

La **Gaceta** TAXI

La primera revista del sector

AÑO XXVII
NÚMERO 309
MAYO 2022

Doble duelo entre rojo y negro

- Asesinato brutal en Lleida
- En Madrid, cabreo tras la regulación VTC

Todo el **TAXI**
en un solo **PODCAST**



entrevistas, actualidad, reportajes
y mucho más... **ESCÚCHANOS**



También en
 iVOOX
 Spotify

Los peligros que acechan

Trabajar no debería ser peligroso. Es algo que todos seguramente tengamos claro y que se cumple en la mayoría de los trabajos pero en otros no. Lamentablemente el taxi sigue siendo un lugar donde los peligros acechan, especialmente si se trabaja por la noche. Y por más precauciones que se tomen y por más experiencia que se tenga, incluso la muerte puede estar agazapada en la siguiente carrera. Son muchos años denunciando desde estas mismas páginas la indefensión a la que se enfrentan los profesionales. Es cierto que se han tomado algunas medidas y que cada vez es más difícil que este tipo de sucesos se produzcan, pero el riesgo y el miedo siguen existiendo. Ojalá nunca más tengamos que escribir sobre ello y trabajar para los taxistas dejara de ser peligroso. Ese es nuestro deseo y nuestra esperanza.

Pero no todas las amenazas a las que se enfrentan los taxistas son tan explícitas como una agresión o un robo. Otras, atrincheradas en los despachos de quienes legislan esperan el momento para saltar y, ¡oh, sorpresa!, asestar un nuevo golpe al sector.

En Madrid estos golpes provienen casi siempre del mismo sitio. El gobierno de Isabel Díaz Ayuso lo ha dejado claro en varias ocasiones, pero en el taxi siguen sin comprender los motivos que impulsan a la presidenta y a su Consejero de Transporte, David Pérez, a crear a la carta una normativa que regulará los vehículos de alquiler con conductor para que no pierdan derechos y puedan seguir operando como hasta ahora a pesar del Decreto Ábalos. Regular para que nada cambie. Ese parece ser el objetivo. Y mientras tanto todas las asociaciones se ponen de acuerdo para acusar a la presidenta de falta de transparencia y de reírse de los profesionales del taxi. Ya lo dice el refranero popular, para este viaje no hacían falta tantas alforjas.

6. Taxómetro

• Con opinión propia

8. Primera carrera

• El asesinato de un taxista en Lleida mientras trabajaba ha vuelto a poner en tela de juicio la seguridad con la que trabajan los profesionales del sector. Hablamos con Luis Berbel, presidente de Sindicat del Taxi de Catalunya sobre este tema.



12. Actualidad

• La regulación de las VTCs de la CAM abre un nuevo conflicto con el taxi



14. Noticias

- Presente y futuro en la Conferencia Nacional del Taxi
- Aumentan las sanciones a VTCs en España
- Se buscan asalariados en Sevilla para la temporada alta



18. En marcha

• Los perjudicados por el cártel de vehículos a la espera de cobrar sus indemnizaciones



22. Entrevista

• Enrique Alía nos habla de la carga eléctrica



26. Homologados

30. Emobility

• Noticias de movilidad sostenible



Tu licencia, tu mejor garantía



Aunque se trata de un término poco frecuente, pignorar no es más que dejar en prenda uno o varios de nuestros bienes como una forma adicional de garantía de pago, generalmente ante un prestamista. Es una fórmula utilizada en banca para asegurar operaciones financieras, por ejemplo, en préstamos cuando el perfil del solicitante no ofrece todas las garantías necesarias de que será capaz de devolver el dinero prestado. Ciudades como Madrid y Barcelona, donde hay unas 3.200 licencias pignoradas, permiten a sus taxistas realizar este tipo de operaciones para financiarse. Desde hace varios años, Caballero y Marfil ofrece un servicio exclusivo para el taxi de préstamos para taxistas aportando la licencia como garantía.

No obstante, existen varios requisitos necesarios para poder acceder a este sistema de financiación, como es el valor de la licencia de taxi y que esta no esté sujeta a un préstamo y pueda ser posible su venta. En el caso de que la licencia todavía no se haya pagado en su totalidad, pueden estudiarse diferentes fórmulas para extinguir esa deuda y después utilizar la licencia como aval. El crédito para liquidar la

deuda simplemente se añadiría a la cantidad que se quería solicitar previamente.

En el caso del taxi, el taxista que entrega como garantía su licencia mediante una pignoración, obtiene el préstamo y sigue pudiendo trabajar con esa licencia, algo similar a lo que sucede con un préstamo hipotecario.

Sin embargo, no es lo habitual, ya que lo normal es que el bien pignorado pase a manos del prestamista, haciendo buena la expresión 'dejar en prenda', ya que durante el tiempo que dure el préstamo, no podremos utilizar el bien pignorado de ninguna manera. Esto es así porque al tratarse de una licencia de taxi lo único que se realiza es la entrega del derecho de la licencia al prestamista, que puede disponer de ella solamente en el caso de impago del préstamo.

**En Barcelona hay
unas 3.200 licencias
pignoradas**

Profesionalidad y eficacia

Líderes en el sector desde hace más de quince años, en CyM trabajan de forma personalizada cada caso, buscando las opciones más adecuadas en función de la situación de cada cliente. Y con todas las garantías. Con firma ante notario como cualquier entidad bancaria y tal y como exige la ley, el taxista puede estar tranquilo ya que no perderá el control sobre la licencia.

Siendo el sector del taxi uno de los más afectados por la pandemia y posterior crisis económica, en CyM ofrecen otras herramientas de financiación para que los profesionales dispongan de liquidez de forma rápida y sencilla. Y para una mayor comodidad en el abono del préstamo, se amplía al máximo el plazo, de 5 a 10 años, lo que repercute directamente en la bajada de la cuota e incluso se puede estudiar la posibilidad de establecer periodos de carencia con el fin de ofrecer facilidad en el pago. Porque, como señalan desde la entidad financiera, el taxi es un sector fundamental en la sociedad al que hay que ayudar en los momentos más difíciles.



SI ERÉS 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 (LII)

Manu Sánchez

Responsable Geet
Plataforma en defensa
del servicio público del taxi



La globalización y la europeización

Los problemas del mundo de hoy son globales. No entienden de fronteras, ni sus consecuencias quedan circunscritas dentro de ellas. Por el contrario, aunque su origen sea local, sus efectos se dejan sentir en todo el planeta. Así es que, problemas globales requieren soluciones globales. Es la única forma de poder resolverlos, dada su naturaleza. Esa visión supranacional, sin embargo, no debería resultarle extraña al ser humano. Por el contrario, la historia del hombre siempre ha sido global. La globalización, de hecho, ha sido el motor del progreso humano. Así de fácil, lo explica Jeffrey Sachs.

El reto que plantea la globalización, ingresa en el área financiera con el mensaje de ser competitivos no tan solo en el ámbito internacional, sino también en el local, pues dogmatiza que se concibe como un elemento indispensable para la regeneración de crecimiento económico y de empleo, la ampliación de las posibilidades de elección de los consumidores y la creación de nuevas oportunidades de negocio por el incremento de la innovación tecnológica, en especial hacia el lanzamiento de la competitividad internacional para las empresas europeas y extranjeras.

La globalización, tal y como se define, caracteriza a las sociedades más modernas: integración y facilidad de las comunicaciones, libre movimiento de mercancías o extensión de los derechos humanos, siendo un proceso mundial en los ámbitos político, económico, social, cultural y tecnológico, que convierte el mundo en un lugar cada vez más interconectado y más multicultural, pero, sin embargo, la realidad es que, activa con fuerza el funcionamiento del mercado de servicios -potenciado sobre el Comercio Electrónico-, que ha ido contrayéndose más en aspectos económicos y con menos razonamientos jurídicos para poder reconducir los mismos a una situación de competencia, que les favorezca una forma de producción más eficiente, y como no, provocando un grado de excitación económica para obtener grandes beneficios en el menor tiempo posible.

El Tratado sobre el funcionamiento del Libre Comercio de la UE con EE.UU introduce "un nuevo comercio global sin barreras de mercancías y servicios", donde las multina-

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

Viktor E. Fankl

cionales puedan escaparse al control político. En este contexto, el sistema nos indica que la libre competencia en los mercados y las políticas de libre competencia cobran una especial relevancia, pues, determinan el escenario más propicio para que las empresas logren los estándares de competitividad que se necesitan en este nuevo orden de cosas. Para crear ese nuevo macro sector integrado, se exige que las empresas logren dominar nuevas habilidades para adecuarse a los cambios (innovación y competitividad) en la tecnificación de los servicios, en la tecnología de producción, en la tecnología de la información y, en los requerimientos y necesidades de los consumidores. Es decir, indican que todas las empresas, pymes y actividades de la zona (locales) que produzcan bienes o servicios similares, estarán en pugna por las mejores oportunidades del mercado global, al adquirir ciertos conocimientos y habilidades para adecuarse a las necesidades y nuevos hábitos de los consumidores de todo el mundo.

