeres que se animan a coger el volante y lanzarse a la aventura de ser taxistas. No solo eso, sino que por primera vez ha habido más alumnas en los cursos de preparación a la cartilla motivadas por la flexibilidad y las posibilidades que ofrece una profesión que sigue siendo una alternativa laboral en alza a pesar de todas las dificultades.

Porque si hace dos años una pandemia mundial ponía patas arriba nuestro mundo, ahora es una guerra en Europa la que nos lleva a replantearnos nuestro día a día. En este editorial analizamos lo que sucede, mes a mes, en el sector, las buenas y malas noticias para más de 100.000 trabajadores, intentando poner el foco donde creemos que es importante.

Sabemos que Ucrania está a más de 3.700 kilómetros y que seguramente, como otros tantos conflictos bélicos, no nos terminará afectando directamente. Sin embargo, uno no puede dejar de pensar en que en apenas un parpadeo, todo puede cambiar, y aquello que hoy parecía vital, como la regulación a las VTCs, mañana será el anhelo de lo cotidiano frente a la incertidumbre de las armas y la destrucción. No demos nada por sentado e intentemos disfrutar de la vida, con sus luces y sus sombras, mientras nos dejen.

6. Taxómetro

- Con opinión propia

8. Primera carrera

- Por primera vez, más mujeres que hombres deciden sacarse la cartilla para ser taxistas. Una profesión que seduce a las mujeres por su libertad horaria y sus posibilidades de conciliación.



10. A fondo

- Julio Sanz, reelegido presidente de Federación Profesional del Taxi de Madrid, acudió a la Asamblea a defender los intereses del sector y califica de "trampa" el Anteproyecto publicado por la CAM.



14. Actualidad

- Javier Pérez Gallardo, de VOX Madrid, analiza la regulación de las VTCs



18. Noticias

- El Supremo resolverá en los próximos meses el 1/30
- Premio a RTT por su labor social
- Legitimada la regulación VTC en Galicia



24. En marcha

- Miguel Martín, nuevo presidente de AUMAT



28. Homologados

30. Emobility

- Noticias de movilidad sostenible



Año XXVII - Número 307 - Marzo 2022

Edita: GUSPIADA, S.L.

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

Página web: www.gacetadeltaxi.com

Directora: Pilar Glez. Matorra
pgmatorra@gacetadeltaxi.com

Redactora Jefe: Olga Lobo,
olga@gacetadeltaxi.com

Redacción: Javier Izquierdo,
jizquierdo@gacetadeltaxi.com

Colaboradores: Germán Ubillos,
redaccion@gacetadeltaxi.com

Dpto Comercial: GGM
comercial@gacetadeltaxi.com

Administración: info@gacetadeltaxi.com

Depósito Legal: M-17.622-1995



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

Especialistas, la mejor garantía para acertar



En una situación de incertidumbre financiera como en la que nos encontramos, es importante saber cómo y cuándo gestionar nuestro capital. Si bien es cierto que hace apenas un mes todo parecía apuntar a una inevitable subida de los tipos de interés por parte del BCE, el conflicto bélico en Ucrania parece que la retrasará, al menos, de momento. Aunque no hay una decisión oficial al respecto, el mercado anticipa desde hace días una moderación del ritmo de subidas de tipos de interés por parte de la Reserva Federal de Estados Unidos, antes de la guerra se daba por hecho que los tipos cerrarían este año cerca del 2%, y un retraso del primer encarecimiento del dinero por el Banco Central Europeo (BCE) desde marzo de 2020, cuyo ajuste, explicaban los expertos, oscilaría entre 25 y 50 puntos básicos; es decir entre el 0,50% o el 0,75%.

Dedicación 100% taxi

Teniendo en cuenta esta realidad, ahora más que nunca, antes de acometer cualquier operación financiera la primera premisa debe ser rodearse de un equipo de ex-

pertos, sin duda será la mejor garantía para acertar. C&M, Caballero y Marfil, ocupa un lugar preferente en este ranking, después de llevar más de 15 años asesorando, financiando y velando por los intereses del sector del taxi. Entre otras cosas acortan los plazos sin renunciar a ofrecer otras ventajas para este colectivo en la obtención de préstamos, efectivos en menos de 72 horas.

Incluso en el caso de lo que deseen comprar su propia licencia, aunque antes no hayan podido optar a ello en entidades bancarias, por no tener la liquidez suficiente o un perfil estable económicamente, tendrán una segunda oportunidad en C&M con todas las garantías.

Para Caballero y Marfil el taxi siempre es un valor fiable, por eso se realizan operaciones de cualquier importe, estableciendo

la cantidad máxima total del préstamo en función del valor de tasación homologada de la garantía aportada, hasta un máximo del 40%. Además, para una mayor comodidad en el abono del préstamo se amplía al máximo el plazo, lo que repercute directamente en la bajada de la cuota, existiendo la posibilidad de establecer periodos de carencia con el fin de ofrecer facilidad en el pago.

También disponen de otros servicios financieros especializados para ayudar a clientes en dificultad económica a través de una atención totalmente adaptada a las necesidades de cada cliente, garantizando la seguridad y compromiso con cada uno de sus clientes, ofreciéndoles un asesoramiento gratuito y personalizado, sin limitar ningún caso por complejo que parezca, resolviendo también sus temas jurídicos y legales.

Ahora que parecía que habíamos superado la crisis provocada por el Covid-19, nos encontramos en el inicio de una nueva realidad en la que, como siempre, ir bien acompañado de expertos como C&M hará más fácil afrontar cualquier toma de decisiones en el ámbito económico de forma totalmente segura.

Para C&M el taxi siempre es un valor fiable



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 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 (L)

Manu Sánchez

Responsable Geet
Plataforma en defensa
del servicio público del taxi



La Eurocámara

Poco a poco, los españoles nos hemos familiarizado con el Parlamento Europeo, también conocido popularmente, como Europarlamento o Eurocámara, que es la Institución Parlamentaria que en la Unión Europea representa directamente a los ciudadanos de la Unión. El Parlamento Europeo ejerce la función legislativa junto con el Consejo europeo, y el Consejo de la Unión europea, a partir de las propuestas de la Comisión Europea que ofrece las coberturas necesarias para la unidad del proceso de Unión representando el quehacer diario en las orientaciones políticas generales y de convivencia de Europa. Con los años, y a raíz de los sucesivos cambios en los Tratados europeos, el Parlamento ha adquirido amplios poderes legislativos y presupuestarios que le permiten fijar, de forma conjunta con los representantes de los gobiernos de los Estados miembros en el Consejo, la dirección hacia la que se orienta el proyecto europeo. En el desempeño de su papel, el Parlamento ha tratado siempre de promover la democracia y los derechos humanos, no solo en Europa, sino en todo el mundo.

La composición del Parlamento Europeo está formada por 751 diputados, es la única Institución elegida directamente por los ciudadanos, al realizarse por sufragio universal directo por un periodo de 5 años. Cada Estado miembro decide la forma que adaptarán sus elecciones garantizando la igualdad. Los escaños se distribuyen con arreglo a las cifras de población de cada Estado miembro.

Es importante indicar que los escaños se reparten agrupados por afinidades políticas y no por nacionalidades, por eso, en los últimos años hemos podido comprobar el reagrupamiento o cambio de nombre y siglas de algunos grupos políticos, como consecuencia de las entradas y salidas por parte de partidos pequeños o por determinados diputados no relativamente frecuentes que deben de incorporarse al Parlamento. Por poner unos ejemplos, en esta situación se encontraba el partido político italiano que se incorporó en un proceso de cooperación dentro del Partido Socialista Europeo en el año 2007, llamado Partido Democrático, concentrando a socialistas y liberales demócratas. También el Partido Conservador británico

“Cuando ya no somos capaces de cambiar una situación, nos encontramos ante el desafío de cambiarnos a nosotros mismos”.

Viktor E. Frankl

que había formado un grupo propio con los Demócratas Europeos (DE), y que años más tarde se fusionó con el Grupo del Partido Popular Europeo. Otro de los ejemplos lo encontramos en el Grupo Renovar Europa que es el sucesor del Grupo de la Alianza de los Demócratas y Liberales por Europa, así como el Grupo Identidad y Democracia que sucede al Grupo Europa de la Naciones y de las Libertades.

Pero esta Europa que nos pintan como solución a la globalización y los retos que ya hemos reiterado en este documento, también os aseguramos que es una Europa con muchísimos problemas. El camino de la construcción europea no está siendo fácil. (El Brexit por ejemplo acentúa el problema, o la irrupción de la tecnología con posición de dominio entre EEUU y China.

¿Acaso los ciudadanos europeos sabemos qué es lo que quiere cada grupo político?

¿Qué esperamos los ciudadanos de ellos?

Según datos obtenidos a través de los periódicos digitales, nos detallan con profundidad, - más o menos -, que, en las últimas elecciones, respecto al tema de política económica y financiera han centrado los discursos preelectorales, con la famosa crisis financiera mundial y la discusión sobre una regulación del mercado financiero más estricta. Además, se debaten posibles reformas del estatuto del Banco Central Europeo (BCE) y del pacto de estabilidad y crecimiento donde algunos están a favor y otros por supuesto están en contra. Algunos partidos también proponen medidas en política fiscal, por ejemplo, en el sentido de una armonización de los sistemas tributarios de los Estados miembros. Otro punto fuerte, es el futuro de una política social común, sobre todo la introducción de un salario mínimo europeo y la ampliación de los derechos de los trabajadores. Sin embargo, no todos los partidos hacen referencia a estos temas. El Partido Popular Europeo, NO hace referencia a una posible política social común. Sin embargo, en política económica y financiera, (ojo al dato) hace hincapié en que los sistemas sociales y de carácter público, (nacionales), no deben ser ningún obstáculo para el establecimiento general del mercado interior común al que se debe de incorporar a los sectores de servicios,

energía y transportes. Por otra parte, quiere que los sistemas de seguridad social nacionales se adapten al desarrollo demográfico y que se flexibilice la edad de jubilación para hacer posible una vida de trabajo más larga. En esta línea nos encontramos con El Grupo Europa de la Libertad y la Democracia (ELDR), quienes se pronuncia con cuestiones muy mínimas en



su programa sobre política social. Quiere una ampliación del mercado común a los sectores de energía, servicios postales, servicios financieros, ferrocarriles y sanidad. Además, quiere fomentar la libre circulación de empleados y reducir fronteras comerciales dentro del marco de la Organización Mundial del Comercio (OMC)

El Partido Socialista Europeo, exige un Pacto Social Europeo de Progreso que defina unos estándares mínimos que garanticen las políticas nacionales de seguridad social, sanidad, educación y de empleo. En este último apartado quieren introducir un salario mínimo europeo y fortalecer los derechos de los trabajadores. Además, aspira a crear un marco europeo para contratos colectivos transnacionales y fortalecer los Comités de Empresa Europeos.

