

La **Gaceta** TAXI

La primera revista del sector del

AÑO XXVII
NÚMERO 311
JULIO 2022

Eurotaxi de Madrid, en peligro de extinción

www.gacetadeltaxi.com

- Entrevista a Andrés Veiga, pdte. RTT
- Kiko Asín habla de inseguridad en Pamplona

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



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



También en
iVOOX
 Spotify

Accesibilidad en riesgo

Once años después de que se publicara el Libro Blanco del Eurotaxi, el servicio de taxi adaptado se encuentra bajo mínimos en la capital, poniendo en peligro de extinción un transporte fundamental para miles de personas.

Es cierto que ha habido algunas iniciativas desde la administración para incentivar a los taxistas a que apostaran por el eurotaxi, como la adscripción a un régimen especial de descanso que permite a quienes se adhieran a él trabajar todos los días de la semana. Sin embargo, en los últimos años, la escasez de modelos y alternativas, el alza del combustible y la crisis por la pandemia, han mermado una flota que ya de por sí era pequeña. En 2019 se anunciaba que el 5% de la flota ya era adaptada y ahora mismo los números se han visto reducidos a la mitad. Unos datos que afectan principalmente a aquellos usuarios que necesitan un taxi accesible en su día a día, y que ven cómo cada vez es más difícil conseguir uno, con largas esperas e incluso cancelaciones ante la falta de coches en servicio.

Desde el sector no quieren que esta situación empeore y han trasladado al Ayuntamiento una batería de medidas que frene la sangría y anime a otros profesionales a trabajar con un eurotaxi. De momento, la llamada por respuesta por parte de los responsables del taxi sigue dejando morir un servicio primordial para miles de usuarios. Nos queda la esperanza de que no exista efecto contagio y que el resto de consistorios sepan valorar no solo un servicio tan especial e insustituible como es el del eurotaxi, sino priorizar a todos los usuarios que precisan de un taxi accesible para vivir.

4. Taxómetro

- Con opinión propia

6. Primera carrera

- El servicio de taxi accesible se muere en Madrid. Así de contundente se ha mostrado Andrés Veiga, presidente de Radioteléfono Taxi, que reclama al Ayuntamiento medidas que motiven a los profesionales a optar por el eurotaxi.



10. A fondo

- Entrevista a Kiko Asín, presidente de Teletaxi San Fermín



14. Noticias

- El Govern aprueba la regulación VTC con el sector dividido
- Asamblea MMT Seguros
- El taxi, gran alternativa para el transporte escolar en zonas rurales



20. En marcha

- CR Mondéjar estrena nuevas instalaciones



22. Actualidad

- El Gobierno incentiva el trabajo autónomo



26. Homologados

28. Emobility

- Noticias de movilidad sostenible

30. €taxi

- Los taxistas piden nuevas ayudas para paliar la subida del combustible



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 (LIII)

Manu Sánchez

Responsable Geet
Plataforma en defensa
del servicio público del taxi



La transformación de la economía mundial

La globalización de la economía planteaba un problema decisivo para Europa, especialmente en las Telecomos, uno de los sectores con mayor afectación como pieza clave en toda esta transformación digital. Desde Bruselas (Agenda Digital) indicaron que la situación era totalmente diferente a cuando comenzó la regulación en el periodo 1997-2002, pues el actual marco regulador digital, era igual al que dio origen a la antigua regulación hace veinte años, cuando las operadoras de telecomunicaciones eran operadoras nacionales consideradas monopolios naturales y ligadas la mayoría al sector público. Por consiguiente, el entorno había cambiado totalmente al propio sector de las telecomunicaciones que le derivaba a un camino diferente en la cadena de valor del mismo.

Las grandes operadoras de las Telecom europeas, eran por regla general privadas ligadas al sector público pero con vocación multinacional y, por tanto, sus decisiones de inversión tenían que tener en cuenta necesariamente las diferentes rentabilidades, según las diversas áreas geográficas, y desde luego, las inversiones en la UE no se caracterizaron especialmente por su atractivo, con ingresos estancados o negativos, en relación con otros países, como China, Turquía, Indonesia, India, Brasil, Rusia y otros muchos países emergentes, donde se producían los mayores crecimientos.

Esta falta de definición, tanto de una estrategia europea en telecomunicaciones como de su regulación, alertaba que podía acabar con la compra de muchas operadoras europeas por parte de las operadoras de Asia y Estados Unidos, cuyos gobiernos sí supieron establecerla, fomentando la consolidación de operadoras rentables con elevado cash-flow que las lanzaban a una mayor dimensión internacional.

La realidad mostraba que se estaba articulando una nueva cadena de valor, que describe el conjunto de actividades que se requieren para llevar un producto o servicio a través de las diferentes fases de la producción hasta el consumidor final, a dos niveles: el primero, debido a la

“El verdadero peligro no es que las computadoras comenzaran a pensar como los hombres, sino que los hombres comenzaran a pensar como las computadoras”.

Sydney J. Harris, periodista y columnista estadounidense.

ampliación y convergencia que registra el propio sector de las telecomunicaciones estadounidense que registraba fuertes crecimientos por la concentración de operadores; y el segundo y fundamental, por el surgimiento de un macro sector integrado en la sociedad de la información.

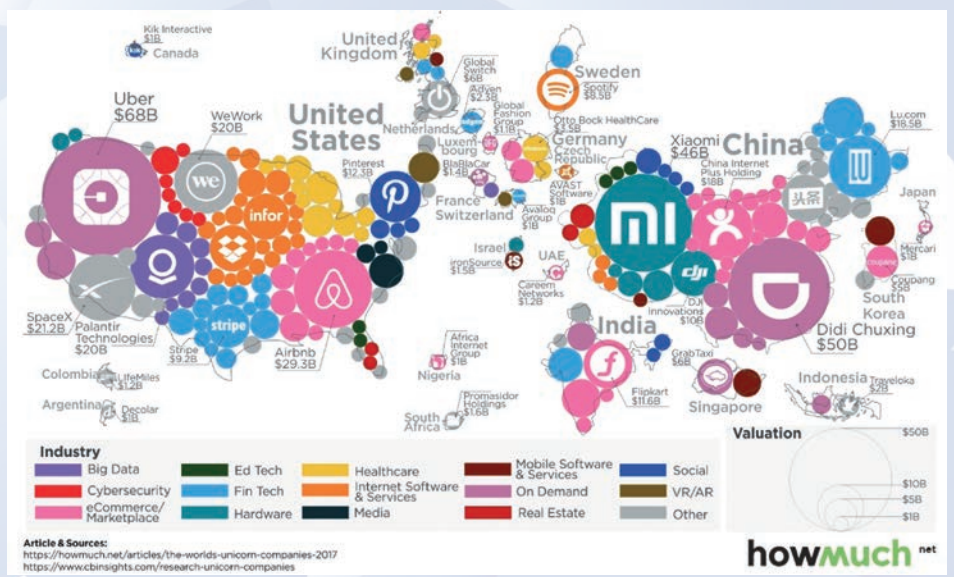
Efectivamente, la globalización de la economía plantea un problema decisivo para Europa, ya que el actual marco regulador era igual al que dio origen hace más de veinte años cuando las operadoras de telecomunicaciones eran operadoras nacionales consideradas monopolios naturales y ligadas la mayoría al sector público. Pero ahora el entorno ha cambiado totalmente, el propio sector y la cadena de valor son totalmente diferentes. La realidad mostraba que se estaba articulando una nueva cadena de valor, que describe el conjunto de actividades que se requieren para llevar un producto o servicio a través de las diferentes fases de la producción hasta el consumidor final a dos niveles: el primero, debido a la ampliación y convergencia que registra el propio sector de las telecomunicaciones; y el segundo y fundamental, por el surgimiento de un macro sector integrado en la sociedad de la información.

La actual economía mundial empezaba a crecer exponencialmente gracias al soporte ofrecido por las nuevas tecnologías de la Era de la Información. Las computadoras, bases de datos, y los programas avanzados empezaron en hacer posible que empresas, gobiernos, y particulares pudieran compartir fácilmente información entre ellos y por consiguiente llevasen a cabo sus actividades en cualquier lugar y en cualquier momento reuniendo un flujo de datos entre computadoras de un país a otro, inclusive de información personal y otros datos sensibles. Este volumen de flujo de datos denominado “flujo transfronterizo” crecía día a día, en parte debido al fenómeno de la subcontratación, una práctica cada vez más popular entre las empresas y los gobiernos. La subcontratación consiste en la práctica por medio de la cual se contrata a un provee-

dor externo para que lleve a cabo un programa o para que proporcione un servicio como por ejemplo la administración de una base de datos. La subcontratación por lo general conduce a un ahorro en los costos y en una mejora en la calidad del servicio. El uso de la subcontratación alcanzó escalas globales. Por consiguiente, una empresa ubicada en Canadá puede subcontratar la gestión de alguna de sus actividades, como por ejemplo el almacenamiento y la gestión de información personal y confidencial, a una organización con base en un territorio extranjero. Un hecho que a la larga conlleva cierta problemática en la transferencia de datos personales de un país a otro.

A pesar de que el flujo de datos transfronterizo dio lugar a ganancias por eficiencia, abrió acceso a nuevos productos y servicios, y generó ventajas financieras poco despreciables, la transferencia de información personal de un país a otro también da lugar a preocupaciones, especialmente en relación al riesgo de que la información pueda caer en manos de terceras personas a las que esa información no está dirigida. Esta última posibilidad puede eludir la protección de información confidencial dispuesta bajo la ley de cualquier país del Mundo.