Y este nuevo orden de cosas, se llama "Globalización de la Nueva Economía" que están intrínsecamente unidos, con un supuesto agravante, al silenciarse que los mercados que procesan la apertura del libre comercio a través de los Tratados Internacionales, están provocando un debilitamiento de la fuerza impositiva de los Estados repercutiendo en el Derecho interno de cada país, además esa simbiosis de los mercados (internacional y europeo), conlleva la creación de una institucionalidad que en los términos que se expresan en los Tratados internacionales estarían hablando de un Tribunal mercantil privado. ¡Vamos! Todo un despropósito que deja una puerta abierta para aquellos Tratados como fueron el TTIP, el TISA y el CETA, ATI, etc.

Mientras la economía mundial cada vez se encuentra más interrelacionada, los mercados se amplían y flexibilizan, la producción se deslocaliza y las grandes empresas afrontan la creciente competencia mediante alianzas y fusiones conectando con la globalización, mientras el capitalismo se refuerza a través de los principales avances tecnológicos como revolución que viene a sustituir a la revolución industrial.

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



ASESORÍA JURÍDICA

Asesoramiento individualizado a nuestros socios



Agencia Tributaria

ASESORÍA FISCAL

Todas las cuestiones fiscales relacionadas con el sector



CENTRO MÉDICO Y PSICOTÉCNICO

Gestión integral del permiso de conducir



SEGUROS SOCIALES

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



RADIO TAXI GREMIAL

Tecnología, experiencia y profesionalidad acreditados

**BENEFÍCIATE CON TU ASOCIACIÓN
SIEMPRE SALDRÁS GANANDO**

El taxi catalán pide medidas para

El brutal asesinato a un taxista en Lleida ha dejado consternado al sector del taxi en Catalunya. Dos décadas después, un profesional del colectivo del taxi ha perdido la vida mientras conducía su vehículo de forma cruel y violenta. Asociaciones como el Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC), por medio de su presidente Luis Berbel, insisten en la necesidad de actualizar las medidas de seguridad para los taxistas ante la escalada de hechos violentos que se está produciendo en los últimos meses en el taxi catalán.



Luis Berbel, presidente del Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC)

Mohammed, conocido entre sus amigos como Simu, fue asesinado durante la madrugada del pasado domingo 10 de abril en Lleida mientras ejercía su profesión de taxista. Recibió 20 puñaladas al bordo del taxi que conducía y con 43 años perdió su vida dejando huérfanos a dos niños pequeños. Aún se desconocen los detalles de este brutal hecho, cuya investigación por los Mossos d'Esquadra todavía permanece abierta.

En torno a las 2.30 de la madrugada del citado día, este taxista se encontraba en la avenida Blondel en Lleida cuando alguien pidió un servicio y le trasladó hasta la calle Sifó. Tras eso, lo siguiente que se conoce es el testimonio de una persona que se encontró gravemente herido al taxista en el suelo, lleno de puñaladas a 50 metros de su taxi que aún tenía el motor en marcha.

El profesional fue trasladado al hospital gravemente herido, pero tras tres horas de lucha, finalmente falleció en el hospital. Lo único que se sabe al cierre de esta edición de la investigación es que días antes Moha-

“No solo agreden a los taxistas, se ensañan con ellos”

med había denunciado a una persona por amenazas y los investigadores no descartan que esté relacionado con el crimen, aunque la principal hipótesis es que haya sido víctima de un robo con mucha violencia por parte de otra persona.

Setenta taxis de Lleida realizaron una marcha lenta días después del asesinato por las calles de la ciudad en memoria del compañero fallecido. Los taxistas finalizaron la marcha depositando tres ramos de flores y una vela en el punto donde se produjeron los hechos.

El sector del taxi de Catalunya que recibió esta noticia con absoluta perplejidad. Las principales organizaciones recuerdan que ya

frenar la escalada de violencia

son meses en los que el colectivo viene denunciando una escalada de violencia y conocer una desgracia de este tipo no ha hecho más que encender aún más sus peticiones ante lo que están viviendo en distintos puntos de la geografía catalana.

Meses violentos sobre los taxis

Luis Berbel, presidente del Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC), explica en esta entrevista concedida a La Gaceta del Taxi las preocupaciones del sector con respecto a la seguridad ante esta escalada de hechos que, tal y como asegura, "cada vez son más violentos".

Gaceta del Taxi. - ¿Cómo se enteraron de la noticia del fallecimiento del compañero de Lleida?

Luis Berbel. - Nos enteramos por los medios de comunicación y también algunos compañeros en Lleida nos avisaron. Los hechos sucedieron el 10 de abril de madrugada y aún no se conocen las causas porque la investigación sigue abierta. Parece ser que de madrugada el compañero cogió a una o varias personas en la estación de autobuses de Lleida y les trasladó hacia una calle y ahí fue cuando se produjo la brutal y mortal agresión. Estamos consternados, muy doloridos y afectados porque habían pasado 20 años, desde el año 2002, cuando se produjo la úl-



La noche es siempre una de las franjas horarias más peligrosas

tima muerte de un taxista en Catalunya por una agresión.

G.T.- ¿Y qué sensación le deja el hecho de que se produzcan hechos de tanta violencia?

L.B.- Nos deja muy afectados. Estamos al servicio del público y hoy en día por un intento de robo no tiene sentido que haya tanta violencia porque no llevamos efectivo. El 80-90% de los servicios se hacen a través del pago con tarjeta o son servicios de emisoras. Además, te deja peor sensación saber el cómo se produjo, con un montón de puñaladas y con

ensañamiento. Es algo que ya estábamos comentando con la administración, porque ya se habían producido hechos muy violentos en los últimos tiempos. No nos cuadran las cifras que nos dan los Mossos d'Esquadra en cuanto al número de violencia, atracos y robos en el taxi. No concuerdan con la sensación que tenemos de peligrosidad a pie de calle. Tenemos compañeros agredidos recientemente en Sitges, en Girona, en Barcelona y en Sabadell, donde han pegado una paliza a un taxista que casi no lo cuenta.

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



"No cuadran los datos de los Mossos con la sensación que tenemos a pie de calle"

G.T.- Hace unos meses, en otoño de 2021, desde el sector del taxi en Catalunya plantea a la administración la necesidad de que dejen instalar cámaras de seguridad para disuadir a quienes quieran cometer actos violentos en el taxi. Hubo hasta una manifestación. No parece que haya reacción o solución al respecto.

L.B.- De momento no. Y repito, lo que hay que destacar la violencia en la que se producen estos hechos. No solo agreden a los taxistas, es que se ensañan con ellos. En Hospitalet igual le destrozaron recientemente el coche a un profesional porque les dijo que no bebieran en el interior del vehículo. Estamos observando una agresividad muy grande con los taxistas.

Un taxista asesinado veinte años después

G.T.- ¿Nota que coincide esta escalada de violencia con el fin de la pandemia?

L.B.- Todos estos hechos que le he relatado se han producido después de la pandemia. Se ha producido una vez que lo peor de la crisis ha ido bajando. Por ese motivo, y como recordaba, ya en el pasado mes de octubre de 2021 se hizo una primera reunión de la Comisión de Seguridad del taxi de Catalunya. Posteriormente se ha celebrado otra en enero, y ya se conocen tres o cuatro puntos que estamos demandando. Uno de ellos es permitir la instalación de cámaras; otro, mejorar el sistema de seguridad del 112 que es obligatorio a nivel del Área Metropolitana de

Barcelona, pero no en todo Catalunya, donde

"Nos parece grave que el AMB no haga nada con las cámaras"

es voluntario. Luego también pedimos trabajar en la formación a los taxistas, para que sepan de qué forman tienen que actuar. Son puntos básicos en los que se debe trabajar.

G.T.- ¿Qué les dice la administración con respecto a las cámaras?

L.B.- El AMB en este asunto se escuda en el tema de la protección de la imagen y los datos personales. Lo que nos parece más grave de todo esto es que no hacen nada, están ahí estancados y la situación está parada. Ellos no quieren iniciar nada porque dicen que puede haber una mala utilización de las imágenes, pero tenemos claro que esa no debe ser la razón para negarse. Si alguien utiliza mal las cámaras, que se le abra un expediente y si es necesario que se le ponga una sanción ejemplar. Pero no por eso se nos debe negar. Se debe establecer un protocolo para la protección de imágenes y datos. Sabemos que las cámaras no pueden enfocar al exterior, que solo al interior y nada más, pero es como cualquier otro negocio. Habrá que firmar unos permisos, pero igual que cualquier comercio. Estamos en las ciudades llenas de cámaras, desde el Metro, los cajeros, o simplemente cuando estás circulando, y no hay ningún tipo de problema. Pero el AMB, con la excusa de que pueden ser mal utilizadas, no hace nada. Dye, quien lo haga mal que se le ponga una sanción dura y punto. No puede ser que por eso no se permita. Consideramos que puede crear un efecto disuasorio porque, aunque tengamos otros sistemas de seguridad, se está viendo que no es suficiente.