Muy en línea con los socialistas nos encontramos con el Grupo Partido los Verdes Europeos (PVE) que exige la ampliación y armonización de los derechos de los trabajadores, aunque difiere en los estándares mínimos ya que están en contra de la privatización de los servicios públicos, como la sanidad y la educación, y de los servicios sociales exigiendo igualmente garantizar un nivel de vida

mínimo e incorporando el salario mínimo europeo. Con el nombre de Alianza Libre Europea-Los Verdes (ALE) exige una nueva agenda social de la UE para luchar contra la discriminación y mejorar las condiciones de trabajo, especialmente la igualdad de género en el mercado de trabajo. El Partido de Izquierda Europea

(PIE) exige la introducción de un sistema de seguridad social completa y general a nivel europeo, respecto al trabajador exigen varias cuestiones como son, la introducción de salarios mínimos europeos de un 60% de los salarios medios nacionales, el fortalecimiento de convenios colectivos y derechos de los empleados, la definición del horario de trabajo máximo en 40 horas semanales, además de los derechos de reunión, cogestión y huelga. Quiere revocar la privatización de servicios públicos como la educación, el cuidado de niños, enfermos y ancianos, el abastecimiento de agua y energía, transporte público, correos, cultura, etc. y propone una ampliación de las inversiones estatales en estos sectores.

En otras posiciones ideológicas están ubicados los partidos euroescépticos como el recién formado por el Grupo Europa de las Naciones y de las Libertades es un grupo político de derechas a extrema derecha que protagonizan las pesadillas de todo el arco parlamentario europeo porque su plan es lograr una EU menos burocrática. Defienden ante todo las políticas de sus Estados, porque las comunes las rechazan.

TALLERES FAMILY CAR

FAMILY EUROPA CAR S.L
MECÁNICA EN GENERAL



- ✓ Su taller de confianza en Valdecas
- ✓ Equipo de Profesionales a su Servicio
- ✓ Damos prioridad al Taxi
- ✓ Precios muy Económicos
- ✓ Sellamos tu libro de mantenimiento sin perder la garantía

Nº Registro Especial Talleres Mecánicos M-19521 - CIF B- 66060498

NUESTRA MEJOR PUBLICIDAD SON NUESTROS CLIENTES

C/ Puerto de la Mano de Hierro, 18; 28053 MADRID

Teléfonos 91 477 34 30 / 91 478 93 37

Móvil con WHATSAPP: 665 537 765

SOLICITA TU PRESUPUESTO
SIN COMPROMISO
PRECIO MANO DE OBRA
35€ + IVA

DISTRIBUCIONES y EMBRAGUES

- Embragues sistema original LUK o VALEO: desde el 25% hasta el 35%
- Distribuciones originales grupos PSA y VAG: desde el 25% hasta el 35%
- Distribuciones LUK, DAYCO o GATES: desde el 30% hasta el 45%
- Filtros originales PSA y VAG, en FORD y RENAULT: desde el 25% hasta el 35%
- Filtros homologados no originales: MAHLE:44% FILTRON:50% MILLARD: 65%
- Frenos ROAD HOUSE:PASTILLAS hasta 60%, KIT DISCOS Y PASTILLAS HASTA 40%

“Los tiempos han cambiado. Ya no ha



Las futuras taxistas y su profesor

Ana María, Araceli, Azucena, Elisabeth, Jessica, Lidia y Nuria. Estas siete mujeres aún no son conscientes de que ya forman parte de la historia del taxi de Madrid y de toda España. Por primera vez desde que se realizan cursos de acceso a la formación de taxistas en la capital, las mujeres son mayoría. Esta circunstancia es solo una muestra más de que el taxi ha dejado de ser un trabajo de hombres y se ha convertido también en una muy buena oportunidad laboral para las mujeres.

Durante este curso de preparación para la cartilla del taxi realizado en la sede de Radio Teléfono Taxi en Madrid durante la última semana de febrero y la primera de marzo, de 13 alumnos aspirantes a taxistas, siete son mujeres y seis son hombres. Aprovechando que durante este mes se conmemora el Día Internacional de la Mujer, La Gaceta del Taxi acudió a hablar con este grupo de trabajadoras que han visto en el taxi una opción clara de futuro a corto plazo para desempeñar su actividad profesional.

“El peso en casa todavía lo soportan las mujeres, digan lo que digan”

“Los tiempos han cambiado. Ya no hay trabajos de hombres ni de mujeres”, explica Nuria, una de las alumnas, cuando le preguntamos sobre las razones que le han llevado a querer acceder al mundo del taxi.

La flexibilidad para conciliar, punto fuerte del taxi

“A mí me ha influido mucho el hecho de que ya tengo el taxi en casa. Mi marido es taxista y al ser mamá, creo que me viene muy bien por la flexibilidad horaria”, afirma Lidia,

que pone sobre la mesa un tema en el que coinciden todas: la flexibilidad que da el taxi para poder conciliar la vida laboral con la familiar es una ventaja.

“No es como ir a trabajar a un centro comercial que te ponen horario partido, por ejemplo”, sostiene Azucena, otra aspirante a taxista, convencida de que la libertad de poder elegir las franjas horarias es una ventaja que tiene el taxi sobre cualquier otro trabajo. “Con el Covid, con tanto paro, debemos buscar una salida porque en una oficina te ofrecen turnos partidos y al final, tienes a tu cargo a los niños y el peso lo soportan las mujeres, digan lo que digan”, insiste.

“Estoy de acuerdo, el horario lo puedes ajustar. En las empresas hoy en día la conciliación familiar sigue siendo muy complicada, y más para las mujeres. A partir de cuarenta años en adelante, como seas madre y tengas hijos, lo tienes muy complicado”, lamenta Jessica, otra de las alumnas del curso.

“Ese es mi caso. Con 55 años no he encontrado otra salida laboral y me he planteado el acceso al taxi como una posible vía para poder tener un trabajo atractivo”, indica Araceli, que está convencida de que el taxi es una gran oportunidad de finalizar su vida laboral hasta la jubilación.

Al final, en algo en lo que todas coinciden y así lo recalca Ana María, es que el taxi les aporta, además de flexibilidad, estabilidad en un contexto tan complicado que atravesamos. “Pese a que lo peor parece por fin ha-



Estudiando el itinerario durante el curso

y trabajos de hombres ni de mujeres”

ber pasado, todavía se viven situaciones que son muy distintas a cómo era la normalidad que conocíamos hace unos años”, explica Ana María.

“Lo que debemos y queremos hacer es trabajar. Y no entiendo porqué el taxi no puede ser una opción. Estamos perfectamente capacitadas para hacerlo bien”, recalca Elisabeth, coincidiendo en lo aportado por cada una de sus compañeras en esta conversación que mantuvimos posterior a una de las clases.

Todas coinciden, además, en que lo que deben de reunir para acceder al taxi y tener futuro en el sector son ganas de trabajar. “Teniendo ganas de trabajar, el taxi es una opción fiable y buena”, recalcan. Por ese motivo se adentraron en este curso, de dos semanas de duración, en las que adquieren un conocimiento detallado antes de lanzarse en esta aventura profesional.

Héctor García, profesor de las alumnas y los alumnos, reconoce estar encantado con esta circunstancia y poder vivirla en primera persona. “Se va notando el incremento de mujeres que se animan a hacer los cursos con nosotros. Durante los primeros años había una, o incluso en muchos cursos no había ninguna mujer inscrita. Ahora se ha ido incrementando hasta darse este hecho de que son mayoría”, explica un enorgullecido profesor.

Cuando preguntamos a las mujeres por el curso, entre risas, y sin descuidar la presencia de Héctor, reconocen que al principio “sientes algo de miedo a lo desconocido”. “Te pilla todo de nuevas y no sabes por dónde cogerlo”, reconoce Azucena. “Yo no tenía ni idea de nada, desconocía Madrid y me parece una cosa super enorme, pero conforme avanza el curso vamos teniendo todo más claro en la cabeza”, explica Araceli.

Los compañeros de las mujeres, esta vez en minoría, también están encantados con que se dé esta circunstancia que demuestra que el taxi, poco a poco, está avanzando. “Ya por suerte lo íbamos notando como usuarios donde cada vez veías más mujeres taxistas”, indica uno de los alumnos, encantado con que la paridad haya llegado al sector.

Cuestionadas por lo más difícil del curso, ninguna duda en señalar que el itinerario es



Ana María, Araceli, Azucena, Elisabeth, Jessica, Lidia y Nuria destacan la libertad horaria del taxi

lo que más les cuesta. Es el bloque (de los seis que se compone el examen) más determinante y tal y como explica Héctor García, “a lo que dedicamos la mayor parte de nuestro tiempo”.