Por consiguiente, no sopla el viento a favor de los europeos, con una crisis que estaba destruyendo años de progreso económico y social que dejaba al descubierto los puntos débiles estructurales de la economía europea. La UE se enfrentaba a una situación de envejecimiento demográfico y competencia mundial muy agresiva. Todos estos



acontecimientos, propiciaron que la Comisión Europea en 1999 evaluará cuál era su situación real para afrontar los retos que se estaban perfilando y, que debía hacer para no quedarse en desventaja en el futuro con el riesgo de ser dominada en esta revolución tecno económica por plataformas multinacionales.

En esta ansiada carrera “DE PODER” (en su amplio sentido), se perfila China, desarrollando el sueño de ser la primera potencia mundial para superar a EE. UU en la carrera de la inteligencia artificial. Esta es la clave para la aceleración del desarrollo tecnológico en todas las industrias y disciplinas científicas, mientras que Europa se queda rezagada. Esto implica que Europa se está perdiendo, por completo, ya que apenas cuenta con empresas tecnológicas posicionadas ante la nueva realidad. Y, qué decir de España, cuyos jóvenes talentos migran echando raíces en el Silicon Valley americano. Las empresas tecnológicas europeas por el momento no se cuelan en este interesante ranking de “unicornios”.

Ya nos leen más de 1 millón de personas



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



Gaceta.com
 del **TAXI**
 Líderes absolutos desde siempre

“El servicio de eurotaxi se muere”



Andrés Veiga, presidente de Radio Teléfono Taxi Madrid, tras la entrevista concedida a La Gaceta del Taxi

El pasado 27 de junio, Radio Teléfono Taxi Madrid tuvo que tomar la difícil decisión de suspender las reservas con horas de antelación para los servicios de eurotaxi comprendidos entre las 8.00 y las 12.00 horas de la mañana para los días laborables. La razón para adoptar esta medida tan drástica viene motivada por la escasez de coches adaptados en la flota del taxi madrileño, que ha provocado que en los últimos tiempos cada vez se rechazasen más y más servicios, generando importantes inconvenientes para los usuarios con movilidad reducida.

Andrés Veiga, presidente de la cooperativa madrileña RTT, explica en esta entrevista concedida a La Gaceta del Taxi los motivos por los que se ha llegado a esta situación, al tiempo que denuncia la pasividad del Ayuntamiento de Madrid ante esta problemática

que pone en riesgo el derecho a trasladarse que tienen estas personas con movilidad reducida (PMR). Desde la radioemisora han remitido al Consistorio una serie de medidas que podrían dar solución a esta grave problemática y a día de hoy ni siquiera han obtenido respuesta.

Gaceta del Taxi. El incremento en el volumen de servicios que está experimentando en las últimas semanas el taxi en Madrid contrasta con que el número de traslados

“Hay eurotaxis que no hacen ningún servicio PMR”

para personas con movilidad reducida se haya visto reducido. ¿Qué explicación hay?

Andrés Veiga.- Estamos en cifras récords en volumen de servicios y, sin embargo, la cara b del disco es el mal servicio que estamos empezando a prestar desde hace ya tiempo con respecto al eurotaxi. Al poco de modificar el Ayuntamiento la Ordenanza, ya advertimos que se podría producir esta situación sino se ponían medidas. Advertimos que cada vez iba a ir a peor y ahora el deterioro es evidente e impresionante.

G.T. El mal servicio ha provocado que hayan tenido que tomar decisiones drásticas desde Radio Teléfono Taxi y que fueron anunciadas en la pasada Asamblea de la cooperativa.

A.V. Así es. Hemos decidido suspender las reservas de eurotaxi desde las 8.00 hasta las 12.00 horas de la mañana durante los días laborables. No podemos, con el tráfico y la demanda que hay en Madrid, atender esos servicios porque cada vez hay menos eurota-

xis y el servicio tiende a desaparecer. Como esto siga así, tendremos que suspender las reservas las 24 horas.

G.T.- ¿Cuáles son las principales razones por las que cree que va a desaparecer el eurotaxi? ¿qué les ha llevado a pasar de tener la flota más grande de eurotaxis a que estén desapareciendo?

A.V.- La principal razón es la Ordenanza, que ha propiciado que el eurotaxi deje de tener unas ventajas con respecto a otro tipo de vehículos. Ahora con un coche eléctrico un taxista encuentra las mismas ventajas en el sentido de que puede trabajar los siete días a la semana. La segunda razón son los costes de este vehículo, que son muy grandes. Solo el hecho de adaptar el vehículo cuesta cerca de 12.000 euros.

Por otro lado, debemos tener en cuenta las incomodidades que genera el eurotaxi porque no es un vehículo normal. Cuando queda transformado, aparecen los ruidos de la rampa o ruidos del propio coche porque en definitiva se le corta el chasis. Eso repercute en molestias para el conductor, que elegiría antes un coche silencioso como un eléctrico a un eurotaxi que, en algunos casos, consume 14 litros de gasoil por cada 100 kilómetros. Hay muy pocos modelos y a la hora de renovar un vehículo, el que tiene un eurotaxi lo está renovando por un eléctrico porque si-

“Tenemos que garantizar la movilidad de todo el mundo”

que contando con la posibilidad de trabajar los siete días.

Control del régimen excepcional

G.T.- Cuando habla del régimen excepcional que disponen los taxistas que tienen sus taxis adaptados, y del que ahora también disfrutan los que tienen vehículos eléctricos, ¿controla el Ayuntamiento que quien disfruta de ese régimen realiza servicios de eurotaxi?

A.V.- Hay un nulo interés por parte del Ayuntamiento de controlar que las personas que disfrutan de un régimen de libranzas especial realicen servicios de eurotaxi. En nuestro caso, los que están adscritos a Radio Teléfono, tienen que hacer servicio de eurotaxi, sino son sancionados, pero en el momento en el que obligamos a realizar estos traslados, se van a otras aplicaciones. Hay un control nulo por parte del Consistorio. Hay taxistas con eurotaxis que no hacen servicios a personas con movilidad reducida

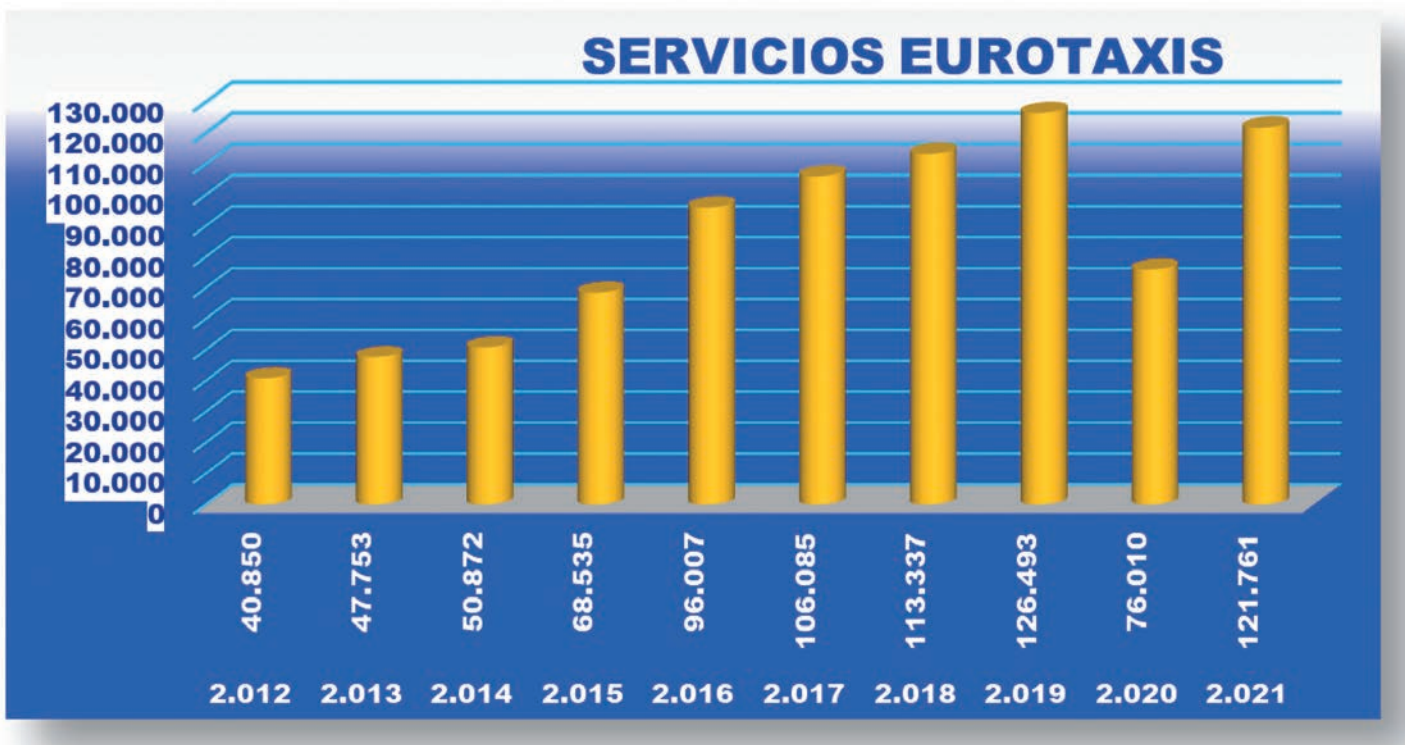
y disfrutan de unas condiciones ventajosas comparadas con el resto de compañeros. Esta situación está provocando que vaya reduciéndose la flota y cada vez haya menos vehículos adaptados. Cada vez nos retrasamos más en poder enviar los coches al usuario y rechazamos más servicios.

G.T.- ¿Han advertido al Ayuntamiento de la difícil situación en la que se encuentra el eurotaxi?