El taxi de Barcelona tendrá su propia app pública

Aunque el tema de la seguridad en el taxi de Barcelona está en stand by, el Instituto Metropolitano del Taxi (Imet) y el Área Metropolitana de Barcelona (AMB) ya han presentado Picmi Taxi, la nueva funcionalidad que próximamente se incluirá dentro de la app AMB Mobilitat, a través de la cual los usuarios podrán solicitar servicios de taxi. En los próximos meses empezarán las pruebas y se espera que esté disponible para el último trimestre de 2022.

El objetivo de Picmi Taxi es digitalizar las peticiones que habitualmente se realizan a mano alzada y que son los servicios más frecuentes para los taxistas. Todos los profesionales del AMB van a tener que estar obligadamente conectados a esta aplicación, lo que quiere decir que de lunes a viernes habrá alrededor de 8.000 taxis a disposición en la app.

Desde el taxi de Barcelona han manifestado estar muy contentos por tratarse de una aplicación 100% pública y ser pioneros en que se implante en el taxi en España. Las asociaciones sector consideran que esta app va a ayudar a mejorar la eficiencia del servicio porque los taxis que no estaban conectados a ninguna aplicación ahora lo estarán y se sumarán a los profesionales que ya trabajaban con emisoras y aplicaciones.

G.T.- Tras los hechos ocurridos en Lleida, ¿ha variado algo la situación al respecto?

L.B.- Hemos tenido una reunión con la administración y lo hemos propuesto. Queremos que cualquier persona que quiera pueda instalar estos sistemas de seguridad. Si alguien quiere una mampara, que lo haga. En el tema de las cámaras igual. Se ha hablado de una solución y es que las cámaras estén vinculadas al sistema 112 que solo cuando se activen las cámaras se graben las imágenes. Es una solución intermedia y estamos a la espera de a ver qué nos dice la administración al respecto. Sí que ha existido un compromiso de volver a convocar la Comisión de Seguridad del taxi de Catalunya y volveremos a insistir con estos temas.

G.T.- Un sistema de protección histórico al que hacía referencia siempre fue la mampara, pero no está establecido este sistema en todos los taxis.

L.B.- El problema que nos encontramos con las mamparas es que su lugar coincide donde vienen instalados normalmente los airbags. Entonces, nos tendrían que modi-

“La mampara es uno de los mejores sistemas de seguridad”

ficar los vehículos. Tendrían que eximir al taxi de llevar esos airbags completos, como pasa con la policía o los bomberos, u otros servicios que lo tienen desactivado. Que nos autoricen. Así, de esa forma, se evita lo que sucede ahora que, si un titular quiere homologar una mampara, tiene que hacer una serie de papeles que son costosos. Creo verdaderamente la mampara es el mejor de los sistemas porque hay una separación entre el conductor y el usuario y es un sistema totalmente disuasorio. Es verdad que nosotros utilizamos vehículos particulares, adaptados un poco para prestar servicio de taxi. Pero no existe un modelo específico, como en Londres, donde cuentan con un coche con espacio entre el conductor y el usuario.

G.T.- También ha hecho referencia a la necesidad de mejorar el sistema del 112 integrado en el taxi.

L.B.- En la última reunión que mantuvimos con la administración también se habló de mejorar el sistema de alarma del 112. Es obligatorio en el Área Metropolitana y pretendemos, no ya solo que se haga extensible a más zonas de Catalunya, sino que funcione de manera correcta y se adapte a las tecnologías actuales. Hay que tener en cuenta que este sistema se puso en marcha justo después del último asesinato que se había producido en el taxi que fue en el año 2002. En este caso fue un taxista de Barcelona que lo mataron en Sabadell. Imagina a si lleva tiempo este sistema. En este sentido si consideramos que el taxi del AMB es privilegiado por poder contar con esta ayuda de seguridad, que es obligatorio en la zona metropolitana, pero queremos que funcione mejor de lo que está haciendo. No vamos a renunciar a ninguna mejora, pero queremos que se actualice.

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

La CAM aprueba una ley a

El Gobierno de la Comunidad de Madrid ha aprobado un proyecto de ley que permitirá crear una nueva autorización de carácter urbano para los vehículos de alquiler con conductor (VTC) con el objetivo de que puedan prestar servicios en la capital más allá del próximo mes de octubre, fecha en la que entra en vigor el decreto Ábalos. El taxi ha recibido con perplejidad esta noticia y anuncia que recurrirá en los tribunales.



Isabel Díaz Ayuso, durante una reunión que mantuvo con los representantes del taxi en febrero

Las intenciones de la Comunidad de Madrid con respecto a los vehículos de alquiler con conductor (VTC) se podían intuir, pero la normativa "a la carta" que ha preparado el Gobierno regional ha terminado por enfadar a todo el colectivo del taxi madrileño. Con el nuevo proyecto de ley aprobado por el Ejecutivo regional, las VTC, no solo podrán seguir operando en Madrid más allá del próximo mes de octubre, sino que además lo harán con unos requisitos aún más laxos que los actuales.

El nuevo texto, que viene a modificar la Ley 20/1998 de Ordenación y Coordinación de Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, creará una nueva autorización urbana para la actividad de arrendamiento con conductor para que las VTC puedan prestar servicio en la capital una vez que entre en vigor el llamado Decreto Ábalos a partir del próximo mes de octubre.

El proyecto de ley, que ha sido remitido a la Asamblea y cuya aprobación se desarrollará

por el procedimiento de lectura única, saldrá adelante salvo que VOX decida a última hora votar en contra del mismo, algo en lo que desde el sector del taxi no confían.

Las VTC de esta forma quedarán reguladas en un primer momento por tan solo dos artículos. En uno de ellos sí que se hace referencia a que podrán denegar nuevas autorizaciones de VTC cuando se supere la ratio 1/30 con relación a las licencias de taxi; y en el segundo de los artículos, se remite a un posterior desarrollo reglamentario el establecimiento de determinados requisitos y condiciones necesarios para la prestación del servicio.

En lo que respecta al régimen sancionador, y ahí viene uno de los grandes enfados del taxi, la Comunidad de Madrid ha anunciado que no aplicará las disposiciones sancionadoras en Materia de VTC que fueron aprobadas por las Cortes Generales para todo el territorio nacional hace unos meses. El régimen sancionador que se aplicará en Madrid será uno más antiguo, de 2016, que es más "benévolo" con las posibles prácticas ilegales de los conductores de VTC.

El taxi advierte de que acudirá a los tribunales

Enfado de los taxistas

La reacción del taxi no se hizo esperar una vez que se conocieron las intenciones

la carta para las VTCs

del Gobierno de la Comunidad de Madrid. Federación Profesional de Madrid (FPTM) informó en un comunicado que denunciara al Ejecutivo regional por posible prevaricación al permitir, extralimitándose de sus competencias, que las VTC continúen prestando servicios urbanos en la capital a partir de octubre.

“Tenemos muchas dudas jurídicas sobre la forma en la que se van a habilitar este tipo de autorizaciones estatales, gestionadas por el Ministerio de Transportes, para que pasen a realizar transporte urbano”, explicó Julio Sanz, presidente de FPTM.

En la misma línea se posicionó Alberto de la Fuente Miñambres, presidente de la Asociación Gremial de Madrid, que indicó en declaraciones ofrecidas a nuestro medio que “esto acabará en los tribunales. Nuestros expertos jurídicos insisten en que la Comunidad de Madrid no tiene competencias para legalizar una autorización urbana de VTCs”.

Felipe Rodríguez Baeza, presidente de la Asociación Madrileña del Taxi, si mostró alguna duda más con respecto a si verdaderamente la CAM no tiene competencias para hacer esta autorización, aunque sí tiene claro que el nuevo proyecto se judicializará.

En lo que sí coinciden todas las asociaciones representativas del taxi de Madrid es en que el Gobierno Regional se ha “reído” del colectivo con la aprobación de esta nueva normativa. Desde el sector del taxi acusan al Gobierno regional de intentar “hundir al sector del taxi” y denuncian que su presidenta ha menospreciado al colectivo “de forma descarada” con este texto.

“El gobierno de Isabel Díaz Ayuso continúa avanzando en su camino firme de condenar al sector del taxi y acciones como esta, en las que, como mínimo, roza la prevaricación y emite una nueva ley no consensuada ni informada al sector, confirman las denuncias reiteradas de abandono que venimos haciendo”, manifestó Julio Sanz.

Para Alberto de la Fuente Miñambres este proyecto de ley “pretende normalizar y regularizar las anomalías de las VTC y desvirtúa completamente el espíritu del decreto Ábalos”. “La CAM no nos ha dado la más mínima oportunidad, nos han negado cualquier

La CAM no aplicará el nuevo régimen sancionador de las VTCs

alegación y esto acabará en los tribunales”, afirma el presidente de Gremial.

Por su parte, Felipe Rodríguez se muestra aún más contundente y asegura que la CAM “se ha reído de nosotros como ha querido”. “Parece que ha redactado la norma las VTC. Al taxi lo han dejado totalmente de lado. Nos quieren hundir y no esperábamos tanto descaro”, asegura el presidente de AMT.