Una vez que aprueben el curso, en las calles convivirán con los vehículos de alquiler con conductor, que a día de hoy en el ámbito urbano realizan servicios similares al taxi. “Consideramos que es muy injusto que ellos no tengan formación, pero se tiene que notar la diferencia a la hora de prestar servi-

cio”, indica Nuria. “Lo injusto es que ellos no hagan nada, nosotras seremos profesionales, estos conductores no”, defiende en este sentido Araceli. “Lo que debemos hacer es concienciar a la gente para que valore que quien le lleva es un profesional, al final recurren a la VTC porque es más barato, pero lo barato sale caro”, sentencia Jessica, ante la mirada aprobatoria del resto de sus compañeras, que aún sin ser conscientes de ellos, ya han pasado a la historia de un sector con tantos años como el del taxi.

“Necesitamos a las mujeres”

Ante el hecho histórico de que por primera vez en un curso para la cartilla de taxi haya más mujeres que hombres, Andrés Veiga, presidente de Radio Teléfono Taxi, presenta una mezcla de gran alegría y orgullo. “Para nosotros es muy gratificante poder ser los primeros en reunir un grupo de estudiantes que quieren ser taxistas y donde haya más mujeres que hombres”.

“Este hecho viene a reflejar el cambio que estamos experimentando en nuestra sociedad y que el taxi ya no es solo un trabajo para hombres como lo ha sido tradicionalmente, sino que cada vez más mujeres se van incorporando al sector”, explica el presidente de RTT. “Las necesitamos porque son unas excelentes profesionales”, indica.

Veiga recalca, además, el hecho de que no solo cada vez hay más mujeres que quieren trabajar como conductoras de taxi, sino que el aumento también se aprecia ya entre titulares de licencia. “Cada vez son más, incluso cooperativistas de RTT, y dan el mejor de los servicios y nos alegramos y orgullecemos mucho por ello”.

“El Anteproyecto publicado



Julio Sanz, presidente de Federación Profesional del Taxi de Madrid

Los socios de la Federación Profesional del Taxi de Madrid (FPTM) han renovado su confianza en el equipo que lidera Julio Sanz y durante los próximos cuatro años, él y sus compañeros de junta dirigirán la organización tras ganar de forma muy contundente las elecciones que la entidad celebró el pasado 16 de febrero.

Días después de la jornada electoral, mientras repasaba junto a su compañero en la directiva Santiago Simón los últimos detalles de un documento de uno de los muchos procedimientos que FPTM tiene abiertos en defensa del sector, Julio Sanz atendió a La Gaceta del Taxi.

El Anteproyecto publicado por el Gobierno de la Comunidad de Madrid para modificar la Ley de Transportes y permitir a las VTC realizar servicios urbanos ocupó el centro de una conversación en la que también se analizó la dirección que lleva el taxi, que ha entrado ya de lleno en un año crucial para su futuro inmediato.

Gaceta del Taxi.- ¿Qué sensaciones le ha dejado el resultado electoral donde la mayoría de los votantes depositaron de nuevo la confianza en su equipo para dirigir FPTM durante los próximos cuatro años?

Julio Sanz.- El resultado fue muy satisfactorio para nosotros, pero también la jornada electoral, donde el clima fue de total correc-

ción y transcurrió todo de manera impecable y con gran cordialidad. El resultado fue muy contundente teniendo en cuenta además que la participación fue muy alta. El hecho de haber conseguido 1.303 votos de los 1.477 votos registrados es algo que nunca se había producido. Para hacernos una idea, en las elecciones celebradas en 2018, el candidato más votado fui yo con 532. Estos datos nos reafirman y nos dan tranquilidad para seguir en la línea que venimos manteniendo. Estamos consiguiendo que la gente participe más y eso es bueno.

G.T.- ¿Qué objetivos se han marcado para estos próximos cuatro años en la FPTM?

J.S.- Queremos fortalecer la entidad, no solo en los servicios administrativos, también queremos aumentar nuestros espacios porque progresivamente la asociación así lo requiere. A nivel representativo, los datos del Comité Regional de Transportes y del Comité Nacional de Transportes son abrumadores. Hemos conseguido en los dos la mayoría de los mismos. Incluso en el Comité Nacional de

Transportes hemos conseguido un puesto directo en el Consejo Nacional del Transporte, que es un órgano superior al Comité, con comunicación directa con el Ministerio. Esto tiene importancia porque este puesto antes estaba ocupado por Emilio Domínguez, y creo que es bueno que un taxista sea quien represente a los taxistas. En definitiva, queremos revitalizar la entidad, no solo económicamente, sino también a nivel de imagen. Pero ahora el 99% de nuestro trabajo debe ir destinado a la modificación de las normas y cómo nos afecta antes de septiembre de este año.

G.T.- Precisamente uno de los frentes más importantes que tiene el taxi está transcurriendo en la Comunidad de Madrid. Publicado en Anteproyecto de Ley que pretende modificar la legislación para que las VTC realicen servicios urbanos. ¿Qué pensaron cuando lo conocieron?

J.S.- El 9 de febrero estuvimos reunidos con la presidenta Isabel Díaz Ayuso. Ese día ya se nos avanzó que finalmente la modificación de la Ley de Transportes quedaba fuera de la Ley Ómnibus que publicaron a finales del pasado mes de diciembre y eso nos pareció bien porque de esa forma el taxi se hubiera quedado casi sin posibilidad de defensa. Una vez conocido eso, el Gobierno publicó el Anteproyecto para la primera información y consulta previa. Ahora tenemos que trabajar con todos los grupos políticos, tanto con los que nos han mostrado su apoyo al taxi como los que aún tienen pendiente su decisión. El Partido Popular necesita cuatro votos para llegar a la mayoría y tenemos que volcarnos en convencer a los diputados.

El taxi, un frente común contra esta regulación de VTC

G.T.- ¿Qué les pareció el contenido del texto?

J.S.- El Anteproyecto presentado es una trampa. Ese cambio propuesto, en un artículo único y con unas modificaciones abiertas a un posterior desarrollo reglamentario deja vacío el desarrollo y en base a esta modificación tan simple las VTC podrán seguir haciendo servicios urbanos sin determinar sus condiciones. Todo se va a judicializar, y el ejemplo más claro es el reglamento del taxi. Es una trampa burda y nuestras alegaciones van a ser muy

“Tenemos que volcarnos en convencer a los diputados”

por la CAM es una trampa”

“Decir que el taxi necesita modernización es un insulto”

contundentes. Vamos a hacer ver al resto de grupos que el Gobierno ha sido tramposo y quiere engañar a todos. Probaremos todos los resquicios legales y que esta ley no se lleve a efecto en estas condiciones.

G.T.- ¿Va a ir el taxi unido, con un frente común, a la hora de “luchar” contra esta modificación de la Ley de Transportes?

J.S.- Sí, en este tema de la regulación de las VTC mantenemos un frente común. En principio presentaremos las alegaciones conjuntas a través del Comité. Más allá de que cada uno las haga de forma independiente, vienen a converger en lo mismo. Considero que es bueno que cada organización aporte su enfoque, ya que no van a ser posiciones contradictorias, sino que van a sumar. Además, a todas las reuniones hemos acordado asistir conjuntamente. Habrá puntos divergentes, pero no en este punto.

G.T.- Además de la regulación en la CAM, FPTM y Antaxi mantiene abiertos contenciosos en el Supremo, sobre todo, aquellos iniciados por empresas de VTC donde ahora al



“Probaremos todos los resquicios legales para que esta modificación no se lleve a efecto”

TS le corresponde refrendar su sentencia de 2018 sobre el 1/30. ¿Qué novedades hay sobre ese asunto?

J.S.- Tiene que estar a punto de conocerse porque uno de los recursos de casación estaba señalado ya para votación y fallo. La resolución debe ser inminente y entendemos que el procedimiento está bastante bien armado y el Supremo no se va a desdecir de su sentencia del 4 de junio de 2018, porque fue muy contundente. Las posibilidades van más orientadas a que se refuercen esas tesis. También estamos pendientes de la decisión adoptada por el Tribunal Superior de Justicia

de la Unión Europea que tiene que dictar sentencia en ese sentido.

G.T.- Pero no es la única decisión del Supremo de la que están pendiente...

J.S.- No, porque hay otro recurso en el Alto Tribunal muy importante y que si nos es favorable nos va a dar la posibilidad de revisar las adjudicaciones de VTC de la Comunidad de Madrid. Nos ha costado tener que llegar al Supremo para pedir la revisión de las solicitudes, algo que no ha pasado en ninguna otra comunidad. La CAM se ha cerrado en banda y va a ser la Justicia la que les diga, que es lo que esperamos en esa sentencia, que sí,

ANTI-FRICTION METAL LUBE TREATMENT

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



Sanz representó al taxi el pasado 18 de febrero ante los grupos políticos en la Asamblea de Madrid

que somos parte afectada y que tenemos derecho a poder verificar que no reúnen las condiciones para poder otorgarles esas autorizaciones. Tenemos mucha expectación porque en otros lugares se ha conseguido revocar VTC y aquí estamos convencidos de que si podemos revisar conseguiríamos muchas sorpresas.

G.T.- ¿En qué aspectos creen que se han podido cometer más irregularidades?

J.S.- Sobre todo en tema de seguros, donde nos consta que están utilizando unos propios de vehículos de arrendamiento sin conductor. Pero también en temas relacionados con las ITV, con cambios de matrícula, etc. No podemos anticipar mucho. Lo hemos denunciado prácticamente en todos los sitios. Sospechamos que en Madrid se han cometido irregularidades y tenemos muchas expectativas en ver si el Supremo nos deja revisar.

Rechazo a las “ofertas” de la CAM

G.T.- Volviendo hacia el taxi. Desde hace unos meses se lanzó el debate a nivel local y regional de la posibilidad de eliminar la regulación horaria que impera actualmente en el servicio de la capital. ¿En qué ha quedado eso?