A.V.- Llevamos años advirtiendo de que esta situación podría pasar. Se lo hemos comunicado a los responsables del Ayuntamiento y no nos han respondido. En 2019 llegamos a nuestro pico de servicios de eurotaxi, pero ya el año pasado estaban bajando y este 2022 vamos por el mismo camino. La edad de la población se está incrementando, cada vez se necesitan más vehículos de este tipo y nosotros tenemos que ofrecer un transporte universal, porque además es de obligado cumplimiento por ley. Pero más allá de eso, como empresa, tenemos que garantizar la movilidad de todo el mundo.

Medidas para recuperar la calidad del eurotaxi

G.T.- ¿Qué medidas han propuesto al Consistorio madrileño para intentar cambiar esta situación y evitar que desaparezca el



El número de servicios de eurotaxis ha caído por la falta de vehículos

servicio de eurotaxi?

A.V.- En primer lugar, les dejamos claro que los costes que tienen un servicio de eurotaxi no son los mismos que los de un turismo eléctrico y que hoy en día tienen las mismas ventajas a nivel de horario. Como primera medida le pedimos que aplique un bono taxi por servicio realizado de 10 euros a personas con movilidad reducida. Hoy en día, con la tecnología que disponemos, podemos facilitar un listado completo de los servicios realizados y certificarlos. Así, el que quiera realizar servicios eurotaxi tiene las puertas abiertas, y el que no, que trabaje, pero como el resto de taxistas, cinco días a la semana. Hay taxistas, repito, que no hacen un solo servicio de eurotaxi, que no salen de la terminal 4 del aeropuerto y encima le pagamos entre los taxistas el stand, las azafatas, etc. No se puede tener este tipo de vehículos trabajando los siete días sin prestar servicios adaptados. El Ayuntamiento se está poniendo de perfil, parece que le da lo mismo y ya no sé si es que tiene algún tipo de interés oculto.

G.T.- Este tipo de bonotaxi ya existió en su momento.

A.V.- Sí. Y se lo pedimos ahora porque estos servicios tienen unos costes. Si hay que ir desde el Santiago Bernabéu a San Sebastián

“El Ayuntamiento no puede ponerse de perfil ante este asunto”

de los Reyes, por ejemplo, y el cliente luego solo te demanda un trayecto corto, pues el taxista decide no acudir, teniendo en cuenta además el precio del carburante. Por lo menos si se le asigna una partida económica nos aseguramos que va a prestar servicio. No puede ser que Madrid haya sido la envidia mundial con el eurotaxi, que no lo tenía ninguna ciudad del mundo, y el Ayuntamiento ahora esté pasando del servicio. No puede ponerse de perfil.

G.T.- ¿Qué otras medidas propusieron a la administración local?

A.V.- Hemos pedido una ayuda directa, sin que el taxista tenga que intervenir, que ayude a financiar al menos el 50% de la rampa autorizada por el Ayuntamiento y que el titular pague la otra mitad. Porque sino económicamente no es rentable. También pedimos que les den las 24 horas a los eurotaxi, para que puedan poner un conductor y de esta forma aumente el número de estos coches en la calle. Hay que potenciar que los taxistas

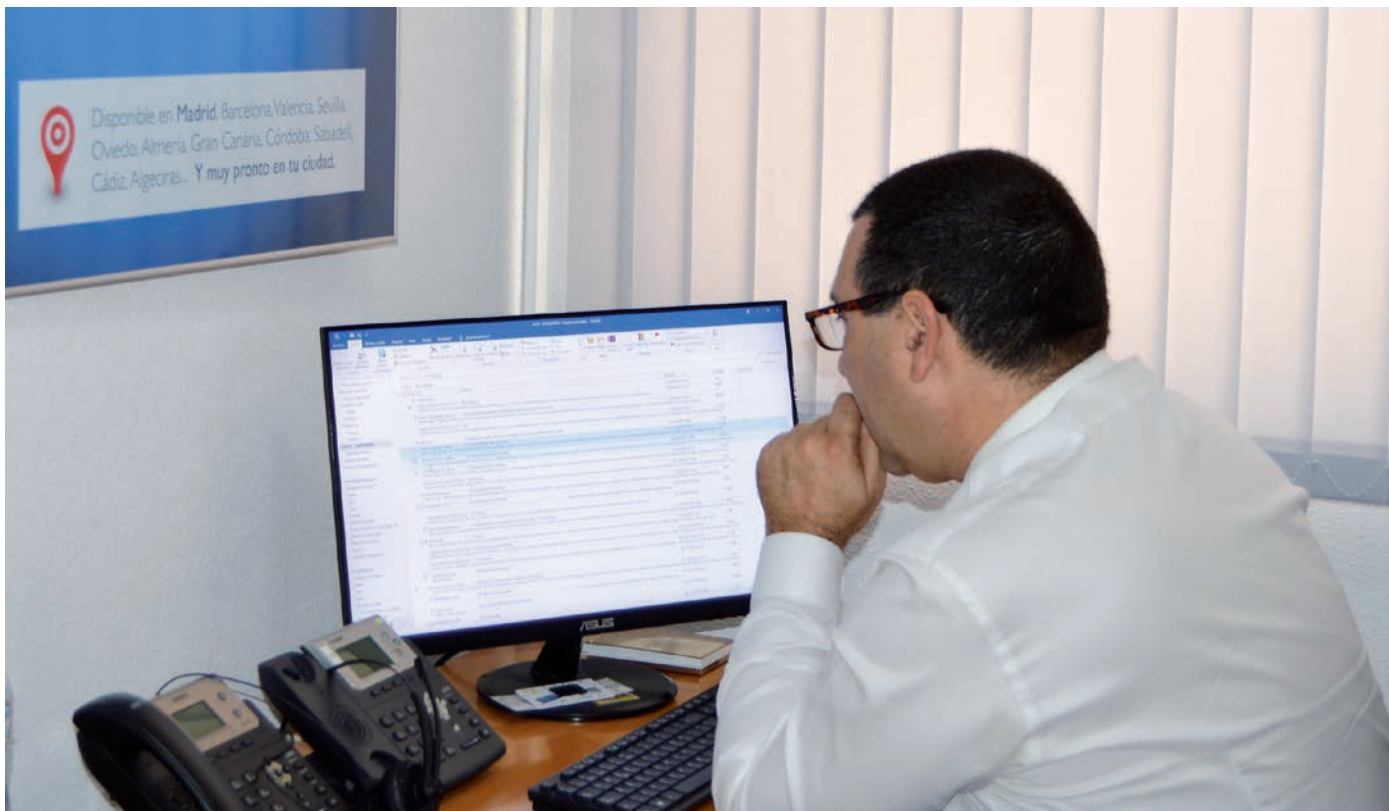
comprendan eurotaxi, pero no para reírse de los compañeros.

G.T.- ¿Cómo creé que se puede evitar eso?

A.V.- Eliminando el régimen especial de libranzas a aquellos taxistas con coches adaptados que no acrediten un mínimo de servicios de eurotaxi realizados a personas con movilidad reducida. Hay algunos que no tienen ni la rampa montada, o porque pesa mucho, o porque les aumenta el consumo. Y no van a hacer ningún servicio de eurotaxi, solo tienen ese vehículo para poder trabajar los siete días. Se tiene que eliminar esa ventaja al que no hace servicios adaptados, pero inmediatamente. No se pueden seguir riendo de las personas de movilidad reducida y de todo el sector del taxi.

G.T.- La limitación en cuanto al número de modelos también está influyendo para que los taxistas decidan no renovar sus eurotaxi.

A.V.- Por ese motivo pedimos que se autoricen urgentemente nuevos modelos de vehículos indistintamente del combustible que consuman. Es que no hay modelos y los eléctricos son muy grandes. Existe un problema de homologación, no hay vehículos seductores para el taxista y en el caso de que se homologuen tardan mucho tiempo en darlo. En el caso de que se autorizase algún vehicu-



Veiga durante la entrevista explicándonos algunas de las soluciones propuestas al Ayuntamiento

lo excepcionalmente, más allá del combustible que consume, nos vamos a casi un año de espera. Por eso hay que tomar medidas urgentes para que esto no muera en cuestión de meses. Esto solo va a empeorar, y exponencialmente. Si cada vez se quita uno o dos eurotaxis, llegará un momento en el que sean 25 o 30. En RTT tenemos actualmente menos de 280.

G.T.- ¿Se han puesto en contacto también con los usuarios explicando la difícil situación que atraviesa el servicio?

A.V.- El Ayuntamiento de Madrid me ha creado una cuenta de email, eurotaxi@madrid.es y voy a enviar una carta a todas las residencias de ancianos. También estamos informando a los usuarios para que envíen sus quejas ahí. No podemos dejar tiradas a personas que, por ejemplo, llevan esperando diez meses por una cita médica y no tienen

Cifras de récord para RTT

La crisis que está experimentando el eurotaxi es aún más llamativa si tenemos en cuenta la recuperación de la demanda del servicio del taxi que se está experimentando en la capital durante las últimas semanas.

“El mes de mayo ha sido el segundo mejor mes de la historia de Radio Teléfono, solo superado por mayo de 2008. El mes más productivo en la historia de la cooperativa fue abril de 2018, pero las cifras que llevamos son de batir todos los récords en junio”, advertía Andrés Veiga mientras realizaba la entrevista.

“Estamos teniendo muchísima demanda, impulsada también por el gran crecimiento del turismo. Por nuestra parte, el hecho de haber otro call center fuera de Madrid nos ha permitido tener muchos más operadores altamente cualificados. Seguimos aumentando la plantilla y nuestras cifras son espectaculares, no compradas prácticamente con ningún año”, indica el presidente de RTT, al tiempo que asegura que “nuestra idea es seguir aumentando y mejoran la atención al usuario”.