“Ha sido muy descarado. No hacen más que favorecer sus intereses y lo del régimen sancionador es una evidencia más. Más a favor de las VTC y en contra del taxi no se puede ir. No van a aplicar ni siquiera el régimen sancionador aprobado en las Cortes en 2021, van a aplicar uno de 2016 más favorable para las VTC que les permite hacer lo que les dé la gana”, critica Rodríguez Baeza.

Desde el taxi lamentan que el Gobierno de Díaz Ayuso no haya admitido ni una sola alegación de las presentadas, ni las relativas a la captación, a la precontratación, a la circulación en vacío o al número de autorizaciones de VTC. “No han hecho caso en nada. Sabíamos que esto iba a pasar, pero no han admitido ni una sola alegación. Ahora falta el trámite de presentación del proyecto de ley en la Asamblea. Aún nos cabe la esperanza de VOX, que es el partido que tiene la llave y que aún no se ha pronunciado sobre qué va a decidir”, indica de la Fuente Miñambres, que lamenta la postura del Ejecutivo madrileño con el taxi con respecto a este asunto.

Así las cosas, ahora el taxi se enfrenta con la aprobación de este proyecto de ley a un nuevo frente que se suma a los abiertos en el Tribunal Supremo con respecto al 1/30, a los procedimientos pendientes en Europa, o a los recursos de los que aún no se conocen sentencias en distintos tribunales de las Comunidades Autónomas. Una nueva lucha contra la administración que probablemente acabará ante la justicia en un año clave para el devenir del taxi y su competencia en el futuro más inmediato.

Javier Izquierdo



La CAM creará una autorización urbana para las VTC madrileñas

El sector analiza su presente y futuro en la Conferencia Nacional del Taxi



María José Rayo, Secretaria de Estado de Transporte, durante la CNT



Mesa de consumidores durante la Conferencia

Durante dos días, 26 y 27 de abril, el taxi debatió a fondo algunos de los principales retos a los que se enfrenta el sector. Lo hizo en la Conferencia Nacional del Taxi, un evento patrocinado por MMT Seguros y UECA y en el que se dio cita prácticamente todo el sector del taxi español.

Buena parte de la Conferencia se centró en lo que sucederá durante los próximos meses, especialmente a partir del mes de octubre cuando entre en vigor el Decreto Ábalos. Una norma que, recordemos, obligará a los vehículos de alquiler con conductor una autorización para poder prestar servicios urbanos. Esta normativa ha sido analizada al milímetro en la Conferencia Nacional del Taxi que se está celebrando estos días en Madrid. Y es que en estos casi cuatro años desde que se aprobó el Decreto se han dictado diferentes normas para regular las VTCs, tanto leyes como decretos, siendo la más ambiciosa la aprobada en Catalunya, en el Área Metropolitana de Barcelona, suspendida actualmente por el Tribunal Superior de Justicia de Catalunya.

En este sentido, existen dos procedimientos paralelos de regulación de VTC con resultados contradictorios. En País Vasco el TS-JPV lo ha anulado mientras que el aprobado en las Islas Baleares ha sido validado por la justicia. “Esto ha llegado al Tribunal Supremo, donde se ha declarado que hay interés casacional y se verá si el periodo de precontratación vulnera o no la Constitución Española y la Ley de Garantía de Unidad de Mercado”. Es decir, será una vez más la justicia quien decida si el periodo de precontratación establecido en algunas CC.AA es contrario a la libertad de mercado.

¿Y después?

Al margen del intenso año judicial, otra de las cuestiones que más preocupan a las asociaciones es que sucederá una vez entre en vigor plenamente el Decreto. ¿Podrán prestar servicios urbanos en ausencia de legislación? Según explicó José María Baños Fox, letrado de de Antaxi, eso dependerá de la comunidad autónoma, lo que plantea muchas incógnitas para los próximos meses. Además, desde el sector están convencidos de que se pedirán medidas cautelares una vez finalice el plazo y se abrirán procedimientos de

indemnización. “Tarde o temprano acabarán en el Constitucional”, sentenció el abogado.

Compromiso desde Transportes

Más medio de centenar de representantes del sector acudieron a estas jornadas que fueron inauguradas por la Secretaria de Estado de Transporte, María José Rayo, quien explicó al taxi la posición del Gobierno con respecto a los vehículos de alquiler con conductor. “Las VTCs están destinadas a realizar transporte interurbano”, señaló. “En el ministerio hemos hecho lo que creíamos más adecuado para la convivencia leal entre dos sectores”, apuntó la Secretaria de Estado, que insistió en el papel de los gobiernos regionales para regular dos servicios “cuyos hábitos pueden confundir a los usuarios”.

Con respecto al taxi, Rayo aseguró que el taxi tendrá un papel fundamental en la nueva movilidad, “donde todo va orientado a reducir el papel del vehículo privado”. Además, reconoció el papel esencial del sector durante los dos años de pandemia, con graves restricciones.

Además de estas cuestiones, durante la Conferencia se abordaron otras cuestiones igual de importantes para la supervivencia del taxi, especialmente del rural. Una parte del sector que necesita buscar alternativas y abrirse a nichos de mercado nuevos que garanticen a sus profesionales una serie de ingresos fijos. Licitaciones públicas, transporte sanitario no medicalizado, transporte escolar son algunas de las alternativas que se pusieron sobre la mesa. Además, en el horizonte a medio y largo plazo se acordó estar muy atentos a la Ordenanza Movilidad Sostenible que prepara Gobierno central como un elemento para su subsistencia porque, insistieron los implicados, tal y como está planteado el taxi rural, su futuro no está garantizado.

En cuanto a los usuarios y su relación con las nuevas plataformas, se señalaron algunos peligros que no se tienen en cuenta, como son las cláusulas, “cada vez más abusivas” que se aceptan para poder conseguir determinados servicios. Además, el dinamismo de las tarifas es un tema que preocupa cada vez más a las organizaciones de consumidores como la OCU.

Transportes se compromete con el taxi a controlar las VTCs



Imagen del encuentro entre el taxi y la ministra, Raquel Sánchez

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se ha comprometido a vigilar que los vehículos de arrendamiento con conductor (VTC) no presten servicios urbanos una vez finalice la moratoria incluida en el Decreto Ábalos sino cuentan con una autorización específica para ofrecerlos. Una vez finalizada la moratoria, las VTC de carácter nacional que presten servicios urbanos estarían incurriendo en una práctica ilegal. Así se consideró tras una reunión que mantuvo la ministra de Transportes, Raquel Sánchez, con las asociaciones representativas del taxi a nivel nacional que tuvo lugar en abril. Según establece el Real Decreto 13/2018, también llamado decreto Ábalos, antes del 1 de octubre de 2022, las comunidades autónomas deberán haber legislado para permitir a las VTC realizar servicios urbanos. Una vez acabado ese plazo, solo quedarán habilitadas, según explica Antaxi en un comunicado, a modificar condiciones de precontratación, solicitud de servicios, captación de clientes, recorridos mínimos o máximos, servicios u horarios obligatorias y especificaciones técnicas del vehículo.

Más taxis en Sta. Cruz de Tenerife

La Mesa del Taxi de Santa Cruz de Tenerife ha aprobado incrementar el número de taxis prestando servicio. El aumento del 60% supone 75 taxis más, lo que hace un total de 440 vehículos al día. Dámaso Arteaga, concejal de Infraestructuras, presidió la reunión en la que se adoptó este acuerdo de ampliar del 50 al 60% el número de taxis que prestan servicios cada día en el municipio. Esta medida se prolongará en principio hasta el 2 de octubre.

“Si fuera necesario incrementar el número de taxis operativos antes de esa fecha, estaríamos en disposición de poder abordar ese aumento, con lo que estamos tratando de adecuar la oferta a la demanda real”, explicó el concejal en declaraciones recogidas por EIDía.es.



La flota se incrementa al 60%

Aumentan las sanciones a VTCs en España

En 2021, el número de sanciones interpuestas a vehículos de arrendamiento con conductor (VTC) se ha incrementado un 42% en comparación con el año anterior, mientras que las sanciones interpuestas a los taxis se han visto reducidas un 20%. Los datos fueron presentados por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana al sector del taxi en un encuentro mantenido para abordar el estado de los expedientes de sanciones de distinto tipo en el transporte por carretera. En lo que respecta a las VTCs, las faltas de tipo grave han aumentado casi un 34% en el último año, mientras que las de tipo leve lo han hecho casi en un 40%. En cuanto a las faltas de carácter muy grave, también han aumentado en hasta un 13%. Desde el sector creen que “estos datos no son más que la evidencia de situaciones que desde el sector del taxi venimos denunciando prácticamente a diario y que reflejan la falta de conocimiento y experiencia que tienen muchos de los trabajadores de las grandes empresas de VTC”.