J.S.- El primer intento de modificar la regulación horaria nació del Ayuntamiento en el mes de diciembre a instancias de la Asociación Gremial y la Asociación Madrileña del Taxi. Nosotros, de forma muy contundente y dado que nos lo dijeron de repente y a bocajarro, sin ningún estudio ni aclaración, nos negamos. Además de negarnos, presentamos datos de una encuesta que realizó para el sector la empresa SigmaDos y que pagó

la propia Federación. Los datos fueron rotundos, un porcentaje clarísimo de cerca del 90% estaba a favor de la actual regulación y había una parte que incluso quería reducir las horas de trabajo. A nivel del Ayuntamiento quedó eso aparcado sin más. Después, y solamente cuando empezamos a tratar el tema de la regulación de las VTC, se hablaron de varias medidas estrellas para el taxi: de modernización, digitalización y liberalización de horarios. Entendiendo que era bueno para el taxi. Algo que nosotros lo entendimos como una ofensa. Hablar de modernización

en el sector del taxi es un insulto. No hay sector más moderno que este, con un nivel de rotación de los vehículos de menos de cuatro años de media de edad, con combustibles alternativos desde 2012 y donde un 80% de taxis son Eco o Cero emisiones. En el aspecto de la digitalización, es un sector a la última. No tenemos millones de euros para que a determinadas horas se puedan hacer servicios al 50%. No podemos hacerlo porque las tarifas son de obligado cumplimiento, y no podemos multiplicar luego por tres o por cuatro el precio en momentos de alta demanda.

G.T.- Pero además de eso, se insistió en la liberalización.

J.S.- Es que suena bien, en un partido liberal, lanzar el asunto de la liberalización de los horarios como concepto, pero dicho concepto se pierde en la realidad. Nosotros recortamos nuestras jornadas de trabajo porque la VTC literalmente nos está robando. Adaptamos la oferta a la demanda para que las horas de trabajo sean rentables. No tiene sentido lanzar esas propuestas cuando el colectivo tiene asumido que, si en un momento dado fuera incapaz de absorber la demanda, al día siguiente aumentaría la oferta. Somos los más interesados en que el usuario no se quede sin servicio de taxi, pero es que ahora mismo no tiene sentido. Nosotros somos quienes conocemos cómo está

“Hace una década la unión con RTTM hubiera sido impensable”

En el momento de incertidumbre que atraviesa el sector, son muchas las voces que reclaman la unión, y en el caso de Teletaxi y Radio Teléfono Taxi, hace ahora dos años se produjo una unión tecnológica entre ambas emisoras a través de Pidetaxi. Con una pandemia de por medio que impide evaluar todo como es debido, Sanz si considera “muy positiva” este acuerdo alcanzado entre las dos partes.

“Hace una década esto habría sido impensable. El trato es totalmente cordial y ahora, una vez que de verdad finalice lo más duro de la pandemia, tenemos previsto un importante despliegue”, explica un Sanz que espera que el ejemplo de Madrid se lleve a cabo en otras provincias. “Estar agrupados nos da mucha ventaja y continuamos trabajando con mucha ilusión”.

Área privada en FPTM

Además de la emisora, desde FPTM también desean implementar nuevas tecnologías en su gestoría, y para ello están ultimando la implantación de un área privada digital para los socios. “Debemos acostumbrarnos a que todo cada vez está más digitalizado y hay que salvar la brecha digital. Teníamos un compromiso de crear un área privada para que los socios puedan autogestionar lo que vienen a hacer a nuestras oficinas. Está muy incipiente, pero llevamos más de un año trabajando en ello. Esto va a permitir que todas las gestiones que se hagan de forma presencial se puedan hacer de forma telemática”, explica Sanz. “En esa área se pueda gestionar toda la documentación y creo que es interesante, independientemente de que la atención al socio presencial es prioritaria”.

el sector. No tiene sentido que se nos planteen liberalizaciones de horario en un sector en que sus normas garantizan calidad, seguridad y profesionalidad. El taxi ahora mismo está muy bien valorado por el usuario y eso se ha conseguido por la regulación.

G.T.- Si parece innegable que la valoración exterior del sector ha mejorado en los últimos años.

J.S.- Así es. Mientras que algunos han entrado a saco, vulnerando todas las normativas, el taxi ha seguido manteniendo e incrementando su calidad. También se ha producido un hecho muy importante, aunque parezca un contrasentido, y es que la pandemia ha hecho que salga favorecido. Hemos prestado 100.000 servicios gratuitos de traslados facultativos de enfermos. Cuando uno salía de los hospitales siempre tenía taxis disponibles para trasladarle. El taxi no ha parado su actividad en ningún momento. En los periodos más duros de la pandemia ha estado trabajando y eso la gente lo ha agradecido.

G.T.- Sin embargo, esa labor que ha desempeñado el taxi, en muchas ocasiones de

“Llevamos tiempo siendo maltratados por las administraciones”

manera altruista, parece haber trascendido poco más allá del sector.

J.S.- No disponemos de la capacidad de llegar a esos medios más generalistas. Cuando podemos trasladarlo fuera y contarlo, se quedan sorprendidos. Cuando recordamos que el taxi en Madrid devolvió un millón de euros en servicios realizados con el objetivo de que se donase para la compra de material sanitario en los tiempos de la pandemia, la gente se sorprende. Así lo trasladé en la Asamblea el pasado 19 de febrero.

G.T.- ¿Qué tal la experiencia de representar al taxi en la Asamblea de Madrid para trasladar a los grupos políticos la problemática del colectivo?

J.S.- Nos lo habían planteado con anterioridad

algunos partidos y surgió la posibilidad de que interviniéramos todas las asociaciones. Entendimos que podía ser más efectivo que lo hiciera uno y los compañeros delegaron en mí. No me importa porque el miedo escénico lo tengo superado, aunque lo haga mejor o peor. Estoy agradecido a los compañeros por su confianza. La experiencia fue satisfactoria porque tienes la oportunidad de trasladarles a los portavoces de los grupos políticos toda esta batería de problemas que tenemos que entendemos que no son justos ni razonables. Llevamos tiempo siendo maltratados por las administraciones, están en deuda con el sector y eso se tiene que materializar en una normativa que nos permita seguir trabajando. Si se quiere regular a las VTC, que se haga conforme a lo que establece la ley. No pedimos que se les extinga. Queremos una regulación ordenada que diferencie los dos sectores y que nos permita seguir trabajando.

Javier Izquierdo

Conoce todas nuestras soluciones para **Taxi adaptado** 

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

f t i y in

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

“El Anteproyecto publicado

Desveladas las intenciones del Partido Popular de regular las VTC modificando la Ley de Transportes de la Comunidad de Madrid para que puedan realizar servicios urbanos en la capital, muchos miran hacia el grupo parlamentario VOX como el partido que tiene la llave para que dicha normativa salga o no hacia delante. Javier Pérez Gallardo, diputado y portavoz de Transportes de VOX en la Asamblea de Madrid, se muestra partidario de que las VTC puedan realizar servicios urbanos, pero califica de “chapuza” el Anteproyecto publicado por el Gobierno regional.



Javier Pérez Gallardo, diputado y portavoz de Transportes de Vox en la Asamblea de Madrid

Dada la situación del arco parlamentario en la Asamblea de la Comunidad de Madrid, VOX puede convertirse en el partido clave, en el grupo que tiene la llave para que los vehículos de alquiler con conductor (VTC) puedan prestar servicios urbanos más allá de septiembre de 2022, fecha en la que entra plenamente en vigor el llamado Decreto Ábalos.

Desde el sector del taxi miran con interés y detenimiento hacia este grupo parlamentario para saber qué decisión tomará cuando finalmente la modificación de la Ley de Transportes de la Comunidad de Madrid que introducirá los servicios urbanos de las VTC se vote en la Asamblea.

Javier Pérez Gallardo, diputado de Vox y portavoz de Transportes del grupo en la Asamblea, reconoce en esta entrevista concedida a La Gaceta del Taxi, que el Anteproyecto de modificación de la Ley es “una chapuza”, pero sin embargo se muestra contrario a impedir que las VTC puedan prestar servicios urbanos porque “es algo que no nos podemos permitir”.

Gaceta del Taxi.- Finalmente el Gobierno de la Comunidad de Madrid dio a conocer el

Anteproyecto de Ley por el que se pretende modificar la ley regional de transportes y permitir a las VTCs realizar servicios urbanos más allá de septiembre de 2022. ¿Cuál fue su primera reacción cuando lo conoció?

Javier Pérez Gallardo.- Lo primero que tenemos que decir ante esto y a ver si a través de esta entrevista se entera el Gobierno de la Comunidad de Madrid, es que nos sorprende que nos enteremos de esto por los propios taxistas que nos lo hicieron llegar. Tenemos cero comunicación con el Gobierno, pero ni de este tema ni de cualquier otro. Llevo más de tres años instándoles y recordándoles que tenían una fecha límite para regular esto. En noviembre, durante la Comisión se lo volví a decir al director general y nos encontramos con que lo introdujeron en la Ley Ómnibus.

“El PP se comporta como si tuviera mayoría absoluta”

es una chapuza”

G.T.- ¿Qué pensó cuando lo vio incluido en la ley Ómnibus?

J.P.G.- Cuando lo vi, aluciné bastante porque creo que es un asunto que tiene el suficiente calado como para hacerlo con una ley única, con su debate y sus tiempos. Creo que era una buena oportunidad para meternos de lleno en una reforma de toda la Ley de Transportes. Para hacerlo bien. Posteriormente nos enteramos de que finalmente esto lo sacaban de la Ley Ómnibus. A nosotros eso sí nos pareció bien, pero nos enteramos por la prensa.