“No queremos que se extinga el eurotaxi”

cómo desplazarse. Cualquier empresa que se precie tiene que cuidar de todos sus usuarios y especialmente los que tienen las condiciones más complejas. Una persona que pide un taxi convencional, y no encuentra, tiene otras opciones, pero estas personas no pueden salir a la calle sino es en taxi. No podemos despreciar la vida de estas personas que tienen sus problemas y tienen que ir a cualquier gestión y no pueden asistir. Es un tema demasiado serio y la administración tiene la responsabilidad y tiene que invertir en la atención a los ciudadanos. No queremos que se extinga el servicio de eurotaxi, pero se muere. Y no es un problema de aplicaciones, en este momento es un problema de falta de vehículos. El taxi tiene que atender estos usuarios porque el sector del taxi es una de las mejores empresas del mundo. Se lo debemos a las personas y a nuestros mayores.

Puntos de recarga eléctrica en los hospitales

La crisis que está experimentando el eurotaxi es aún más llamativa si tenemos en cuenta la recuperación de la demanda del servicio del taxi que se está experimentando en la capital durante las últimas semanas.

“El mes de mayo ha sido el segundo mejor mes de la historia de Radio Teléfono, solo superado por mayo de 2008. El mes más productivo en la historia de la cooperativa fue abril de 2018, pero las cifras que llevamos son de batir todos los récords en junio”, advertía Andrés Veiga mientras realizaba la entrevista.

“Estamos teniendo muchísima demanda, impulsada también por el gran crecimiento del turismo. Por nuestra parte, el hecho de haber otro call center fuera de Madrid nos ha permitido tener muchos más operadores altamente cualificados. Seguimos aumentando la plantilla y nuestras cifras son espectaculares, no compradas prácticamente con ningún año”, indica el presidente de RTT, al tiempo que asegura que “nuestra idea es seguir aumentando y mejoran la atención al usuario”.

Olga Lobo/Javier Izquierdo

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- 86080498

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%

“Notamos más agresividad en

La escalada de comportamientos conflictivos y violentos sobre los taxistas de Pamplona ha provocado que desde el sector hayan dicho basta y exijan a la administración medidas puesto que, a determinadas horas, sobre todo las nocturnas, resulta peligroso ejercer su profesión. Kiko Asín, presidente de TeleTaxi San Fermín, explica que el aumento de la violencia se viene percibiendo después de la pandemia e insiste en que el taxista muchas veces se siente “indefenso” ante estas situaciones.



Kiko Asín, presidente de Teletaxi San Fermín

Ante el aumento de actitudes conflictivas y violentas que están sufriendo los taxistas en Pamplona por parte de algunos usuarios a determinadas horas de la noche, la Policía Nacional realizó a principios de junio una jornada informativa para que los profesionales del taxi sepan qué pautas seguir para salir de esas complejas situaciones de la mejor manera posible.

Kiko Asín, presidente de TeleTaxi San Fermín, la organización representativa mayoritaria del sector en la capital navarra, explica en esta entrevista concedida a La Gaceta del Taxi que estas situaciones se están repitiendo con mucha mayor frecuencia desde el final de la pandemia, y recuerda que su asociación ya ha denunciado esta escalada de la violencia en varias ocasiones para que la administración tome medidas al respecto.

La Gaceta del Taxi.- En otras partes de España ya se habían pronunciado sobre el aumento de la violencia que están experimentando los taxistas, sobre todo durante las jornadas nocturnas. ¿Desde cuándo notan el incremento de este tipo de comportamientos sobre los taxistas en Pamplona?

Kiko Asín.- Efectivamente creo que es un problema a nivel nacional que nos está pasando a todos. Después de la pandemia percibimos que la gente está más agresiva. En Pamplona, a raíz de esta situación, tuvimos una reunión con la Policía Nacional donde expusimos problemas de seguridad, de impagos, de cómo hacer para agilizar las denuncias en estos casos. Entonces, surgió la posibilidad de hacer una colaboración en forma de charla para los taxistas sobre estos asuntos.

G.T.- ¿De qué tipo son los actos violentos que están sufriendo los taxistas?

K.A.- Debo decir que los problemas que sufrimos los taxistas en Pamplona, de momento, no tienen un carácter muy muy grave. Pero sí que notamos un aumento de la tensión diaria. Los clientes enseguida recriminan de mala manera que has llegado tarde a un sitio, les molesta que recuerdes lo de llevar la mascarilla, o incluso situaciones en las que quieren comer comida rápida dentro del taxi. Más que agresiones, notamos un problema de comportamiento desde la pandemia. Lo peor de esto es que el taxista en

la gente tras la pandemia”

muchas ocasiones se siente indefenso. Se encuentra ante dos o tres personas en algunos casos que le están gritando, diciendo barbaridades y al final se quitan las ganas de trabajar.

G.T.- Este tipo de comportamiento se repiten sobre todo durante la noche, ¿verdad?

K.A.- Sí. Y eso está provocando que en muchas ocasiones muchos taxistas dejen de trabajar. Ahí se produce de nuevo un problema y es que los profesionales que podrían estar prestando servicio por la noche dejen de hacerlo, y eso supone más esperas, sobre todo en las paradas del casco viejo que es donde se concentra el ocio los fines de semana. Más esperas, más bronca. Al final es la pescadilla que se muerde la cola.

G.T.- Habla de un problema de comportamiento, más que robos o agresiones, como sí sucede en otras partes de España.

K.A.- Es cierto que problemas de ese tipo en Pamplona se ven menos. Tuvimos un par de incidentes graves hace unos años, que además coincidieron el mismo día. Uno fue una agresión a un taxista dentro del coche y el otro un intento de robo con amenaza por arma blanca. No hubo que lamentar mayores desgracias por suerte y funcionó la seguridad. La verdad es que tenemos un apoyo muy importante de todas las fuerzas de seguridad, tanto Guardia Civil, Policía Nacional, Policía Foral o la Municipal en el caso de Pamplona. A la mínima que solicitamos encuentros por motivos de seguridad se nos atienden. A día de hoy, y es de agradecer, están muy preocupados porque ellos también son conscientes del incremento de este tipo de comportamientos. La gente está muy agresiva.

Miedo ante la llegada de los Sanfermines

G.T.- Con la llegada de los Sanfermines, y después de dos años en los que no se han celebrado, ¿les da un poco de respeto ver qué puede suceder durante esos días?

K.A.- Creo que todo el que trabaja de cara al público en Pamplona está asustado. Tanto los trabajadores de hoteles, bares, discotecas o taxistas, todos tenemos miedo. No solo

“El taxista se siente indefenso ante ciertas situaciones”

la gente de Pamplona va a coger la fiesta con ganas, lo peor es que el que venga va a venir “desatado”. Lo percibo en conversaciones que he tenido con compañeros de otras ciudades que me han comentado que muchos ya desde que se bajan del avión vienen exaltados.

G.T.- ¿Son las fiestas de San Fermín un momento verdaderamente bueno de trabajo para el taxista de Pamplona?

K.A.- Sanfermines en sí son nueve días en los que trabajar mucho, pero son eso, nueve días. No es una locura. Lo verdaderamente complicado es el fin de semana. El servicio de transporte urbano en Pamplona está bastante bien distribuido y aunque es cierto que esos días se genera más trabajo porque hay más gente en la calle, lo verdaderamente duro es el fin de semana porque viene mu-

cha gente de fuera. Y encima, hay servicios en los que los clientes no saben ni el nombre del hotel al que van, o dónde han aparcado el coche. En el Casco Viejo tenemos la ventaja de que contamos con puntos de dejada y recogida de viajeros, pero aun así se viven momentos de estrés.

G.T.- ¿Cuántos taxis hay actualmente en Pamplona?

K.A.- Actualmente hay 314 taxistas. No contamos con ninguna regulación podemos trabajar los siete días a la semana las 24 horas del día. Y de esos 314, 309 pertenecemos a la Asociación TeleTaxi San Fermín. Es la única emisora que hay y trabajamos con la aplicación de Pidetaxi. Luego a nivel de Navarra está la organización AITAN, de la que yo también soy presidente. De los 440 taxis que hay en Navarra, 387 pertenecen a esta asociación.

G.T.- ¿Cómo valoraría la situación con respecto a las VTCs en Navarra?

K.A.- En Navarra hay actualmente 90 autorizaciones de vehículo de alquiler con conductor. De esas 90, 53 con autorizaciones tradicionales. Hay buena sintonía con ellos, hacen su trabajo y nosotros hacemos el nuestro.



Concentración de taxistas de Pamplona tras la agresión a un compañero el pasado 24 de junio



Curso de seguridad con la Policía

Luego hay 37 VTCs que están paralizadas. Están concedidas, pero no están operativas. Pero con las de carácter tradicional tenemos una relación cordial y no hay mal rollo de ningún tipo.

G.T.- Al margen de las VTCs, ¿tienen problemas a nivel de competencia desleal o de intrusismo en el sector?

K.A.- Siempre hay frentes abiertos. Ahora estamos en conversaciones con los hoteles porque Booking ofrece traslados por el doble de precio que lo hace el taxi. Como son agencia de viaje, pueden ofrecer lo que quieran, pero se aprovechan del cliente con los precios. Encima lo venden como servicio de taxi. Lo descubrimos un día que pedimos un servicio por Pidetaxi y cuando llegó el taxista le dijeron que el cliente ya había pedido un taxi con Booking. En teoría pone que realizan traslados del hotel al aeropuerto, pero pones cualquier dirección y allí que dejan al cliente.