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



VALORACIÓN SIN COMPETENCIA

Señor González ☎ 670 91 43 91

Se buscan asalariados en Sevilla para la temporada alta

Coincidiendo con la temporada alta del taxi sevillano, y a petición de la asociación Élite Taxi Sevilla, el consejo del Instituto del Taxi de la capital andaluza ha autorizado la contratación de conductores asalariados desde ahora y hasta finales de junio. Aunque en la capital andaluza hay unas 80 personas que cuentan con la cartilla o permiso para trabajar como taxistas, no figuran en ningún listado del Ayuntamiento y es prácticamente imposible contactar con ellos. Por ese motivo, desde el sector han hecho un llamamiento a los interesados para localizarlos y que puedan trabajar estos dos meses como conductores asalariados. Los conductores que quieran trabajar como asalariados durante este periodo de tiempo deben contactar con el Instituto del Taxi y solicitar que se les incluya en el listado de posibles asalariados



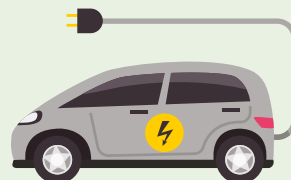
Se prevén más servicios en los próximos meses

Nuevo taxi eléctrico en el APC madrileño



El modelo fue propuesto de manera individual

Los taxistas madrileños tienen un nuevo modelo disponible para prestar servicio de taxi en el Área de Prestación Conjunta (APC) de la capital. Se trata del y Hyundai Ioniq 5, un modelo que se propuso a autorización de forma individual, más allá de la marca. El vehículo, que es 100% eléctrico, cuenta con todas las condiciones y cumple todos los requisitos para la prestación del servicio de taxi. No ha sido presentado a autorización por el Ayuntamiento de Madrid ni por la propia marca, pero en virtud de la normativa y a falta de un último informe, quedará autorizado.



El taxi valenciano carga contra la CNMC

La decisión de la Comisión Nacional del Mercado y la Competencia (CNMC) de ir a los tribunales para anular la Ordenanza de Valencia que regula las VTCs no ha sentado bien al sector. Desde la Federación Sindical del Taxi de Valencia han acusado a la CNMC de intentar "favorecer a las multinacionales y a los poderosos y a los que trabajan por debajo de costes y hacen todo tipo de trampas al sistema de derecho y a las normas de transporte". El dictamen de la CNMC en contra de la Ordenanza de Movilidad valenciana, sin embargo, no ha sido

unánime. Mariano Bacigalupo y Xabier Ormaetxea han firmado un voto particular, y eso demuestra, al entender de los taxistas, que ya hay voces en la CNMC que discrepan de la posición dominante de recurrir las normativas que regulan la actividad de las VTC. La Ordenanza, que entre otras cosas introducía una hora mínima de precontratación entre la reserva y el servicio en VTC, aseguran los taxistas que tampoco se está cumpliendo. "Antes se saltaban los 15 minutos de preaviso y ahora se saltan la hora", asegura al citado medio Del Molino



VS



El taxi de Las Palmas de Gran Canaria consigue dos días libres

Por primera vez, los taxistas de Las Palmas de Gran Canaria tendrán dos días libres obligatorios de libranza, uno en día laborable y otro durante los fines de semana. El ya ex presidente de la Asociación de Trabajadores Autónomos del Taxi (ATAT) Francisco Reyes, mostró su satisfacción por una medida que, en su opinión, permitirá a los taxistas "conciliar familia y trabajo". De esta forma, a partir de ahora la flota se dividirá en cinco turnos que se identifican con las cinco primeras letras del abecedario. La letra A incluirá las licencias comprendidas entre la 1 y la 328; la B entre la 329 y la 656; la C, desde la 657 a la 984; la D, desde la 985 a la 1.312; y la E, desde la 1.313 a la 1.640.

En relación a los fines de semana y días festivos, los cinco turnos quedarán reducidos a dos. En el primer turno quedarán comprendidas las licencias entre la 1 y la 820; y en el segundo estarán desde la 821 a la 1.640. En base a esta modificación de la ordenanza, los taxis deberán tener un distintivo adhesivo en el exterior

del vehículo que sea visible donde quede reflejado el turno al que corresponden. La modificación fue aprobada por el PSOE, Podemos, Nueva Canarias y Coalición Canaria. En contra votó el PP y se abstuvo Ciudadanos.

Nueva directiva

Apenas una semana después, Francisco Reyes abandonaba el cargo de presidente de ATAT, asumiendo el cargo Jean Charles Chabot tras las elecciones celebradas en la asociación. Chabot, a diferencia de su antecesor, considera necesario que todo el sector opine sobre los días de libranza y por ello van a solicitar la celebración de un referéndum legal para que los propios taxistas decidan sobre la aplicación de los dos días de libranza. Sanear la entidad y plantear una revisión de las actuales tarifas del taxi son otros de las cuestiones que esperan acometer en los próximos años de legislatura.



Los taxis llevarán letras para dividir los turnos

TALLERES FAMILY CAR

FAMILY EUROPA CAR S.L.
MECÁNICA EN GENERAL



- ✓ Su taller de confianza en Vallecas
- ✓ 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-18521 - CIF B- 66008498

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%

Más de 10 millones de afectados

Miles de taxistas y particulares se encuentran a la espera de recibir su indemnización por el cártel de concesionarios que afectaba al precio de los vehículos. Treinta y cuatro marcas de coches fueron condenadas a la mayor multa impuesta al sector del automóvil de España por la CNMC y posteriormente ratificada por el Tribunal Supremo.



Treinta y cuatro marcas de coches. El 91% del mercado del motor se ha visto implicado en esta macrodemanda que puede suponer un impacto económico de más de 40.000 millones de euros si todos los afectados decidieran reclamar sus indemnizaciones. Y es que según diferentes fuentes, se calcula que hay, entre empresas y personas físicas, más de 10 millones de afectados de unas prácticas contrarias a las leyes de la competencia y del mercado.

La ley entiende que un cártel es "todo acuerdo secreto entre dos o más competidores cuyo objeto sea la fijación de precios, de cuotas de producción o de venta, el reparto de mercados, incluidas las pujas fraudulentas, o la restricción de las importaciones o las exportaciones". Y se trata de una infracción "muy grave" dentro de la Ley de Defensa de la Competencia.

En concreto, las marcas fueron acusadas de haber hecho un intercambio de información confidencial para controlar el mercado de distribución y venta de vehículos. Casi todos los fabricantes con representación comercial en el mercado español, concluía el

informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, compartieron información confidencial que abarcaba casi todas las actividades realizadas por la red de distribución y postventa de las compañías: venta de vehículos nuevos y usados, prestación de servicios de taller, reparación, mantenimiento y venta de piezas de recambios oficiales.

Las prácticas llevadas a cabo por el cártel hicieron que disminuyera la competencia entre los distintos fabricantes de coches. Esto se tradujo en políticas comerciales menos agresivas y en un menor esfuerzo a la hora de distinguirse de las otras empresas, por ejemplo, proporcionando a sus clientes servicios de más calidad. Para los consumidores, supuso, entre otros, disfrutar de menores descuentos a la hora de comprar un coche nuevo y/o utilizar los servicios de postventa, reparación o mantenimiento.

13 sentencias del Supremo

Por ese motivo, la entidad reguladora de la competencia inició un expediente sancionador S/0482/12 que en 2015 convirtió en sanciones por más de 171 millones de euros, la mayor multa impuesta al sector del automóvil en España.

Casi siete años después, la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo ratificaba estas sanciones, acabándose el recorrido judicial de las empresas multadas para evitar pagar. Concretamente, a lo

El 91% del mercado del motor estaba implicado en el cártel

por el cártel de automóviles

Las indemnizaciones oscilarán entre los 2.000 y los 9.000 euros

largo del pasado año, el Tribunal Supremo resolvió 14 recursos de casación relacionados con el cártel de los fabricantes de automóviles. En 13 de sus sentencias, estimó las consideraciones de la CNMC y ratificó las multas al cártel de fabricantes de coches. En otro pronunciamiento, el Supremo revocó el fallo anterior de la Audiencia Nacional -que había sido favorable a la empresa Mazda- y ahora esta tendrá que dictar una nueva sentencia.

Desde ese momento, plataformas como la Agrupación de Afectados por el Cártel de Coches (AACC) o Consumidores Afectados por el Cártel de Coches (CACC) se pusieron manos a la obra con demandas colectivas para reclamar daños y perjuicios. Una vez aceptado por los tribunales que, efectivamente, las marcas incurrieron en una irregularidad de esta dimensión, como decimos, asociaciones y particulares pusieron en marcha una serie de demandas colectivas para obtener indemnizaciones por el perjuicio causado. En el caso del taxi, la Federación Profesional del Taxi suscribió un acuerdo con un bufete experto en reclamaciones judiciales.

Porque todo aquel particular que hubiera comprado un coche entre febrero de 2006 y agosto de 2013, sin importar si lo tuviera en el momento de iniciar la acción judicial, podría recibir una parte del precio del vehículo. Para hacerlo, debían de haberse adscrito a las demandas colectivas abiertas, en las que se calcula que hay más de 50.000 personas inscritas.

Las empresas que formaron parte del cártel empezaron a beneficiarse en los años dorados del mercado español de turismos y se siguieron beneficiando, aunque ya de forma asimétrica, durante la crisis económica posterior y en el contexto de distintos planes de estímulo para reavivar las ventas de coches, lo cual se hizo con cientos de millones de euros de dinero público.