Queremos llegar a un acuerdo con el gobierno, somos socios y ambos consideramos que el modelo de la izquierda no es bueno. Queremos diálogo, pero de momento no nos lo ofrecen. Personalmente considero que el Anteproyecto es una chapuza. Es un parche que no va a tener contentos ni a unos ni a otros y creo que es una pequeña bomba de humo para salir del paso. No se han puesto en contacto con nosotros y estamos a la espera.

G.T.- El contenido del Anteproyecto parece simple, y desde el taxi critican que se deje abierto a un posterior desarrollo reglamentario.

J.P.G.- Eso es, pero la cuestión es que hay aspectos como el régimen sancionador que no se pueden dejar en el aire pendiente de un posterior desarrollo reglamentario. Porque además el reglamento a ver luego cómo se aprueba, dado que no pasa por la Asamblea. Esta modificación, planteada así, va a dejar muchas cosas en el aire en un momento en lo que precisamente lo que debemos ofrecer es certidumbre. Tanto el taxi como las VTC necesitan certidumbre. Estamos en un momento muy complicado en todos los niveles y lo peor que les puede pasar es no saber cómo van a poder desarrollar su negocio. Las administraciones deben estar para resolver, no para generar más dudas.

G.T.- Desde el taxi transmiten que VDX, dada su posición en la Asamblea, puede tener la clave en todo este asunto. ¿Qué piensa al respecto?

J.P.G.- Así lo entendemos nosotros también. Por el arco parlamentario, los madrileños dieron más apoyo al Partido Popular, pero no el suficiente para lograr una

“No podemos permitir que las VTC dejen de tener carácter urbano”

mayoría absoluta. Y lo que estamos viendo es que el PP se comporta como si tuviese mayoría absoluta. Queremos hablar porque hay cosas que no nos parecen bien. Creemos en el libre mercado, en la libertad de cada uno de poder montar su negocio, y de que cualquier utilice cualquier medio de transporte.

El régimen sancionador, una herramienta clave

G.T.- ¿Dónde consideran entonces que se debe hacer más hincapié a la hora de regular?

J.P.G.- Para nosotros la clave está en si, en lo que respecta a la precontratación, la VTC y el taxi son o no el mismo servicio. Si son el mismo servicio, como por ejemplo piden desde Europa, tienen las mismas condiciones.

Y si se determina que no lo son, se deben marcar bien estas diferencias. Sin embargo, esta chapuza no ayuda ni en una cosa ni en la otra.

G.T.- ¿Consideran que debe haber algunos requisitos indispensables que deban aparecer en la ley?

J.P.G.- No nos gusta poner requisitos ni líneas rojas, pero como he dicho antes, es muy importante hacer hincapié en el régimen sancionador. Se deben marcar bien las normas para que se castigue al que las incumple. No puede ser que hayamos hecho un negocio en el que nos merezca la pena saltarnos las normas. Hay empresas a las que les sale gratis saltarse las normas, o le sale muy barato y le compensa. Es el planteamiento de globalismo o patria. Debemos entender que hay unas empresas muy grandes y si queremos que se compita en igualdad, hay que establecer unas condiciones para que al final el usuario se vea beneficiado. El libre albedrío en la norma perjudica al cliente.

G.T.- ¿Teme que esta modificación de la Ley, al igual que ha pasado anteriormente como por ejemplo con el reglamento del taxi, se acabe judicializando?



“El PP y el PSOE no han estado a la altura”



Pérez Gallardo atiende a La Gaceta del taxi en la Asamblea de la CAM

J.P.G.- Ambos sectores necesitan certeza y si acabamos por la vía judicial, es porque no ha quedado claro. Pienso que el PP y Vox nos tenemos que sentar y hacer una buena normativa. Va a ser difícil contentar a ambos sectores, pero creo que ambos tienen la razón en muchas cosas. Los políticos tenemos que escuchar a los implicados y aprender de ellos. En todos estos años ha habido muchos aspectos que se han judicializado. Nosotros pensamos que el verdadero problema radica en el decreto Ábalos. Ese fue el origen del mal de todo y lo que debe hacerse es una buena ley a nivel nacional que resuelva estos conflictos.

G.T.- Una vez analizadas las circunstancias y en las actuales condiciones, dada también la falta de diálogo, ¿qué posición mantiene Vox con respecto a este Anteproyecto?

J.P.G.- No puedo decir exactamente qué va a pasar porque no solo depende de mí. Siempre nos hemos preocupado por el fondo y nunca por las formas. En Vox, y eso se puede ver en el registro de lo que votamos, nunca nos quejamos de quién presenta algo si el fondo es bueno. Pero ahora con el PP empezamos también a dudar de las formas. No se han cumplido los acuerdos y debemos empezar a preocuparnos. Con respecto a la ley de transportes, creo que la Comunidad de Madrid no puede permitir que las VTC dejen de tener carácter urbano. Pienso que no es bueno y que eso supondría el final de ese sec-

tor. Eso no implica que la normativa no haya que hacerla bien, y eso de momento no se está produciendo.

El debate de la liberalización

G.T.- A la vez que se hablaba de las VTCs en Madrid, desde el Gobierno regional se ha insistido últimamente en la necesidad de liberalizar el sector del taxi. Un mensaje muy repetido con el objetivo de que el taxi "compita" con las VTC.

J.P.G.- Cuando hablas con el taxi, y me refiero no solo a las asociaciones, sino con cualquier taxista, si le preguntas por su normativa y regularizaciones, piensas que ha sido buena para el sector. El exigirte cosas hace tener un mejor servicio y por algo tenemos el quinto mejor taxi del mundo. La liberalización depende de cómo se haga porque si se hace mal puede destruir el taxi. No se puede perder la seguridad que hoy en día te da subirte a un taxi en Madrid. Si que creo que hay cosas que se deben permitir para que sea más competitivo, como el hecho de que puedan trabajar más libremente, pero hay ciertas

regulaciones que son buenas y ayudan a que sea un gran servicio. A lo mejor lo que hay que hacer es equiparar a las VTC en lo bueno que hay regulado en el taxi.

G.T.- También se ha repetido mucho el mensaje durante las últimas semanas de la supuesta necesidad que tiene el taxi de modernizarse. Algo que enfada bastante al sector.

J.P.G.- Pero eso responde a que es muy difícil competir contra grandes empresas que pueden hacer campañas de comunicación. Tenemos un taxi muy bueno, en constante mejora. Está formado por autónomos que han sabido modernizar su negocio y pienso que esos mensajes son más fruto de una campaña de comunicación.

G.T.- A nivel personal, ¿qué sensación tiene una vez que ha conocido más este "conflicto" de cerca?

J.P.G.- Mi sensación es que todo se ha gestionado fatal. Se ha planteado como una batalla de unos contra otros y ni el PP ni el PSOE han querido mojarse. Se han tirado la pelota unos a otros y no han sabido estar a la altura para poner una solución. Y es que desde los propios sectores proponen soluciones. Debemos buscar la fórmula para que el taxi y la VTC convivan. Esto no es una cosa ni de izquierdas ni de derechas, esto va de regular un servicio de transporte lo mejor posible.

G.T.- Con la evolución además que está teniendo la movilidad en las ciudades, donde el vehículo privado cada vez está más limitado, el transporte público cobra además mayor importancia y necesita claridad.

J.P.G.- Es que tanto el taxi como la VTC en las grandes ciudades son vitales. Dan un servicio al que no podríamos llegar con el coche privado. En Madrid tenemos un grave problema de atascos y por eso insisto en que lo que se está haciendo ahora, teniendo la oportunidad que teníamos, es una chapuza. Y esto no es solo culpa del PP, porque creemos que esto debería haberse regulado a nivel nacional. Hay que quitar el decreto Ábalos y hacer una modificación profunda de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres (LOTT). Han dejado que todo se dilata y el final te pones en la piel del taxista o del conductor de VTC que sus familias dependen de su trabajo. No podemos dar esa incertidumbre. No queremos un enfrentamiento, creemos en la libertad de los dos modelos de transporte, pero se deben poner unas condiciones de juego justas. Y eso, el PP y el PSOE no lo han hecho.

“Madrid tiene el quinto mejor taxi del mundo”

Javier Izquierdo

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



ASESORÍA JURÍDICA

Asesoramiento individualizado a nuestros socios



ASESORÍA FISCAL

Todas las cuestiones fiscales relacionadas con el sector



CENTRO MÉDICO Y PSICOTÉCNICO

Gestión integral del permiso de conducir



SEGUROS SOCIALES

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



RADIO TAXI GREMIAL

Tecnología, experiencia y profesionalidad acreditados

**BENEFÍCIATE CON TU ASOCIACIÓN
SIEMPRE SALDRÁS GANANDO**

El 1/30 más cerca de resolverse



Cita decisiva en el Supremo

El próximo 19 de abril los magistrados del Tribunal Supremo fallarán sobre los primeros recursos de casación presentados por empresas de VTC donde se valorará si la proporcionalidad de 1 VTC por cada 30 taxis que quedó fijada en una sentencia del Alto Tribunal de junio de 2018 es contraria a la normativa europea. A partir de ese día se calcula que tardarían entre quince días y un mes en publicar la decisión. En este punto existen dos posibilidades: la primera, que el Supremo refrende su sentencia de 2018 y refuerce su posición de que la ratio 1/30 es conforme a derecho; la segunda opción que podría darse es que el Supremo eleve esta cuestión al Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE). Hay que recordar que ya el Tribunal Superior de Justicia de Catalunya elevó la proporcionalidad 1/30 a la Justicia europea y aún no se conoce resolución al respecto. Antaxi está presente defendiendo al sector en todos estos procedimientos (un total de 20) iniciados por empresas de VTC que rechazaban la decisión del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad de Madrid de denegar la concesión de autorizaciones VTC porque ya estaba superada la proporcionalidad 1/30 en la región. La organización Taxi Project está personada en un total de nueve procedimientos.