G.T.- Otro de los problemas a tratar, sobre todo en lugares como Navarra, es el tema del taxi rural. ¿Cómo hace un taxista para subsistir hoy en día en un pueblo pequeño?

K.A.- Pamplona es una ciudad y funcionamos como un taxi de ciudad, aunque no a nivel de Madrid o Barcelona. En Navarra, más allá del Área de Prestación Conjunta que tiene muchos pueblos, sí que hay municipios pequeños alejados y prácticamente hacia todos los valles tenemos taxi a demanda. Pero los taxistas subsisten con lo que pueden. Por ejemplo, con el transporte escolar, con las empresas si es el caso de que tengan en el pueblo algún polígono industrial, con algún

traslado a Pamplona o con las asistencias a carretera o mutuas. Ahora que se ha reactivo el ocio los fines de semana si tienen más servicios con fiestas de pueblos. Sí que veo que hay taxistas de pueblos más pequeños con estrés porque en muchas ocasiones al ser la única licencia, tienen que dar servicio las 24 horas del día los siete días de la semana todo el año. Y no pueden dejar de hacerlo porque si no, no llegan. En general el que tiene un taxi rural debe tener algo más para ir día a día, o una tienda, o una casa rural. Algo que le dé para entre las dos cosas poder llegar a final de mes.

G.T.- En algunos casos en otras partes de la geografía española el transporte sanitario es una opción más para prestar servicio.

K.A.- En Navarra el transporte sanitario no sé ni cuánto tiempo lleva pendiente de licitar. En su momento se solicitó separar el transporte medicalizado y el no medicalizado. La intención que tenían era de no separar, pero está pendiente la licitación, que lleva mucho tiempo prorrogada. En la anterior legislatura lo tenían que haber sacado y no lo han hecho. Pero luego nos encontramos con el problema de la subrogación de los empleados que, aunque nos dejen hacer o entrar en la licitación, nos vamos a encontrar con la subrogación de empleados que va a ser otro problema en el camino, por lo que es bastante complicado.

Javier Izquierdo

“Hay un problema de comportamiento cívico desde la pandemia”

Paro en protesta por una nueva agresión

Días después de la entrevista concedida a La Gaceta del Taxi, el 24 de junio, un taxista fue agredido físicamente en la parada del bar Niza, situado en la calle Duque de Ahumada en Pamplona. El agresor fue identificado por la Policía Foral y denunciado posteriormente.

Ante este hecho, TeleTaxi San Fermín decidió hacer un paro y cerrar la emisora durante la siguiente noche entre las 00.00 y las 7.00 horas en señal de protesta. Desde la organización agradecieron la labor de los cuerpos policiales por el apoyo recibido. “Hay una violencia gratuita que se ha intensificado en los últimos meses y de la que nosotros somos víctimas directas”, aseguraba la asociación en un comunicado.

Los taxistas se solidarizaron con el compañero agredido, así como con todos los profesionales del sector que sufren los fines de semana ataques verbales y físicos mientras desempeñan su trabajo. “No es la primera vez que denunciemos hechos similares. Y, por todo ello, exigimos a la administración tener en cuenta lo peligroso que resulta cada día trabajar en determinadas horas”.

“En los últimos meses se está comprobando que muchos compañeros están evitando salir a altas horas de la madrugada por la agresividad en las calles”, indicaron desde Teletaxi San Fermín, recordando que el taxista “tiene derecho de admisión en su vehículo”. “Desde el gremio del taxi hay un sentimiento de incertidumbre y miedo generalizado de qué pasará durante las fiestas de San Fermín”, señalaron.

RENAULT MEGANE SPORT TOURER E-TECH




25.800€ desde*

Renault Megane: Consumo mixto WLTP (L/100KM) desde 1,2/1,3. Emisiones WLTP CO₂ (g/km) desde 28-30.

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



Renault recomienda 

renault.es

**Renault
Jurado**

Madrid
calle Alcalá, 187 avda. Ciudad de Barcelona, 208

Acuerdo en Catalunya para regular la actividad urbana de las VTCs



El Govern ha alcanzado un acuerdo para regular las VTCs

Tras varias semanas de tira y afloja entre el taxi, los partidos políticos catalanes y el Área Metropolitana de Barcelona, finalmente el pasado 1 de julio el Govern de la Generalitat de Catalunya alcanzó un acuerdo con el PSC para aprobar un decreto ley que regula la actividad urbana de las VTCs más allá del 1 de octubre. Con el nuevo texto, la administración catalana espera reducir este tipo de vehículos de los 4.000 actuales a menos de un millar.

Al cierre de esta edición, está previsto que el decreto sea publicado en el Boletín Oficial el próximo miércoles 6 de julio. En virtud de lo acordado, se pretende endurecer las sanciones por el incumplimiento de las normas a las VTCs, exigir requisitos más estrictos para la prestación del servicio y establecer un periodo transitorio máximo de cuatro años para elaborar una nueva ley que ordene el transporte de viajeros de menos de nueve plazas.

Pese a que no han trascendido muchos detalles del futuro decreto, según explicaron los representantes de los partidos políticos firmantes del acuerdo,

a partir de la entrada en vigor de este nuevo texto, las VTCs deberán cumplir unos requisitos técnicos mucho más estrictos, como por ejemplo el hecho de que sus vehículos tengan unas medidas mínimas de 4,90 metros, junto con otro paquete de normas destinadas a garantizar la convivencia entre el taxi y las VTCs.

Élite BCN apoya el decreto

La Asociación Élite Taxi Barcelona comunicó que “apoya sin fisuras” este acuerdo que una vez más “pone a Catalunya y Barcelona en la vanguardia de la defensa de los autónomos, pymes y servicios públicos”.



Desde la organización mayoritaria representativa de los taxistas de Barcelona han querido agradecer a las administraciones y los partidos políticos que hayan alcanzado este acuerdo para “blindar al taxi”.

“Este decreto introduce muchos elementos que garantizan que la VTC hará de VTC y el taxi de taxi. El acuerdo blindará al taxi y acaba con estas plataformas que en Barcelona están utilizando las VTCs para hacer competencia desleal a miles de familias”, manifestó Alberto Álvarez, coordinador de Élite Barcelona, instantes después de conocerse el acuerdo. “Hay una serie de requisitos y técnicos de prestación del servicio que diferencian claramente el servicio del taxi de las VTCs”.

Sin embargo, pese a que la organización mayoritaria en la representación del taxi en Barcelona haya apoyado el acuerdo, no todo el sector es favorable a este decreto. La Agrupació Taxi Companys (ATC), Anget y Paktaxi, no aceptan el nuevo texto porque consideran que no cierra el problema de la actividad urbana de las VTCs. “Lo peor de este decreto es que se pierde de nuevo la oportunidad para cerrar el conflicto por parte de la administración, al no marcar una ratio, y hacer un decreto provisional”, explican las mencionadas organizaciones.

Para ATC la proporcionalidad 1/30 que debe haber entre taxis y VTCs es una línea roja, y no establecerlo en el decreto es solo una excusa “para poder otorgar más autorizaciones de las que el 1/30 les permitiría, que son unas 400 en Catalunya”.

Tampoco están de acuerdo estas asociaciones con la moratoria de seis meses que se podría otorgar a las VTCs para que puedan seguir operando después del 1 de octubre, pese a haber finalizado lo que establecía el decreto Ábalos para la prestación por parte de estos vehículos de servicios urbanos.

Por estos motivos, ATC, Paktaxi y Anget han comunicado su descontento con este decreto, a falta de conocer el texto definitivo, que está previsto que se publique este mismo miércoles.

Nueva partida de ayudas millonarias al taxi



Estas ayudas son compatibles con otras

Desde el pasado 1 de julio, los taxistas madrileños podrán optar a ayudas 3 millones de euros en subvenciones para la renovación de los vehículos que prestan servicio de taxi. Las ayudas fueron autorizadas en el día de ayer por la Junta de Gobierno y forman parte del plan Cambia 360. En total el gasto previsto es de 2,9 millones de euros más 80.000 euros que se reservan para los cambios de flota de eurotaxi. El objetivo de esta subvención es financiar la adquisición de vehículos con etiqueta CERO o ECO para acabar con los vehículos más contaminantes. El Consistorio indica que, gracias a su política de ayudas para el sector del taxi, en un plazo de tres años se ha pasado de contar con 21 vehículos CERO emisiones a 176. Con respecto a los coches con etiqueta ambiental ECO, se ha pasado de tener 7.709 taxis de este tipo en 2019 a 11.346 en la actualidad. Con respecto al taxi adaptado, hay actualmente 505 licencias de eurotaxi, y solo un 2% de estos vehículos tiene la clasificación ambiental ECO.

Los taxistas que quieran acceder a estas ayudas deberán presentar su solicitud durante los 20 días naturales contados a partir del día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, plazo previsto desde el 1 hasta el 20 de julio.

Dos tramos de ayudas

La administración local ha establecido dos tramos para el otorgamiento de estas ayudas. El primero irá destinado a la compra de vehículos CERO emisiones que pueden ser eléctricos de batería o de pila de combustible. Para estos casos, el solicitante podrá obtener un máximo de 5.000 euros por vehículo. En el segundo tramo, destinado a la compra de vehículos eléctricos de autonomía extendida, vehículos híbridos enchufables con autonomía mínima de 40 kilómetros y vehículos ECO, la subvención alcanzará el 7% del importe de la factura del vehículo (IVA excluido) sin que en ningún caso se superen los 5.000 euros.

Por último, desde el Ayuntamiento informan que estas ayudas son compatibles con otras destinadas a la misma finalidad otorgadas por otras administraciones, siempre que la totalidad de las ayudas no exceda nunca el precio del coche a adquirir.