Se calcula que las indemnizaciones, que

deberían empezar a pagarse a partir de octubre de este año, oscilarán entre los 2.000 y los 9.000 euros, lo que supone en torno al 10-12% del precio pagado por los vehículos durante el tiempo que el cártel permaneció en activo.

Difícil detección

Tal y como recoge la propia CNMC en su página web, detectar un cártel es difícil. Por eso existe el Programa de Clemencia: una vía de salida para las empresas que participan en un cártel y que denuncian su existencia. En el caso de los concesionarios, fue SEAT la que decidió acogerse a este Programa y destapar todo el entramado. Si la empresa que denuncia la existencia de un cártel aporta pruebas suficientes para la investigación, puede quedar exenta del pago de la multa

si es la primera en presentar la solicitud de clemencia en la CNMC.

Es importante la rapidez en la presentación de solicitudes porque sólo la primera empresa quedaría exenta del 100% de la sanción. Si una segunda empresa del cártel presenta una solicitud de reducción del importe de la sanción y aporta nuevas pruebas de valor añadido a la CNMC, su multa se podría reducir hasta un 50%. Para la tercera empresa, la rebaja sería de hasta el 30% y para las sucesivas, de hasta el 20%.

Hay que tener en cuenta que la exención o reducción de la multa concedida a la empresa solicitante de clemencia beneficiará igualmente a sus directivos que hayan intervenido en el cártel, siempre que también colaboren con la CNMC.



También en los combustibles

La Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España, Fenadismer, ha iniciado el procedimiento para presentar una nueva macrodemanda contra la mayoría de compañías petrolíferas que operan en España por la elevar artificialmente los precios finales de los carburantes en perjuicio de los consumidores, tanto profesionales como particulares.

La organización afirma en un comunicado que una prueba palpable de estas prácticas del llamado "cártel de las petroleras" se ha evidenciado en estos últimos dos meses, tras el estallido de la guerra en Ucrania, cuando las principales petroleras han alterado "de forma abusiva" el precio final de los carburantes, incluso muy por encima del precio del petróleo a nivel internacional.

Esta reclamación se sumaría a la ya presentada por Fenadismer a finales del año pasado contra las principales petroleras que operan en España, en base a una resolución dictada por la CNMC, confirmada en los Tribunales, y a la que se sumaron más de 3.500 autónomos y empresas transportistas.

En la nueva demanda se ampliará la reclamación contra más compañías petrolíferas que operan en España, al haber detectado que siguen la política concertada de precios marcada por las principales compañías.

autocab

WEBINAR

Cómo pueden usarse **Ghost 365** y **Phantom** para automatizar tus operaciones de taxi.

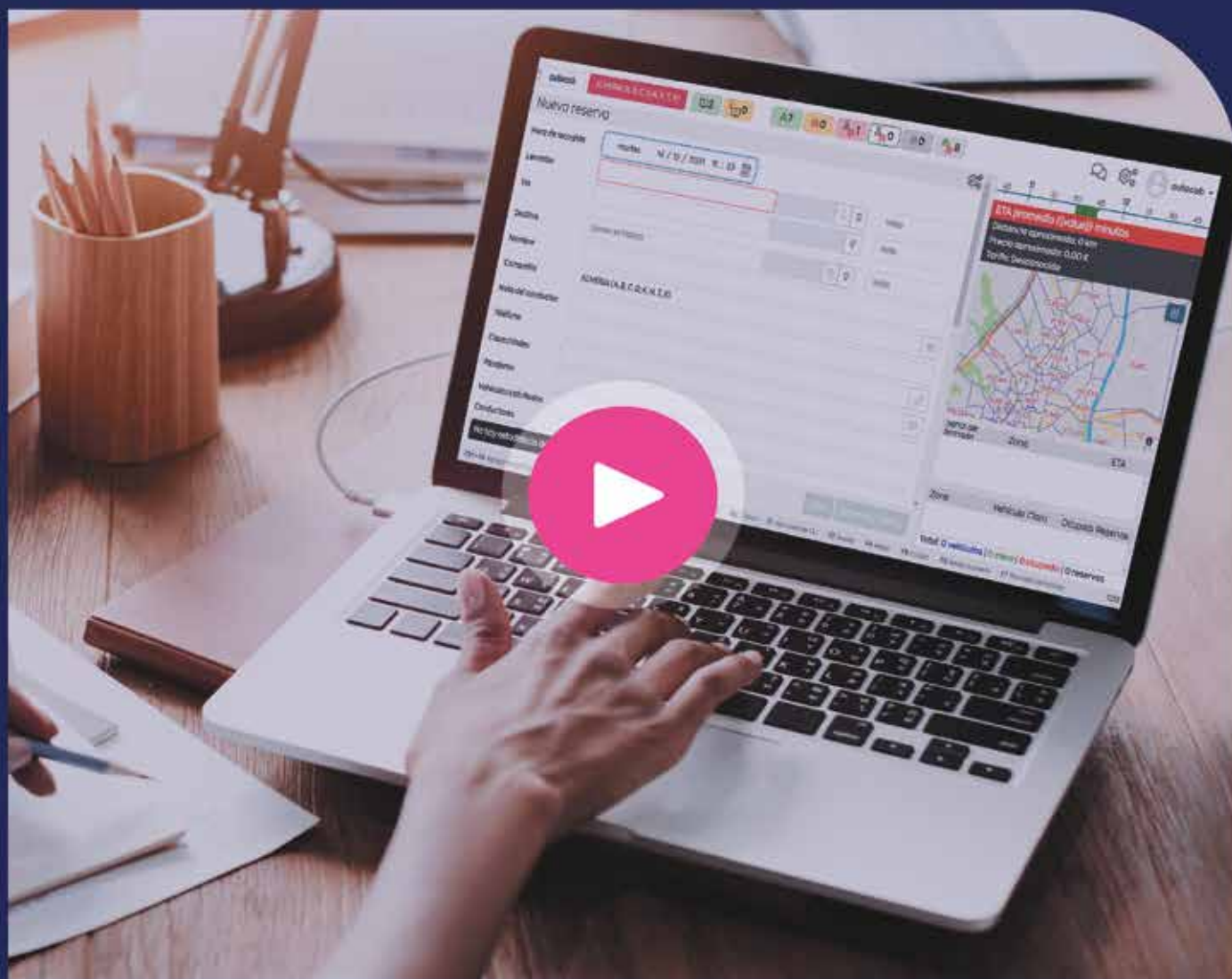
Como puede
Neustrom
dispatcher Ghost
365 incrementar
los servicios

Como explotar
la telefonía
Phantom para
automatizar
llamadas

Puntos claves
que demuestran
que el sistema
de Autocab es
superior al resto

Fecha y hora

13:00 – 14:00, 18/05/2022.



Regístrate ahora

es.autocab.com/webinars/



“España no está tan preparada como



Enrique Alía, CEO y fundador de CargaTuCoche

La movilidad eléctrica trae consigo irremediablemente cambios en nuestro día a día a la hora de coger el coche. La necesidad de contar con una infraestructura propia de recarga cobra una gran importancia si tenemos en cuenta que la red de puntos de carga públicos en nuestro país aún es muy limitada. Por ese motivo profesionales que realizan un importante número de kilómetros al día como los taxistas necesitan garantías y saber que disponer de un coche 100% eléctrico es perfectamente compatible con su trabajo.

Para ello, tal y como explica Enrique Alía, CEO de CargaTuCoche, en esta entrevista concedida a La Gaceta del Taxi, es fundamental que los usuarios de un vehículo eléctrico conozcan de antemano la infraestructura privada que necesitan para poder afrontar con garantías el día a día con un transporte sostenible y respetuoso con el medio ambiente para el que todavía nuestro país no está plenamente preparado.

Gaceta del Taxi.— Hay muchas dudas entre la sociedad sobre si España está o no preparada para la revolución a nivel de movilidad sostenible que se está viniendo encima. ¿Piensa que nuestro país está listo para este desafío?

“La movilidad eléctrica implica un cambio de hábito”

Enrique Alía.— Es una buena pregunta y es complejo responder si o no. Lo primero que debemos asumir es que la movilidad eléctrica implica un cambio de hábito. Ahora estamos acostumbrados a llenar un depósito de combustible, vamos a la gasolinera una vez al mes o cada dos semanas y en cinco minutos lo hemos hecho. No necesitas nada más, es bastante cómodo y nos hemos acostumbrado a este tipo de repostaje. Pero con el vehículo eléctrico el panorama es totalmente diferente. Cargar un coche eléctrico se parece más a cargar un ordenador o u móvil, es una carga que el usuario hace prácticamente de manera diaria. Entonces ante esta situación necesitas una solución que sea de base, que sea segura, que sepas que puedes cargar tu vehículo todos los días.

G.T.— Pero esa solución no la ofrece, al menos por el momento, la infraestructura de

puntos de recarga que tenemos en España.