La justicia legitima la regulación VTC en Galicia

El Tribunal Superior de Justicia de Galicia ha desestimado un recurso presentado por Unauto -la asociación mayoritaria de empresas de vehículos de alquiler con conductor (VTC) en nuestro país- contra un decreto aprobado por la Xunta de Galicia que regulaba la actividad de estos servicios, adaptando la normativa regional a la legislación estatal.

El objetivo del decreto aprobado por la administración gallega era renovar la ley autonómica de transportes para incluir en la misma los servicios de VTC; además de establecer una serie de condiciones en su servicio, entre las que destacaban la obligatoriedad de llevar distintivos en los vehículos para identificarlos y la obligación de que los servicios de VTC sean previamente contratados

con un tiempo mínimo de antelación. Unauto presentó un recurso que ha sido rechazado por la Sección Segunda de la Sala Contencioso-administrativo del TSJX, lo que supone que se ratifica en su integridad la modificación de la Ley de Transportes de la Xunta, dando la razón a la Consellería de Infraestructuras y Viviendas, así como a la Federación de autónomos del taxi de Galicia (Fegataxi) que se había personado como codemandada. En la sentencia, los magistrados defienden la legalidad de esta normativa que incluye además la posibilidad de que la Xunta restrinja el número de VTCs

que pueden prestar servicios en la región; así como demandar ciertas exigencias en lo que respecta a la contratación de los conductores.



La sentencia defiende la legalidad de la normativa

La Razón premia a RTT por su labor durante la pandemia

La labor que realizaron tanto los taxistas como la plantilla de Radio Teléfono Taxi durante los momentos más duros de la pandemia fue reconocida por el periódico La Razón en la IV Edición de los Premios Comunidad de Madrid. Andrés Veiga, presidente de la cooperativa de taxistas, recibió el premio de manos del Consejero de Transportes de la Comunidad de Madrid, David Pérez. Roberto Brasero, presentador de la gala, así como Francisco Marhuenda, director del periódico, reconocieron ante los presentes la labor que realizan los taxistas y en especial, el trabajo que desempeñaron durante la crisis sanitaria que "les puso a prueba". Veiga, por su parte, después de dar la enhorabuena al resto de premiados, quiso agradecer este galardón a todos los usuarios del taxi. "Desde 1971 cuando unos locos taxistas empezaron esta aventura siempre han estado a nuestro lado", explicó Veiga, que hizo hincapié en que el premio era de "toda la plantilla de RTT y de los 4.6000 taxistas que forman parte de la cooperativa y que ofrecen servicio de calidad las 24 horas y los 365 días del año".



Andrés Veiga durante la recogida del premio

Nueve municipios se integran al APC de Granada

La Junta de Gobierno Local de Granada ha iniciado los trámites para que el Pleno del Ayuntamiento apruebe la integración de nueve municipios al Área de Prestación Conjunta del servicio de taxi. Raquel Ruz, concejala de Movilidad y Protección Ciudadana, explicó que actualmente Granada dispone de la solicitud de una serie de municipios interesados en formar parte del área de prestación conjunta de taxis. Dichos municipios son Alhendín, Atarfe, Alfacar, Albolote, Churriana de la Vega, Ogíjares y Viznar. Además, Hútor Vega ha iniciado el procedimiento para solicitar también la integración en dicha área. Actualmente, el APC del taxi en Granada está integrada en estos momentos por Cenes de la Vega, Pulianas, Maracena y Peligros; y tal y como explicó Ruz, la aprobación definitiva de las normas para la integración de los otros municipios debe ser refrendada por la Junta de Andalucía.

España ya tiene más de 18.000 VTCs

Por primera vez España ha superado la barrera de las 18.000 autorizaciones, con un incremento de 162 nuevas VTC registradas en el último mes. Según datos ofrecidos por el Ministerio de Transportes, nuestro país cuenta con fecha de principios de febrero con 18.094 autorizaciones VTC frente a las 17.932 que aparecían registradas a comienzos del mes de enero. Esto implica que el crecimiento de este tipo de vehículos no se ha frenado con la llegada de 2022, un año trascendental en el sector ya que las Comunidades Autónomas deberán regular las VTC para que puedan prestar servicios urbanos a partir del mes de octubre. Barcelona ha sido la provincia que ha experimentado un mayor crecimiento en el volumen de VTCs. En la capital catalana se han sumado 139 autorizaciones pasando de las 2.773 de principios de año a las 2.912 con las que cuenta a día de hoy. En Madrid, sin embargo, durante el último mes no ha habido prácticamente variación en el volumen de VTC. De hecho, la capital ha reducido ligeramente el número de autorizaciones registradas, pasando de 8.421 a 8.411. Donde sí se ha producido un considerable aumento ha sido en Baleares, donde se ha aumentado en 23 el número de autorizaciones, pasando de 415 a 438 VTC en el último mes. Málaga, por su parte, que es la tercera provincia con mayor número de este tipo de vehículos en España, se ha mantenido prácticamente igual con 2.307 VTC



MMT Seguros, 90 años con el taxi



El pasado mes de febrero, MMT Seguros celebró su 90 aniversario. Fiel a sus orígenes, fue fundada por un grupo de taxistas, la entonces Mutua Madrileña del Taxi sigue siendo la principal aseguradora del sector a nivel nacional. En la actualidad, la aseguradora ofrece a sus mutualistas un servicio multirramo con una oferta más integral. Para celebrar este cumpleaños tan especial, la Mutua ha diseñado un completo programa que acompañará a la aseguradora durante el 2022 con el lema "90 años de historia y de historias", como referente a su valor vocacional "la protección familiar".

Un guiño a su pasado, cuando la Mutua Madrileña del Taxi ofrecía "seguros de persona a persona". Creada por un grupo de taxistas en febrero de 1932 para la recíproca indemnización de los daños que pudieran sufrir sus automóviles, en la actualidad, la Mutua continúa apoyando al taxi y cuenta, tanto en su órgano de gobierno como entre su personal, con integrantes del sector del taxi. En los años ochenta la Mutua abrió su cartera al seguro de vehículos particulares y en la década de los noventa cambió su denominación, "sin renunciar a sus orígenes, principios y valores", por la de Mutua MMT Seguros consiguiendo así una marca "más competitiva" en el mercado asegurador. En la actualidad, la aseguradora ofrece a sus mutualistas un servicio ampliado a otros ramos reforzando su servicio al mutualista con una oferta de productos mucho más integral. En los últimos años la entidad se ha expandido a lo largo de todo el territorio nacional, adaptando los nuevos canales de venta y postventa también a la transformación digital.

Un paso "imprescindible", aseguran desde la Mutua, que continúa poniendo al mutualista en el centro de su gestión, potenciando su Área Cliente como herramienta virtual para un contacto constante con el mutualista y la valor añadido que ofrece su Club MMT.

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



VALORACIÓN SIN COMPETENCIA

Señor González ☎ 670 91 43 91

Nuevos autorizados para el taxi madrileño



La Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación del Ayuntamiento de Madrid ha autorizado en el último mes dos nuevos modelos para taxi. Se trata del nuevo Camry Electric Hybrid con la última generación del sistema híbrido de Toyota. Una berlina de alta calidad, equipado con un sistema híbrido basado en el motor de gasolina de 2.5 litros, cuatro cilindros, y ciclo Atkinson y 179 cv. Con novedades en su diseño y tecnologías renovadas, esta versión lleva un paso más allá los rasgos distintivos que siempre han diferenciado a esta gran berlina: diseño elegante, comodidad, seguridad y equipamiento premium. En cuanto al habitáculo, está presidido por la gran pantalla táctil flotante de 9" que permite controlar el sistema de información y entretenimiento, y se encuentra ubicada en una posición superior para una mayor visibilidad y facilidad de uso.

Además, se ha autorizado el modelo

Ford Transit Custom para prestar servicio de taxi en el Área de Prestación Conjunta de la capital. Los taxistas tendrán disponibles dos versiones de este vehículo: una equipada con un motor híbrido diésel que tendría categoría ECO, y otra versión con

un híbrido enchufable gasolina que entra dentro de la categoría de CERO emisiones. Este modelo está pensado para el transporte de grupos de personas ya que puede alcanzar una capacidad máxima de hasta nueve plazas.



15.000 euros para modernizar el sector

Con el objetivo de digitalizar el servicio y mejorar la atención de los clientes, el Patronato de Turismo de Almuñecar-La Herradura ha destinado una ayuda de 15.000 euros a la agrupación patronal del taxi del municipio granadino. El teniente alcalde delegado de Turismo y Playas, Daniel Barbero, ha reconocido los importantes esfuerzos que siempre desempeñan los taxistas y ha recordado que el mercado turístico está en continua evolución

y por ese motivo es necesario que desde el taxi se adapten lo más rápido posible al entorno digital. Por su parte, Marcos Corral, presidente de la asociación de taxistas de la localidad, ha indicado que la ayuda servirá para "instalar nuevas emisoras y servidores digitales para trabajar acorde con los tiempos que corren". "Nuestra misión siempre va a ser mejorar y esta ayuda va a suponer un salto de calidad", ha afirmado el representante del colectivo.

“Estamos preparados para dar el mejor servicio”

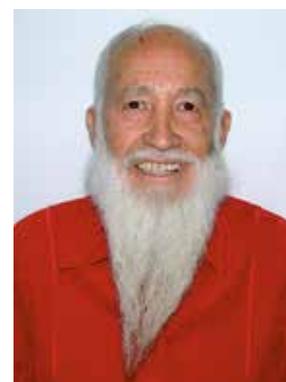
Nunca he tenido dudas de que el taxi de España está preparado para dar el mejor servicio a las personas más exigentes del mundo. Y eso es así porque en estos 113 años de experiencia, esta se ha transmitido de generación en generación. De esa experiencia se ha hecho una cultura para tener una hoja de servicio con valores fundamentales como son la honradez. Porque en el taxi, y hay muchos ejemplos de ello, se han dejado olvidados millones de pesetas, miles de euros y a mis compañeros les ha faltado tiempo para ir a devolverlos, dignificando a todo el sector y a quienes formamos o hemos formado parte de él.