¡EN AMPLIAMOS FLOTA!

joinup

Y te queremos en nuestro equipo



+ de **21 €** de carrera media

Dos meses de **cuota gratuita**



Compromiso de **pago puntual**

Clientes de **empresa**



Atención personal **24/7**



Madrid

628 547 218

joinupmad@joinup.es



Barcelona

663 538 109

joinupbcn@joinup.es



La incorporación de nuevos canales mejora al resultado de MMT Seguros

Mutua MMT Seguros celebró el pasado mes de junio su Asamblea General anual, en la que se han aprobado el informe de gestión y las cuentas anuales del ejercicio 2021, este año con un componente especial tras realizarse en su aniversario, bajo el lema “90 años protegiendo familias”. Un “inmenso orgullo” para el presidente de la compañía, Román Rodríguez Casas, que es un gran legado y una gran responsabilidad para todos los que conforman la entidad.

En su intervención, el presidente destacó el afianzamiento del cambio de tendencia en los resultados de la Entidad al cierre de 2021 al haber conseguido nuevamente un resultado final del ejercicio antes de impuestos superior al millón de euros. Un resultado que obedece al “fiel cumplimiento del Plan Estratégico” y los efectos esperados con un crecimiento en primas muy superior al de la media del sector.

El presidente también señaló otros factores contribuyentes del éxito, como la consolidación de sus oficinas, la apuesta por el canal telefónico y el crecimiento del canal mediado, especialmente por la apertura de la plataforma de corredores en Barcelona. También la contención de la frecuencia siniestral y la mejora de los ratios de gastos de gestión respecto a las primas imputadas, junto a la confianza de nuestros mutualistas y a la profesionalidad de todo el equipo humano de Mutua MMT Seguros, son otras cuestiones que han permitido esta consolidación.

La incorporación de nuevos canales precisamente gracias a esta gestión ha permitido, en palabras de Rodríguez Casas, un incremento del 13,6% de las primas emitidas, alcanzando los 55,4 millones de euros. Esta situación ha comportado un crecimiento en el número de pólizas, que en el ramo de autos ha sido del 15,6% y en el ramo de hogar del 33,4%. En cuanto al Balance de la Mutua, destacó el importe de los fondos propios que alcanza los 50,39 millones de euros, lo que supone un crecimiento del 2% respecto al año.

Asimismo, el presidente trasladó a todos los mutualistas la vocación de servicio incorporando al portafolio de productos nuevos ramos, un ejemplo de ello ha sido el seguro de Protección Familiar que ofrece a todos nuestros clientes con efecto del 17 de enero de este año.

Venta de Marqués de Mondéjar

Rodríguez Casas recordó que, tras la formalización de la venta de los inmuebles propiedad de Mutua sitios en la calle Marqués de Mondéjar (Madrid), se ha conseguido equilibrar, mejorar y reforzar el balance de la compañía.



MMT cumple 90 años “protegiendo familias”

El taxi, gran alternativa para el transporte escolar en zonas rurales



El 37% del transporte escolar se mueve en taxi

389 rutas escolares en taxi. Este ha sido el balance del curso escolar 2021/2022 en Castilla-La Mancha, lo que representa el 37% del total de la Comunidad Autónoma, consolidando al sector del taxi como una de las mejores alternativas para el transporte escolar en zonas de la llamada “España vaciada”. Según publica Confidencial Digital con datos de la Concejalía de Educación, Cultura y Deporte de Castilla-La Mancha, un total de 1.164 niños se desplazan a otros municipios distintos del suyo para ir al colegio en taxi, lo que supone ya casi el 5% de los alumnos que usan la ruta escolar. 481 de esos niños son de Ciudad Real, 383 de Toledo, 106 de Cuenca, 96 de Albacete y 95 de Guadalajara. La Concejalía, para poder llevar a cabo este servicio, se ha hecho cargo de los gastos económicos destinando 4.777.053 euros. Pero también ha influido en la consolidación del taxi como transporte para la ruta escolar el hecho de que desde 2021 se permitan vehículos de hasta 9 plazas para prestar servicio.

Con esta decisión, que fue muy demandada por la Asociación Regional del Taxi, se permite a los taxistas optar a más rutas en los concursos públicos para el transporte escolar que saca el gobierno de Castilla-La Mancha. De hecho, en 2021 ya se ofertaron 148 rutas a las que podían acceder los taxis con un presupuesto de 8.708.923 euros. Desde el sector, organizaciones como la Asociación Provincial de Taxistas de Cuenca (ACUTAX) han explicado al citado medio que las rutas escolares suponen una inyección para los taxistas rurales, sobre todo para aquellos que están en zonas de la España vaciada donde cada vez es más complicado mantener una licencia.

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

El sector de Valencia pide subir las tarifas

La Confederación de Taxistas Autónomos de la Comunitat Valenciana ha presentado un informe a la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad del gobierno regional valenciano para solicitar un aumento del precio de las tarifas que compense la subida del precio de los carburantes.

El colectivo del taxi recuerda que en Valencia las tarifas permanecen congeladas desde hace ocho años, mientras que solo en los últimos dos se ha producido un aumento de más del 70% en el precio del gasoil. Fernando del Molino, presente de la organización de taxistas, ha explicado que "mientras en ciudades como Madrid o Barcelona las tarifas han subido en ocho años entre un 12% y un 14%, en la Comunitat Valenciana han estado congeladas y eso nos deja ahora en una situación más delicada". En base al informe presentado, los taxistas solicitaron a la Conselleria un aumento tarifario de entre el 6% y el 7% para toda la región. Sin embargo, el último borrador presentado por la administración el pasado mes de marzo solo preveía un aumento del 2,69%. Pese a ello, desde



Las tarifas llevan ocho años sin subir

el taxi esperan que se produzca un aumento que se acerque a las pretensiones de los taxistas y desde la administración ya han anunciado que están trabajando en la revisión de las tarifas para aprobarlas lo antes posible.

FPT solicita 15.777 VTCs a la CAM

La Federación Profesional del Taxi de Madrid repite estrategia seis años después y vuelve a solicitar autorizaciones urbanas de VTC. Esta vez 15.777, una para cada titular de licencia de taxi con el objetivo, aseguran, de "proteger al sector del taxi como servicio público". La Federación ha tomado esta decisión tras modificarse la Ley de Transportes de la Comunidad de Madrid que creará una autorización específica para que las VTCs puedan seguir prestando servicios de carácter urbano, FPTM ha tomado esta decisión, siendo uno de los primeros pasos que darán para "frenar el atropello que se está produciendo contra el taxi". Desde Federación animan al resto de asociaciones del taxi madrileño a que realicen la misma solicitud. "Es una cuestión que nos afecta a todo el transporte urbano, por lo que animamos a los compañeros de Torrejón de Ardoz, Alcalá de Henares, Sierra Norte...a que hagan lo mismo en sus áreas de prestación conjunta". También falta por saber la estrategia que adoptarán el resto de asociaciones representativas del taxi de la capital ante esta decisión de FPTM de solicitar miles de VTCs para la realización de servicios urbanos.

Control antipirata en Fuerteventura

Con el objetivo de luchar contra el intrusismo en el sector del taxi, agentes de la Policía Local de Puerto del Rosario, en coordinación con técnicos de la Consejería de Transportes del Cabildo, han iniciado una campaña de control rutinario en el Aeropuerto de Fuerteventura. Tal y como ha explicado el propio Consistorio a través de un comunicado, los controles se han precisado, dando respuesta a las demandas de los taxistas y los transportistas que denunciaban desde hace tiempo el intrusismo que se están encontrando con vehículos no autorizados que realizan transporte de personas. Además se están llevando a cabo controles en el muelle comercial y en los polígonos industriales de Puerto del Rosario. Desde el Ayuntamiento han agradecido la labor de la Policía Local "por velar que se cumplan las normas y garantizar la seguridad ciudadana".



Más taxis en las calles malagueñas



Las asociaciones reclamaron esta medida

Con el objetivo de dar respuesta al incremento de la demanda que se espera durante la temporada veraniega, el Ayuntamiento de Málaga, tras escuchar las peticiones del sector del taxi, ha decidido incrementar el volumen de taxis que pueden prestar servicio. En concreto, en virtud del nuevo régimen aprobado por el Ayuntamiento de Málaga este pasado martes 7 de junio, el domingo queda liberado, es decir, no habrá descanso obligatorio y todo taxista que lo desee podrá prestar servicio. Esta excepción al descanso obligatorio se suma a la ya establecida los fines de semana por la tarde noche para los viernes y sábados entre las 20.00 a 7.00 horas de la mañana del día siguiente. Por otro lado, el nuevo régimen establece que tras el día que le toque a un taxista turno en el aeropuerto, le tocará descanso obligatorio el día siguiente, salvo si le toca aeropuerto el día sábado. Esta modificación la ha llevado a cabo el Consistorio tras recibir escritos de Aumat, Taxi Unión, Amata y Élite Taxi Málaga Provincial, en los que solicitaban un nuevo régimen de descanso como consecuencia del aumento de la demanda.

7.500 euros de multa a un pirata

La Policía Local del municipio ibicenco de Sant Josep ha multado con 7.500 euros un vehículo de un conductor "pirata" que realizaba transporte de personas en la isla sin autorización. El vehículo, que según la policía operaba en Sant Josep, era utilizado para trasladar pasajeros sin permiso y además carecía del seguro de responsabilidad obligatorio que había caducado el pasado mes de enero. El "pirata" ha recibido una multa de 6.000 euros por realizar el transporte ilegal sin licencia y otras de 1.500 euros por circular sin seguro. Con motivo de la inmovilización, la Policía de Sant Josep ha insistido en la peligrosidad que tiene para los usuarios utilizar este tipo de transporte por motivos de seguridad. Desde el perfil de la Policía Local en redes sociales los agentes explicaron que esta multa ha sido posible gracias al sistema de lectura de matrículas, que les ha permitido conocer al detalle la casuística, franja horaria de acceso, día de la semana predominante...hasta por dónde accede al aeropuerto un transporte ilegal. "Cabe señalar que el señor Sparrow ha accedido al aeropuerto hasta en 72 ocasiones (145 lecturas por entrada y salida) en un mes... ¡hagan sus cuentas!", señalaban en su perfil de una conocida red social.