E.A.— Claro. Lo que está provocando que la solución más cómoda sea instalar un punto de recarga en tu propio garaje. Llegas por la noche, guardas el coche, lo dejas conectado e incluso puedes decidir si quieres cargar a una hora más barata y ya está. Es súper sencillo, pero no todo el mundo tiene un parking donde instalar un punto de carga en su casa, entonces la única alternativa es la recarga pública. Y aquí debemos decir que todavía no ofrece la confianza y la seguridad necesaria para los usuarios porque son puntos de recarga que a veces fallan, que no sabes si están averiados o si funcionan bien. No son puntos de conveniencia, porque quizás tienes que desplazarte hacia ellos para que luego no funcionen. Esto provoca que la gente que se compra un vehículo eléctrico necesite antes tener resuelta la solución de recarga base. Si tiene un parking, es perfecto, no hay ningún problema y solo hay que acostumbrarse a recargarlo todos los días y ya está. Pero si no tienes ese punto de recarga base, a lo mejor la alternativa es decidirte por un modelo híbrido enchufable en lugar de un 100% eléctrico. Al final si que tienes el motor de combustión, pero aún así reduces muchísimo las emisiones y puedes cargarlo y no depender tanto de los puntos de recarga porque vas a tener la autonomía que te da el motor de combustión. Por resumir, y responderte a la primera pregunta, sobre si España está preparada ahora mismo para asumir una movilidad eléctrica, diría que no está tan preparada como debería. Todavía es incómodo para el usuario y mientras sea incómodo es muy difícil que demos el salto a la velocidad que lo tenemos que dar.

G.T.— Entonces, no sólo se debe producir un cambio de hábito en el día a día, también a la hora de adquirir un vehículo. Es decir, primero debo ser consciente de si tengo la infraestructura necesaria, y luego comprar el coche.

E.A.— Claro. Uno tiene que analizar los kilómetros que hace en el día a día. Por ejemplo, en el caso de un taxista o de un profesional autónomo que tiene que moverse mucho, lo primero que debe pensar es si el coche eléctrico le es útil para el día a día. Debo que ver con qué potencia puedo recargar el vehículo todos los días, si va a dar para cubrir el ran-

debería para la movilidad eléctrica”

go de kilómetros que tengo que hacer y eso es algo que de momento ni los fabricantes ni los concesionarios como distribuidor final no están preparados para dar esa información al cliente. No tienen los conocimientos para hacerlos y por eso estamos llegando a acuerdos con concesionarios o incluso a nivel mara para poder ser ese puente y llevar de la mano al cliente final el vehículo eléctrico.

Desconocimiento por parte de las marcas

G.T.- A la hora de comprar un vehículo eléctrico, ¿a qué se enfrenta el usuario que decide comprarlo? ¿Qué facilitan o qué información aportan los fabricantes en relación con los puntos de recarga?

E.A.- A nivel automoción, todavía existe



“El usuario, por ejemplo, un taxista, debe pensar si le es útil un coche 100% eléctrico”

“El usuario se encuentra un poco solo y desinformado”

mucho desconocimiento sobre la parte más relacionada con los puntos de recarga y las recargas del vehículo. Al final los profesionales de los concesionarios tienen una formación muy buena en cuanto al vehículo, pero no reciben la misma formación en cuanto a los puntos de recarga. Hay mucho desconocimiento. Para las marcas de automoción es un “problema” el tema del punto de recarga porque no es su actividad principal. Las empresas de automóviles están para vender coches. Lo que suelen hacer es llegar a algún

¿QUIERES MEJORAR TU FACTURACIÓN SEMANAL Y MENSUAL?

app-taxi

Deja de dar vueltas por Madrid
Apúntate a nuestra **app-taxi**



Consigue más rentabilidad para tu licencia

PROMO BIENVENIDA ENTRADA A COSTE 0€

Prueba sin compromiso

¡¡Llama ya!! 691 027 873



Instalar un punto de recarga privado cuesta en torno a 1.400 euros

acuerdo con alguna compañía eléctrica de turno, que sea grande, para salvar un poco la papeleta. Eso es un poco lo que pretenden, pero a la hora de la verdad lo que sucede es que un comercial que vende un vehículo eléctrico sabe que hasta que el usuario no tenga resuelto el problema de la recarga es posible que no compre el coche. Sabe que las compañías eléctricas no dan el mejor servicio y, por lo tanto, a veces ni recomienda a esas compañías.

G.T.- ¿Y qué suele hacer el comprador ante esta situación?

E.A.- El usuario se encuentra un poco solo. Es un poco "búscate la vida", soluciona el problema de la recarga y después compra el coche. Eso es lo que nos solemos encontrar. Muchas veces vienen mal recomendados. Hay bastante desinformación de cara a los usuarios y sí que es verdad que nosotros hacemos esa función de introducirlos en el mundo de la movilidad eléctrica de una manera que sea cómoda, que se entienda bien y que sepan que pueden estar seguros en el cambio.

Cosas que debe saber el usuario

G.T.- En relación a la necesidad de instalar puntos de recarga privados. ¿Son muy exigentes los requisitos necesarios para poder realizar la instalación en el garaje de casa?

E.A.- Para nada. Diría que el 95% de los usuarios pueden instalarlo. Cualquiera que

tenga una plaza de garaje, ya sea en el chalet o en el garaje comunitario puede hacerlo. Luego hay casos concretos, como por ejemplo los parkings que son del Ayuntamiento de Madrid, donde la situación está bloqueada. El problema principal es que, en un parking comunitario, la instalación se conecta a tu contador. Sales de la centralización de contadores al contador tuyo de la vivienda y haces la instalación. En un parking del Ayuntamiento no hay contadores o solo hay un

El 95% de los usuarios puede instalar un punto en su garaje

contador que es para el garaje. Ahí está el bloqueo. El Consistorio ante este problema dice que está en vías de solución, pero aún no hay nada claro. En definitiva, que, si tienes un parking privado, es muy sencillo instalar un punto de recarga.

G.T.- Otra cosa que debe tener en cuenta el usuario es el tipo de cargador, ¿hay mucha variedad en el mercado?

E.A.- Lo primero que tenemos que identificar es la diferencia de conectores. Aquí sucede prácticamente lo mismo que con los teléfonos móviles iPhone o Android. En el caso

de los cargadores eléctricos, hay conectores tipo 1 y tipo 2. Por suerte la tendencia está yendo al tipo 2 y quedan muy pocos modelos que tienen el tipo 1. Diría que el 95% llevan el tipo 2. Lo que ocurre es que después es que cada cargador tiene diferentes funcionalidades que pueden ser interesantes para el usuario. Por ejemplo, no es lo mismo una persona que tiene placas solares que quien no las tiene, ya que hay cargadores específicos para utilizar la energía de las placas solares. También hay gente que tiene poca potencia contratada, pues hay una función que se llama balanceo de recarga que permite utilizar toda la potencia disponible que tengas en la vivienda y que nunca te salten los automáticos. Por eso es muy importante el trabajo de empresas especialistas que escuchen cada situación en concreto y en base a ello recomienden el mejor cargador que se adapten a las necesidades. Pero a nivel de homologación, con el conector tipo 2 puedes cargar casi todos los vehículos eléctricos.

G.T.- ¿Qué mantenimiento tiene un punto de recarga?

E.A.- Si la instalación está bien hecha, no se necesita mucho mantenimiento, quizás cada seis meses o cada año verificar si el firewall del cargador está bien actualizado, si las protecciones están funcionando bien. No es un mantenimiento que haya que hacer cada mes ni de manera constante, sobre todo a nivel residencial. Cuando hablamos de un cargador público cambia un poco la cosa porque al final son cargadores más complejos, llevan una conexión a la red, pueden desconfigurarse y ahí sí que es importante hacer un mantenimiento preventivo por si surge algún problema poder solucionarlo. Luego en nuestro caso, por ejemplo, hemos lanzado un servicio de seguro que ante cualquier cosa que te ocurra en el cargador, tienes un teléfono especial y en 24 horas tienes un instalador que resuelve ese problema y que te cambia el cargador si es necesario porque al final, es lo que hablábamos antes, si tienes un vehículo eléctrico, necesitas la seguridad de cargarlo y si sucede algo con la instalación necesitas que en menos de un día esté solucionado.

G.T.- ¿Cuál es el coste medio de la instalación de un cargador eléctrico?

E.A.- El precio medio de la instalación está entre 1.400 y 1.500 euros sin IVA. De esos 1.400, unos 600-700 lo supone el cargador, y el resto del precio lo componen la instalación, los materiales, la mano de obra, la legalización, etc.



TAXIGO

Apps

Gestores de Flotas



Taxigo Spain



@Taxigo.spain



@ Taxigo.spain

www.Taxigo.com

spain@taxigo.com

Asóciate con nosotros - compartimos beneficios

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 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

León 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

Camry Electric Hybrid	2.478	179	34.000
Corolla Sedán ECO	1.800	125	21.650
Miray Hydrone Cero	—	180/134	60.000 aprox
Verso Proace /Eurotaxi	2.000	150	35.900

Precios DESDE.

KURUMA. T 917 28 33 50

C. de la Isla de Java, 3. Madrid.



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**

La normalidad de ir en taxi



La ciudad sueca de Gotemburgo apuesta claramente por el taxi eléctrico, que marcará una enorme diferencia tanto para reducción de emisiones contaminantes como del ruido en las ciudades. Desde hace un mes, además, se ha puesto en marcha un plan piloto de recarga sin cables que puede suponer un antes y un después para las flotas de taxis.