Me gusta decir que nosotros tenemos activos como Juan Palomo y ellos tienen pasivos como son los administradores, acreedores, personas que tienen derecho a pedir que se cumpla una obligación, que se pague una deuda. También tienen bases a depositar los coches etc...y los pisapedales les van a empezar a hacer huelgas y manifestaciones. A ellos les están echando de muchos sitios, porque están donde no pertenecen, mientras que nosotros necesitamos conductores.

Por eso personalmente no les veo futuro a este tipo de plataformas o como mínimo les veo un futuro muy incierto. Ellos van a seguir comprando con el maletín voluntades, y con el que se le resista practican la hipnosis. La realidad es que están asfixiados, porque empezaron queriendo vendernos la moto sin papeles, vendiendo una imagen falsa, vacía de cualquier contenido insignificante, y la ocultaban bajo un traje, que terminó desapareciendo, y lo que más valor tenía era la botella de agua que era transparente y tenía 15 céntimos de valor, porque los coches son mucho peor que los nuestros. Los de ellos desprenden un alto grado de dióxido de carbono, que impacta en el aire que exhalamos y que está matando el planeta. Si esto tiene futuro que venga Dios y

lo veo, porque yo no soy miope y no lo veo. Además, por el declive que están teniendo van a depender mucho de nosotros. ¿Cómo nos van desbancar, si llevamos más de un siglo de servicio integral y profesional? Ya están entregando las armas que traían, y no les queda nada más que la aplicación que no vamos a tardar mucho tiempo en tenerla mejor y entonces les ahuyentaremos.

Además, es importante promocionar dos dinámicas. Una, de la que ya hablé en mi anterior texto, que es tratar al pasajero como si fuera San Mariscal Conde de Altavilla. Contamos con armas más destructivas y más poderosas, como es el vis a vis con el pasajero. De tal manera que nada más entrar en el taxi se le diga “Buenísimos días tenga usted, donde quiere que le lleve, y por donde quiere que le lleve, con mucho gusto”, y el pasajero qué te va a decir, que le has alegrado el día, y que le lleves por donde tu creas mejor, no por donde él te dice, te dirá calles y tú, como un buen profesional, le llevas. Esto es algo que no puede hacerse en una VTC, porque no es profesional y no sabe, y ya hemos ganado una batalla, y a base de batallas ganamos la guerra.



Por
Matías
Martínez
Olmo
Taxista
jubilado

Pero tan importante es esto como que no quede ni un solo taxista sin asociarse a una institución del gremio. Ya lo decía el mes pasado, unidos seríamos invencibles.

Nueva oportunidad

No me gusta hablar de mí, y de las enfermedades menos, pero le he visto las orejas al lobo. He tenido un infarto cerebrovascular, afectándome a la orientación espacial, lo que hace que me pierda en el pasillo de mi casa. Pero a pesar de que un sacerdote que me dijo que iba a gozar de una vida eterna donde no se sufre, ni se siente dolor, ni está hacienda, y que iba a estar muy bien, le dije sí padre, pero como en casa en ningún sitio. También me visitó San Pedro y le dije que, como colegas que somos por la barba, me dejara un poquito más que tengo luchar por tierra, mar y aire en contra de unos invasores. Me dijo que esto iba para largo tiempo y que no me podía dejar tanto tiempo, así que el tiempo que me quede estaré en todos los medios de comunicación haciendo lo que debo hacer.



LA RED

iGo llegando a España

Incrementa los servicios con iGo

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



Aquí, allí, en cualquier lugar

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

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



¿Interesado en iGo ?

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

“Todavía no sabemos qué va a

En un año decisivo para el sector del taxi, cuando se cumplen los cuatro años de prórroga dados por el Decreto Ábalos para regular las VTCs, Miguel Martín, nuevo presidente de la Asociación Unificada Malagueña de Autónomos del Taxi, lamenta desconocer los planes de la Junta de Andalucía sobre este tema. Un problema que en la Costa del Sol se multiplica cada verano con la llegada de miles de vehículos sin control para trabajar al margen de la legalidad y que afecta, directamente, a los profesionales del taxi.



Miguel Martín, presidente de la Asociación Unificada Malagueña de Autónomos del Taxi (Aumat)

Intensas. Así define Miguel Martín, presidente desde finales de enero de la Asociación Unificada Malagueña de Autónomos del Taxi, AUMAT, sus primeras semanas en el cargo. Aunque él ya había estado al frente de otra organización durante cuatro años, su llegada a la mayoría ha supuesto un importante cambio en la agenda de este profesional del taxi.

Entre los principales temas a tratar, además de la regulación de los vehículos de alquiler con conductor, que con la entrada en vigor del Decreto Ábalos recaerá en la Junta de Andalucía y sobre la que “existe una inquietud muy grande porque no sabemos lo que va a ocurrir”, Martín también confía en conseguir un acuerdo para erradicar la piratería del aeropuerto y dotar de infraestructuras al sector para que sus profesionales puedan prestar un servicio digno a los usuarios del colectivo.

La Gaceta del Taxi.- Uno de los temas que más preocupan ahora mismo a los taxistas es, sin duda, lo que va a suceder con las VTCs en Andalucía. ¿Han hablado ya con la Junta sobre este tema?

Miguel Martín.- Ha sido una de las últimas reuniones que he mantenido como

vicepresidente segundo de la Federación Andaluza del Taxi, con diferentes responsables de la Junta para preguntarles qué va a pasar. Como en todas las regiones estamos muy preocupados con lo que va a suceder una vez entre en vigor el Decreto Ábalos y les pedimos que nos dijeran qué iban a hacer. Ellos insisten en que es un asunto del gobierno central, y nosotros les pedimos que no se haga una autorización específica para evitar que puedan hacer viajes urbanos. Pusimos el ejemplo de la ley que ha aprobado la Xunta de Galicia de Feijoo, que entendemos que es una de las mejores regulaciones, que establece la obligatoriedad de llevar distintivos en los vehículos para identificarlos y la obligación de que los servicios de VTC sean previamente contratados con un tiempo mínimo de antelación. Sin embargo, desde la Junta

“Aquí vienen VTCs de toda España cuando empieza el verano”

hacer la Junta con las VTCs”

“Los piratas no solo nos quitan trabajo, sino que nos amenazan”

no hemos obtenido una respuesta concreta, por lo que existe una inquietud muy grande ya que no sabemos lo que va a ocurrir.

G.T.- Las VTCs en Málaga son un problema importante todo el año, aunque más en verano, ¿hay algún cambio previsto de cara a esta temporada?

M.M.- Cuando nos reunimos con el Ayuntamiento para presentarnos como nueva junta directiva le planteamos precisamente esta cuestión, que se intensificaran de cara a la época estival los controles hacia las VTCs con la web de control. Porque aquí vienen VTCs de toda España cuando empieza el verano, sin control, y hay 6.000 vehículos que nos comemos con patatas. No se cumple con la habitualidad que marca la propia ley nacional y es algo en lo que les hice mucho hincapié.

También hablamos de un tema muy importante. En el aeropuerto había una oficina donde se registraba la precontratación de los servicios, tanto de las VTCs como de los taxis. Nosotros queremos que esta oficina se ponga a nivel telemático para que se pueda registrar de manera telemática y de esta forma los policías puedan acceder al servicio y controlar la precontratación. Porque sabemos, y así lo hemos denunciado, que muchas VTCs están en las zonas de afluencia con la aplicación abierta, que es algo ilegal, y claro, les salta un servicio y recogen fuera de la zona habilitada para los servicios precontratados. Hemos tenido muchas situaciones de tensión por este problema y queremos que se controle de alguna manera.

G.T.- En el aeropuerto, precisamente, Uber dispone de una zona de aparcamiento. ¿Cómo ha sentado esto en el sector?

M.M.- Pregunté en la Junta de Andalucía que cómo era posible que esta plataforma tuviera una zona de aparcamientos, porque según la normativa no puede haber paradas de VTCs en ninguna parte de la ciudad y en-



tendemos que en el aeropuerto tampoco. Además, no sabemos qué utilidad le van a dar al parking.

Sobre este tema puedo adelantarte que nos vamos a reunir, a través de la Confederación de la Costa del Sol, de la cual yo también soy presidente, con un abogado para abor-

dar este tema. Porque nosotros tenemos un stand en el aeropuerto y queremos ponerlo a funcionar lo antes posible.

G.T.- En el aeropuerto no solo denuncian las irregularidades de las VTCs, también las ilegalidades de los piratas. ¿Se ha tomado alguna medida respecto a este tema?



“Pedimos que se intensifiquen los controles a las VTC para la época estival”

Uber recoge propios en los aeropuertos de Madrid, Barcelona y Málaga.
A partir de ahora, los viajeros podrán llegar al encuentro del vehículo solicitado a través de Uber de una manera más fácil y rápida en estos tres aeropuertos españoles.

Madrid: Adolfo Suárez Madrid-Barajas. **SE PLAZAS:** Distribución entre el parking de la T1, el parking Express de la T2 y el parking Preflight de la T3.

Barcelona: Josep Torredellà Barcelona-El Prat. **SE PLAZAS:** Reservadas en las aparcamientos de la T1, T2 y Terminal Internacional.

Málaga: Costa del Sol. **SE PLAZAS:** Free-Flowing Express.