El pirata era conocido como "la perla negra"

Condenan a un hombre por estafar a un taxista

La Audiencia Provincial de Lugo ha condenado a un hombre a un año y diez meses de cárcel por estafar a un taxista y no pagarle por dos servicios prestados: uno desde Lugo hasta Ourense y otro desde la ciudad de As Burgas a A Coruña.

La sentencia recuerda que el ahora condenado concertó un servicio de taxi el 16 de noviembre de 2016 para que le trasladase desde la base de taxis de Lugo hasta la estación de autobuses de Ourense. Allí, le pidió que esperase en el exterior para después trasladarle a un club de alterne en A Coruña, donde se escapó sin pagar los traslados. El juez considera que el estafador tenía ánimo de lucro y la clara intención de no pagar el precio de los servicios de taxi, y por ese motivo le condena como autor de un delito de estafa, con agravante de reincidencia, a una pena de un año y 10 diez meses de cárcel. También deberá pagar una indemnización de 637 euros

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



VALORACIÓN SIN COMPETENCIA

Señor González ☎ 670 91 43 91

La nueva sede de CRM ya trabaja



Las instalaciones de Coslada operativas desde el 30 de junio

Reducir al máximo los plazos de entrega de los vehículos es una de las máximas prioridades del Centro de Reparaciones Mondéjar (CRM), el taller de chapa y pintura de MMT Seguros. Con una amplia experiencia de trabajo con el sector del taxi, cliente prioritario y habitual desde hace décadas, poder entregar a estos profesionales su vehículo reparado y con garantías a la mayor brevedad posible sigue siendo un objetivo capital.

Esa prioridad de CRM para no perjudicar la labor de los taxistas no ha variado ni se

ha visto afectada por el traslado a una nueva sede, situada desde el pasado 30 de junio en la Avenida San Pablo 41 (Coslada). Este mismo centro actualizado se distingue por prestar atención preferente al taxi, no en vano, conviene recordar que este mismo año

CRM ha ganado en eficiencia y comodidad

se cumple 90 años del nacimiento de MMT, una mutua fundada por taxistas. Al margen de esta distinción, en CRM se atiende a cualquier usuario de vehículo privado con plenas garantías, sea de la compañía que sea.

La nueva instalación, que cuenta con todos los equipamientos para prestar el mejor servicio de reparación, dispone de una infraestructura más "eficaz", que permite organizar mejor el trabajo a los profesionales, que desde ahora tienen "toda la cadena de reparación a la vista". Así lo explica Francisco Muñoz, jefe de taller de CRM, convencido de que con las nuevas instalaciones su trabajo se ha visto facilitado y será aún más efectivo. "Todo está a la vista, lo tenemos todo a mano en una misma planta y eso nos facilita mucho las cosas", indica.

Traslado en tiempo récord sin parar la actividad

El nuevo taller se encuentra ya a pleno rendimiento, recepcionando una treintena de coches diarios entre las 7.00 y las 21.30 horas, y con un traslado que se ha hecho en un "tiempo asombroso" y para el que CRM no se vio obligado a parar su actividad. "Nos trasladamos el pasado 30 de junio. Ha sido duro, pero no hemos parado, quizás hemos bajado un poco la actividad, pero el día de antes de mudarnos definitivamente ya teníamos un grupo de personas trabajando y ya estamos operando a pleno rendimiento", asegura Muñoz.



Francisco Muñoz, jefe de taller en su despacho y supervisando el trabajo



a pleno rendimiento



Zona de preparación de pintura [i] y reparación de chapa [d]

La instalación recientemente inaugurada cuenta como principal novedad con una amplia zona de estacionamiento previa a la recepción, para facilitar la llegada de los vehículos. En la misma recepción hay un despacho donde está el perito de la MMT con el fin de agilizar todo el tipo de trámites, que analiza el estado de los coches averiados antes de su entrada definitiva en el taller. Eso supone una gran ventaja para CRM con respecto a otros talleres. “El coche viene con un golpe y en la medida de lo posible, tras analizarlo el perito, se hace una previsión de recambio, y nos vamos adelantando pidiendo el material para reparar”, explica el jefe de taller.

Una vez dentro de los espacios destinados plenamente a la reparación de vehículos, el nuevo centro cuenta con tres bancadas destinadas a los coches que han sufrido golpes más fuertes. Además, dispone de una zona, la más amplia, dedicada a la parte de chapa con complicaciones más ligeras y que demandan reparaciones que se entregan en el día. Esa zona también cuenta con un área de mecánica con sus correspondientes elevadores.

En lo que respecta a la pintura, además de dos cabinas de última generación que han sido trasladadas directamente del otro centro por una empresa especializada, el CRM cuenta con cuatro plenum, o zonas de preparación previa a la pintura, donde se lleva a cabo el proceso de lijado de los vehículos antes de ser pintados por los profesionales.

“En la mayoría de los casos el cliente, salvo sorpresas no deseadas, se lleva su coche en el mismo día”. De ahí la importancia que

El taxista acostumbra a llevarse el coche en el mismo día

tiene para un profesional del taxi la existencia de este tipo de taller. “Para nosotros el taxi tiene preferencia y todo lo que entra en el día hay que intentar sacarlo esa misma jornada” explica Muñoz, que recuerda que “la mayoría de los taxistas aprovechan el día de libranza para reparar su coche con el fin de que su trabajo no se vea afectado”. Esa prioridad no se ha perdido y desde CRM confían en que con su traslado se trabajará de forma más eficaz para dar una mejor respuesta aún a los clientes.



Muñoz explica a nuestro redactor todos los servicios disponibles

Nueva ubicación

El Centro de Reparaciones Mondéjar se encuentra ahora en la Avenida San Pablo número 41 de Coslada. La instalación cuenta con una amplia zona de estacionamiento que facilita la llegada de los vehículos.

Nueva estrategia para fomentar

El Gobierno ha aprobado la Estrategia Nacional del Impulso al Trabajo Autónomo 2021-2027. Una iniciativa que engloba las líneas políticas de actuación en la materia desarrollar en los próximos cinco años con el objetivo de, entre otras cuestiones, establecer una nueva definición de lo que es un trabajador autónomo.



La ministra de Política Territorial y portavoz del Gobierno, Isabel Rodríguez, la vicepresidenta segunda del Gobierno y ministra de Trabajo y Economía Social, Yolanda Díaz, y el ministro de Universidades, Joan Subirats, durante la rueda de prensa. Foto: Pool Moncloa/Borja Puig de la Bellacasa.

Redefinir la figura del trabajador autónomo y delimitar lo que significa ser autoempleado o empresario, o cuándo se desempeña una actividad por cuenta propia de manera “principal” o “adicional”. Estos son algunas de las cuestiones que el Gobierno quiere clarificar con la Estrategia Nacional del Impulso al Trabajo Autónomo aprobada por el Consejo de Ministros del 21 de junio. Un amplio documento elaborado conjuntamente con las comunidades autónomas y las organizaciones de autónomos y con el que se quiere dar respuesta a los principales problemas y trabas que sufren los autónomos y emprendedores actualmente.

Tal y como explicó la vicepresidenta segunda y ministra de Trabajo y Economía Social, Yolanda Díaz, durante la rueda de prensa posterior al Consejo de Ministros, “vamos a trabajar en la definición de qué es un trabajador autónomo. Esto es un objetivo de gran complejidad porque no sólo se abordará para delimitar los falsos autónomos, sino para trabajar en profundidad en esa zona gris que hay entre el trabajo asalariado y el por cuenta propia”

Además, también se espera reformular en qué consiste la habitualidad, ya que uno de los requisitos que obligan al alta en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos (RETA) es realizar una actividad de “manera habitual”. El problema hasta ahora era saber exactamente lo que se considera como una actividad por cuenta propia habitual y otra esporádica. A partir de lo que se considere como habitual será obligatorio su inclusión en el Régimen Especial, el pago de una cuota y las obligaciones que un autónomo tiene con Hacienda.

Seis ejes

Para la consecución de todo ello se han definido seis ejes estratégicos en torno a los cuales se han ideado unas líneas prioritarias de actuación, que van acompañadas de medidas que involucran también a otros ministerios.

El primero de los ejes se centra en la inclusión y la cohesión social. Para ello se fomenta el trabajo autónomo de calidad, inclusivo y con derechos mediante medidas de impulso

el trabajo autónomo

del diálogo social, aplicando medidas contra los abusos de la figura del trabajo autónomo y de mejora de las políticas de empleo del trabajo autónomo. En ese mismo eje figuran también como líneas de actuación un nuevo sistema de cotización a la seguridad social y la mejora de la protección social de la persona trabajadora por cuenta propia, el apoyo a colectivos con dificultades de acceso al mercado de trabajo o la mejora de la definición jurídica del trabajador o trabajadora autónomo y la revisión de la normativa que regula su actividad.

El segundo eje de actuación busca fomentar el emprendimiento como herramienta de desarrollo local, con medidas que comprenden desde el diseño de planes de emprendimiento específicos pasando por medidas de orientación y acompañamiento o de formación, así como de fomento del relevo generacional, entre otras.