Gothenburg Green City Zone se ha establecido precisamente para este tipo de proyecto, pruebas prácticas del mundo real a través de las cuales todos podemos aprender a acelerar el ritmo de la innovación. Los taxis eléctricos pueden marcar una enorme diferencia, tanto para el clima como para reducir el ruido en las ciudades". Así resume Jonas Eriksson, gerente de operaciones de Gothenburg Green City Zone en qué consiste el proyecto de recarga de taxis electrónicos que, en colaboración con Volvo Cars se está llevando a cabo.

En esta ciudad, situada en la costa occidental de Suecia, en 2023 toda la flota de vehículos municipales estará libre de combustibles fósiles y se prevé una reducción de las emisiones de CO2 en un 90 % en todo el sistema de transporte de la ciudad para 2030. Con estos ambiciosos objetivos en marcha, la electrificación es parte de la solución y Business Region Gothenburg está liderando la transición a un sistema de transporte electrificado que requiere de un nuevo tipo de colaboración entre las partes interesadas.

Con cada vez más los taxis funcionando con electricidad es necesario seguir mejorando las infraestructuras de carga, incluida la inalámbrica. Si bien es cierto que los viajes en taxi en un entorno urbano suelen ser cortos, las flotas siguen renovándose y son muchos los eléctricos, algo que puede marcar una gran diferencia para el medio ambiente.

Para la compañía de taxis sueca Cabonline, esta es una oportunidad de probar nuevas tecnologías y ser la primera empresa en cargar coches eléctricos de forma inalámbrica en Suecia. Además, según explicó Sasa Vejzovic, gerente regional de Cabonline, tienen el objetivo de comprar solo vehículos libres de combustibles fósiles en la región de Gotemburgo a partir de 2023. "En la región de Gotemburgo realizamos alrededor de 1.000.000 de viajes al año. Cuando todos estos viajes se puedan realizar sin emisiones fósiles, habrá un impacto climático y ambiental muy positivo en toda la región", señaló Vejzovic.

Desde Cabonline tienen muy claro que los nuevos automóviles estarán disponibles, por ejemplo, tanto para los servicios de transporte como para los viajes regulares en taxi, "lo que facilitará que más personas vivan de manera climáticamente inteligente".

Carga inductiva

Pero cargar con un cable puede parecer engorroso y llevar mucho tiempo, especialmente en una industria donde el tiempo es dinero y es preferible que los automóviles rueden tanto como sea posible.

El proyecto Wireless Charging, que actualmente se está desarrollando en Gotemburgo, permitirá a 18 coches Volvo del operador de taxis Cabonline, equipados con

eléctrico en Gotemburgo



Mayor rentabilidad

Lo que sí es evidente es que la rentabilidad del taxi eléctrico es mayor en comparación con otros modelos, debido a un TCO, Coste total de propiedad en sus siglas en inglés, más bajo del vehículo y a la mayor distancia de conducción. Además, según diferentes estudios, el ingreso por turno de trabajo es ligeramente menor en los modelos híbridos porque la duración promedio del turno de trabajo es más corta. Sin embargo, los ingresos por hora son más altos para los taxis electrónicos.

En 2023 toda la flota de vehículos estará libre de combustibles fósiles

receptores especiales que permiten cargarlos completamente sin cable, probar este novedoso sistema. Lo único que debe hacer el conductor es estacionar su automóvil directamente sobre la placa de carga, que se encuentra bajo el suelo en un espacio de estacionamiento completamente normal, realizándose tanto el pago como la carga automáticamente.

Entre los participantes del proyecto: los propios concesionarios suecos de la empresa, Volvo Bil y Volvo Car Sörred; la compañía eléctrica sueca Vattenfall y su red de recarga InCharge; la compañía eléctrica de la ciudad, Göteborg Energi; y Business Region Gothenburg, la agencia municipal para el desarrollo económico propiedad de la ciudad de Gotemburgo.

Además, este tipo de pruebas permitirán a Volvo acelerar el desarrollo de tecnologías y servicios relacionados con la electrificación, la movilidad compartida, la conducción autónoma, la conectividad y la seguridad.



Carga planificada

Según un estudio elaborado por la School of Industrial Engineering and Management, KTH Royal Institute of Technology de Estocolmo, Suecia, la

mayoría de los taxistas que utilizan taxis eléctricos necesitan cargar sus vehículos durante el turno de trabajo, especialmente en caso de que el vehículo se utilice en turnos dobles de trabajo. Al planificar la carga en momentos más tranquilos o al combinar la carga con las pausas para el almuerzo, se puede absorber parte del tiempo de carga. Además de esto, se necesita una buena infraestructura de carga para minimizar los desvíos relacionados con la carga. Para facilitar un despliegue a mayor escala de los taxis electrónicos, los transportistas deben estar informados sobre las oportunidades y las consecuencias de adoptar los taxis electrónicos para tomar una decisión más informada.



Global Mobility Call, punto de encuentro para una nueva movilidad

Madrid acogerá del 14 al 16 de junio el Global Mobility Call, un evento para impulsar la movilidad sostenible en el que se prevé la participación de diferentes empresas de movilidad, como Renfe. La compañía ferroviaria participará junto a los principales líderes internacionales para buscar soluciones y emprender proyectos en torno a la nueva movilidad menos contaminante. Aprovechando su participación en el Global, dará a conocer a los asistentes la nueva plataforma integral de movilidad Renfe as a Service (RaaS), que permite al cliente planificar y reservar todos los servicios de transporte “puerta a puerta” que necesita a la hora de viajar desde su origen hasta su punto final, y en un solo click. Con la participación en este evento, impulsado también por la propia administración, Renfe refuerza su compromiso con la consolidación de la movilidad sostenible y el desarrollo de políticas que generen impactos sociales, económicos y medioambientales positivos. GMC también contará con la presencia y colaboración de la Confederación Española de Transporte en Autobús (Confibus), cuyo principal objetivo es que el transporte en autobús sea símbolo de un transporte sostenible y juegue un papel de liderazgo en la lucha contra el cambio climático.

La red de recarga, por debajo del nivel de ventas de eléctricos



A pesar de que las ventas de eléctricos siguen disparadas a nivel mundial, la expansión de la infraestructura de puntos de recarga no está siendo proporcional. Esta es la conclusión de un informe elaborado por Bloomberg New Energy Finance (BNEF) que asegura que no hay suficientes estaciones de recarga para respaldar el crecimiento en el volumen de ventas de los vehículos eléctricos. Tal y como refleja el estudio, la proporción de vehículos eléctricos por punto de recarga pasó de 7,4 a finales de 2020 a 9,2 a finales del año pasado. Los resultados, analizando cada país, son dispares. En China, por ejemplo, y pese a que ha alcanzado cifras de récord en vehículos eléctricos, se han implantado los suficientes puntos para mantener al margen la proporcionalidad. El gigante asiático cuenta con la mitad de los puntos de recarga eléctricos que hay en el mundo. En Estados Unidos, por el contrario, la cantidad de vehículos por cada cargador ha aumentado; y lo mismo ha sucedido en Europa, siendo Alemania uno de los países que mantiene una menor proporción.

Movilidad sostenible también en el renting

El 55% de los usuarios de renting quieren contratar un vehículo eléctrico o híbrido, ya sea enchufable o no. Ese es el resultado de un estudio elaborado por el portal coches.net que demuestra el interés cada vez mayor de los consumidores por vehículos de energías alternativas. Según la mencionada encuesta, el 26,8% de los usuarios de renting quieren contratar un vehículo híbrido; un 17,6% un híbrido enchufable, y un 9,2% contrataría un coche totalmente eléctrico. Además, el 1,3% apostaría por un coche de hidrógeno.

El estudio demuestra también que seis de cada diez usuarios estarían dispuestos a pagar hasta 300 euros al mes; para 3 de cada diez encuestados, el precio adecuado por un renting con estas tecnologías podría llegar a los 400 euros mensuales y solo un 10% pagaría una cantidad mayor. “El renting es la solución que más está dinamizando la movilidad sostenible”, explica José Martín Castro Acebes, presidente de la Asociación Española de Renting de Vehículos (AER), en declaraciones recogidas por Que.es. Según el presidente de la organización, en los últimos seis años “el sector ha acometido inversiones por casi 30.000 millones de euros en vehículos dotados de las últimas tecnologías”, y es que según asegura Martín Castro, el vehículo electrificado es un producto que convence a todo tipo de clientes.





Radioteléfono
pidetaxi
tu app para pedir taxi

¿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



Incorpora tu
radio taxi a
la mayor
app de taxis
de España



info@pidetaxi.es
www.pidetaxi.es

También puedes ser socio cooperativista: Cuota de entrada: **368,33€**
Resto financiado en **12 mensualidades de 50€**

Puedes obtener información detallada en nuestra sede social de L a V, de 7:30 a 15 h:
Calle Cidro, 20 - 1ª plta · 28044 Madrid

CONTAMOS CONTIGO PARA SEGUIR GRECIENDO
91 511 13 70

WWW.PIDETAXI.ES · WWW.RTTM.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