Uber Reserve
Ahora disponible en el aeropuerto de Madrid-Barajas

1. Abre la app antes de llegar tu vuelo a Madrid
2. Selecciona la opción Reserve en la pantalla principal y pulsa en "Reservar un viaje"
3. Introduce en la ubicación de recogida el aeropuerto Madrid-Barajas y la localización de destino
4. Introduce la fecha de llegada y su número de vuelo para que el conductor pueda hacer seguimiento de su aterrizaje en
5. Confirma tu reserva

Los taxistas malagueños analizarán con los abogados el aparcamiento de Uber en el aeropuerto

M.M.- El ayuntamiento lo sabe todo, pero no hay soluciones todavía y eso es lo que demandamos, soluciones. Es increíble lo que sucede con este tema. Un compañero se enfrentó a los piratas, y estos le amenazaron. Y días después le rayaron el vehículo, un coche PMR, que estaba aparcado en una zona de precontratación. Así que no solo nos quitan trabajo, sino que nos amenazan si se lo reclamamos.

Claro, el compañero al que le pasó esto me llamó y yo me puse en contacto con Policía Nacional, que nos recomendó denunciar. Así se ha podido identificar a los supuestos autores de este hecho vandálico.

No nos cansaremos de decir que son mafias organizadas. Uno capta, otro te lleva al coche y en el coche hay un tercero que es el que se lleva a los clientes. Clientes que no son conscientes del peligro que esto conlleva, porque hay que insistir en que es ilegal hacer transporte de viajeros sin contar con los permisos. Esas personas no están cualificadas, no tienen un seguro de responsabilidad civil.

Creemos que hay poca señalización del servicio de taxi, y aquí vienen viajeros de todos los puntos del mundo. Queremos que se mejore este tema, y nos comentaron que les enviáramos una foto de cómo es el taxi de la ciudad, para poner la foto o cartel en grande

“Nosotros vamos a trabajar por el sector en general”

y así el usuario identifique claramente cuál es el taxi legal y los piratas no tengan ningún tipo de oportunidad.

Una labor para todos

Desde que sumió la presidencia a finales del mes de enero, Miguel Martín nos asegura que su agenda siempre está llena. Aunque él llevaba cuatro años como presidente de AMAT, una organización más pequeña, el salto a la mayoritaria ha supuesto asumir otros roles, porque además de la entidad, también está la cooperativa de servicios, COTAMA, y la gestoría, que da servicio a más de 2.000 titulares de licencia.

G.T.- ¿Qué le motivó a dar el salto desde AMAT a AUMAT?

M.M.- Yo fui presidente de esa asociación, AMAT, durante cuatro años y mucha gente que me ha conocido ahí me animó a presentarme para AUMAT. Creo que vieron que, aunque era una asociación pequeña, donde los socios no tenían ni cuota, yo he estado denunciando toda la problemática con el tema de las VTCs sobre todo. Sabía que dar este paso era un reto muy importante y muy grande, sobre todo por ser un año crucial en el que nos lo jugamos todo.

En el taxi vamos a tener que estar muy unidos, no solo las asociaciones, todos los compañeros y compañeras van tener que aportar su granito de arena para hacer que el taxi siga dando servicio público, porque es un bien de interés general. Por eso creo que es importante que el sector esté informado y que conozca los problemas a los que nos enfrentamos. Pero también quiero dejar claro que el compañero que no está en una asociación o emisora merece también que le defiendan igualmente y que nosotros vamos a trabajar por el sector en general.

G.T.- Problemas como la inseguridad. Hace unas semanas un compañero fue brutalmente agredido, ¿qué piden al Ayuntamiento?

M.M.- Pedimos ayudas o subvenciones para montar sistemas de seguridad fiables, porque necesitamos herramientas que nos hagan sentir seguros. De momento, no hemos tenido respuesta, pero confiamos en que nos tengan en cuenta en los próximos presupuestos.

Javier Izquierdo

Aseos para un servicio digno

Puede parecer un tema banal, pero es de suma importancia cuando se trabaja en la calle. Disponer de aseos a los que acudir en caso de necesidad se ha convertido en misión imposible para los taxistas malagueños. En la ciudad, nos explica Miguel Martín, presidente de AUMAT, tienen que entrar “donde les dejan”. Y piden un modelo similar al de otras ciudades andaluzas, como Granada, donde los taxistas pueden hacer uso de los aseos públicos gracias a unas tarjetas. “Es una necesidad para poder dar un servicio de calidad a nuestros usuarios”, señala Martín, que extiende el problema al aeropuerto.

Allí, con el cierre de la cantina con motivo del Covid, tuvieron que ser los propios profesionales los que pagaran de su bolsillo el mantenimiento de los baños que tienen a su disposición. Sin embargo, asegura el presidente de AUMAT, la situación económica hace imposible mantener más en el tiempo este auto mantenimiento y tendrán que cerrar. “Nos tienen que solucionar el problema desde los organismos y las administraciones”, insiste.



Movilidad Inteligente

Paraisodelburro.org



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
-----------------	------	-------	-------



FORD

Transit Custom Hybrid diesel	1995	150/	
Transit Custom Hybrid enchufable	1995	150/	
Custom Kombi Hybrid	1.995	130/96	30.560
Custom Kombi L2 Hybrid	1.995	130/ 96	30.930
Connet L2 TDCI Diesel	1.500	120	23.970

* No se incluye matriculación

ALMOAUTO T. 91 331 05 70

Av. de la Albufera, 323. Madrid



HYUNDAI

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



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



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.



PEUGEOT

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

*PRECIO DESDE

GEMOVIL Javier García Bueno T. 722 752 092

Email: javier.garciabueno@grupovelasco.es

Avda. Carlos Sainz, 1 - 3 28914 Leganés



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

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.



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

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**

Los eléctricos siguen ganando posiciones

Parece que la situación con los combustibles fósiles ha provocado un aumento de las matriculaciones de vehículos electrificados, tanto eléctricos cien por cien como los híbridos enchufables. Concretamente, según datos del sector, las matriculaciones crecieron un 108,3% en el mes de febrero. En total, se matricularon 7.931 unidades solo en el mes de febrero, y en lo que llevamos de 2022 se han comercializado 14.737 vehículos electrificados, un 134,7% que el mismo periodo de hace un año.



Según datos aportados por la Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso de la Movilidad Eléctrica

(AeDive) y la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos (Ganvam), en lo que respecta a los vehículos 100% eléctricos se vendieron un 139,6% más en febrero frente al mismo mes del año pasado, con 3.960 unidades vendidas.

En relación a los turismos, los 100% eléctricos cerraron el mes pasado con un aumento del 171% con respecto al mismo mes de 2021, con un total de 2.518 unidades comercializadas. En lo que va de año, estos modelos acumulan un incremento de más del 200%, alcanzando las 4.319 unidades. Por modelos, el Tesla Model 3 se ha situado como el turismo totalmente eléctrico más popular en el mercado español, con 337 unidades vendidas el pasado mes de febrero. En segundo lugar, con 234 unidades, se colocó el Kia E-Niro.

Vetos en las ciudades pero sin nuevos peajes en carretera

El anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible, que continúa su trámite parlamentario, permitirá a los ayuntamientos que lo soliciten imponer tasas por circular dentro de las zonas declaradas de bajas emisiones en las ciudades. Además, también podrán vetar la circulación de vehículos privados de motor en estas zonas.

Desde el Ministerio de Transportes han explicado que lo que hará el Gobierno será incluir una tasa relacionada con la circulación dentro de las tasas estatales de las que disponen los ayuntamientos. Y luego serán los consistorios los que decidan poner en marcha estas tarifas. Según fuentes ministeriales, algunos consistorios como el de Barcelona ya han mostrado interés sobre esta posibilidad.

Esa "tasa de congestión" apuesta por cobrar una cantidad a los vehículos que entren en una determinada área. El dinero recaudado normalmente se suele emplear en mejoras del transporte público. En Londres, por ejemplo, cualquier vehículo que acceda entre las siete de la mañana y las seis de la tarde en días laborables paga una cantidad fija llamada congestion charging, que cuesta actualmente 18 euros.

Sin peajes extra por el momento

Lo que ha quedado, de momento, descartado en esta nueva norma de movilidad sostenible que prepara el Gobierno, es el modelo de pago por uso en las carreteras españolas, pese al compromiso firmado con Bruselas. La Ley no se aprobará hasta finales del año que viene.



Pruebas más duras para los vehículos híbrido enchufables

La Unión Europea ya ha advertido de su intención de endurecer las mediciones de las emisiones de carbono para los vehículos híbridos enchufables. Un modelo que en España son etiqueta Cero, que comparte con los vehículos 100% eléctricos, algo en lo que no está de acuerdo una parte de la población. El endurecimiento de estas mediciones se llevaría a cabo a partir de 2025, ya que actualmente la Comisión Europea está discutiendo una enmienda a las reglas de los vehículos Euro 6 de emisiones contaminantes. De darse el caso y que las mediciones de CO2 de los vehículos híbridos enchufables (PHEV), muchos fabricantes deberían replantearse sus estrategias y podría favorecer que centrasen sus objetivos en la fabricación de coches eléctricos.

Las nuevas mediciones se llevarán a cabo por los datos aportados por las propias marcas fabricantes por los medidores de consumo de combustible que se incorporó a los automóviles nuevos desde el año pasado. Con estos datos se hará una recopilación para catalogar debidamente los niveles de emisiones de carbono de estos coches.





Desde 1995 a tu lado con la mejor información

SUSCRIPCIONES info@gacetadeltaxi.com / 659 40 12 88

Standard Profesionales

- ✓ 12 números
- ✓ Recíbela en tu domicilio

ANTES
50,00€

Precio promoción
40,00€

Premium Asociaciones, cooperativas, radioemisoras

- ✓ 12 números
- ✓ Recíbela en tu domicilio

ANTES
50,00€

Precio promoción
30,00€

APROVECHA LA PROMO SUSCRÍBETE YA

TODA la actualidad del TAXI donde tiene que estar: EN TUS MANOS

SUSCRIPCIONES info@gacetadeltaxi.com / 659 40 12 88

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