El tercer eje está orientado a promover la digitalización y la modernización del trabajo autónomo a fin de mejorar la productividad y la competitividad; el cuarto eje aspira a impulsar el trabajo autónomo sostenible y el quinto eje pretende la formación a lo largo de la vida del trabajador y trabajadora autónomo mediante un nuevo sistema de formación profesional diseñado específicamente para estas personas. Por último, el sexto eje gira en torno a garantizar la igualdad de género en el trabajo por cuenta propia fomentando medidas que eviten el abandono de la actividad profesional tras la maternidad y que fomenten la conciliación profesional-familiar.

Cambios en la base de cotización

Además de este plan desarrollado por el Ministerio de Trabajo, el Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones sigue trabajando en las fórmulas de cotización, permitiendo a los autónomos cambiar su base seis veces al año y no cuatro como hasta ahora, lo que les permitiría ajustarse a su situación real lo más posible.

Además de esta herramienta, también se establece la obligación de informar al Ministerio sobre los rendimientos netos de la

actividad (es decir, los ingresos menos los gastos de los autónomos) cada vez que cambie su base de cotización. Además, se exigirá aportar más información para trabajar por cuenta propia.

Como se recoge en la web del Ministerio donde está publicado el Real Decreto, los autónomos "podrán cambiar cada dos meses la base por la que vengán obligados a cotizar, eligiendo otra dentro de los límites mínimo y máximo que le resulten aplicables en cada ejercicio, siempre que así lo soliciten a la Tesorería General de la Seguridad Social." Para ello, el Gobierno de España tiene que habilitar nuevas fechas y que así se produjera el cambio de bases de cotización, para los trabajadores por cuenta propia.

Esta ampliación a seis veces ha sido celebrada por la Asociación de Trabajadores Autónomos (ATA), que siempre ha apostado por la necesidad de este colectivo de aprovechar los meses en los que han tenido mayores rendimientos económicos para así, poder ampliar su cotización y poder bajarse su cuota en los momentos de menos actividad e ingresos. No obstante, para la puesta en marcha de esta medida y es que los autónomos que quieran modificar su base de cotización, dentro de los plazos establecidos para ello, deberán informar sobre sus rendimientos económicos. Para ello se incluirá una disposición transitoria única, por

la que se obligará a todos los trabajadores por cuenta propia a aportar todos los nuevos datos que se exigen al tramitar el alta a los nuevos emprendedores, entre los que se incluye -como ya se ha comentado- la comunicación sobre sus rendimientos netos. Esta obligatoriedad de informar sobre los rendimientos de la actividad del autónomo será un proceso habitual en el nuevo sistema de alta y de bajas del RETA que pretende crear el Ministerio. De hecho, éste será uno de los nuevos pasos que deberán cumplimentar todos los emprendedores que quieran trabajar por cuenta propia en España.

El Proyecto de Real Decreto que quiere tener listo el Gobierno este verano incluye otra serie de modificaciones y cambios en la regulación del trabajo autónomo en España. Por ejemplo, solo se permitirán tres altas o bajas dentro de un año natural sin que afecte a la cotización, por lo que el resto de las altas o bajas que se produzcan a lo largo del año (es decir, por ejemplo, que sea la cuarta vez dentro de un mismo año) tendrán efecto "desde el día primero del mes natural en que se reúnan los requisitos para la inclusión en este régimen especial". En ese caso, el emprendedor deberá pagar la cuota correspondiente a todo el mes, y no sólo de la parte proporcional que le correspondería por su fecha de alta.

Pilar G. Matorra



RTT presenta cifras de récord



El Consejo Rector de RTT el pasado 25 de junio

Animar a los taxistas que actualmente trabajan en régimen de colaboradores a que se asocien a la cooperativa. Ese fue uno de los mensajes más repetidos lanzados por el presidente de Radio Teléfono Taxi Madrid, Andrés Veiga, durante la asamblea ordinaria que celebró la cooperativa el pasado 25 de junio en Madrid.

Con una asistencia muy reducida, los socios de RTT que acudieron a la Sala 12 de los cines Yelmo situados en el centro comercial Isla Azul, aprobaron por unanimidad tanto el informe de gestión presentado por el presidente, así como el balance contable de 2021 y el presupuesto fijado para el año 2023. Las remuneraciones para el Consejo Rector también fueron aprobadas por amplia mayoría, con tan solo una abstención y ningún voto en contra.

La recuperación del nivel de servicios que está viviendo la emisora a lo largo de 2022 centró el principio de la intervención de Andrés Veiga, que anunció que durante el mes de junio llevaban cifras de récords de servicios. El poder atender tantos servicios ha sido posible, explicó el presidente, por el alto volumen de flota que tiene actualmente RTT, que cuenta hoy 3.575 coches. De esos vehículos, 3.114 pertenecen a taxistas asociados y 461 a taxistas colaboradores, que no están integrados como socios en la entidad.

En este asunto, desde el Consejo Rector,

encabezado por su presidente, animan a los colaboradores a que se integren como socios en la cooperativa para hacerla aún más fuerte y disfrutar de sus ventajas. Actualmente el 20% de los coches de RTT son de taxistas colaboradores y el 80% de socios cooperativistas. “Los colaboradores tienen condiciones más estrictas porque no tienen régimen interno. Pagan más, y no disfrutan de todos los beneficios de RTT”, explicó el presidente, llamando a los colaboradores a asociarse, lamentando que esté creciendo esta figura y no la del cooperativista. La nueva cuota fijada en la asamblea para el futuro es de 87 euros para los socios y 95 para los colaboradores.

Centro de operaciones en Campanario

Más allá del régimen en el que se encuentran, lo que sí dejó claro el presidente durante su intervención es que cada vez se atienden más servicios desde RTT. Y otra de las razones que justifican este incremento de la capacidad de oferta es la apertura del nuevo centro de operaciones y de recepción de servicios situado en Campanario, un municipio de la provincia de Badajoz.

La instalación fue inaugurada el pasado 13 de diciembre de 2021 y actualmente ese centro cuenta con 17 operadores para

atender llamadas, y desde el Consejo Rector se mostraron muy satisfechos con el rendimiento de estos trabajadores, que han demostrado en solo unos meses un alto nivel de aprendizaje y productividad.

Por estos motivos, desde RTT consideran que han “salido reforzados” de la pandemia, donde vivieron los meses más duros de la historia de la cooperativa. “Nos hemos enfrentado a los peores momentos y ahora somos una empresa modélica y estamos batiendo récords históricos”, explicó el presidente, que también quiso a lo largo de la lectura del informe de gestión resaltar la importancia que tienen las asociaciones del sector.

“Debemos defender a las entidades del sector por encima de las empresas privadas”, explicó Veiga. “Las empresas del sector siempre están ahí y tenemos que defenderlas. Hay que asociarse, si no, estaríamos a merced de cuatro particulares que harían de nosotros lo que les diera la gana”, manifestó el presidente de RTT.

En cuanto a la situación contable de RTT a lo largo de 2021, y tras dejar claro que el informe de auditoría no ha contemplado ninguna irregularidad, la cuenta de beneficios y gastos viene marcada por la devolución del fondo de vales que se realizó a los socios durante tres meses el pasado año. El número de servicios aumentó considerablemente en 2021 con respecto a 2020, cuando se produjo un descenso brutal de más del 41% en relación al ejercicio anterior. Un ejemplo de esta recuperación se puede ver en la facturación de empresas a crédito, que aumentó un 20% a lo largo de 2021. Para 2023 está presupuestada una cifra de ingresos totales de 3.179.660 euros,

Con respecto a Pidetaxi, Veiga indicó a los asistentes que la aplicación ya está disponible en más de 100 ciudades en nuestro país, y en relación con Arte, la Asociación de Radiotaxis de España, el presidente aseguró que continúa en crecimiento. También se informó a los socios que RTT contribuyó con 5.000 euros el año pasado para colaborar en sufragar los procedimientos judiciales en los que está personada la Asociación Nacional del Taxi (Antaxi), en la lucha que mantiene en la justicia por la regulación de las VTCs.

en su última Asamblea



Pocos asistentes a la asamblea ordinaria de 2022



Andrés Veiga, presidente de RTT, durante la lectura del informe de gestión

Falta de eurotaxis

A lo largo de su exposición el presidente de RTT también denunció ante los asistentes la situación crítica que está atravesando el euro-taxi madrileño, explicando que se han puesto en contacto con la administración local para exponer el problema de la falta de coches, la cual ni siquiera ha respondido. Ante la falta de vehículos eurotaxi que prestan servicio a personas con movilidad reducida, el presidente de RTT anunció que a partir del lunes 27 de junio dejarán de aceptar reservas programadas de eurotaxi entre las 8.00 y las 12.00 horas de lunes a viernes. Esta decisión fue comunicada al Ayuntamiento con semanas de antelación y ni siquiera hubo respuesta alguna

Las razones de la escasez de eurotaxis, así como las soluciones propuestas desde Radio Teléfono para solucionar este problema, fueron en la asamblea y las desarrolla el propio presidente en la entrevista publicada en este número en La Gaceta del Taxi. Ante las dudas de algunos de los socios que acudieron a la asamblea, Veiga dejó claro que la prioridad es aumentar la flota de taxis adaptados y acabar con los taxistas que tienen eurotaxis y no prestan ni un solo servicio a personas con movilidad reducida.

En la asamblea también el presidente explicó a los pocos asistentes la adaptación técnica y de gestión documental que está atravesando RTT con la empresa Therefore. Una empresa de alta seguridad con la que se

permitirá a los socios automatizar gestiones de carácter documental, incluyendo un portal de asociados para un funcionamiento más dinámico. "Va a suponer un paso importante, buscamos automatizar y con el mismo personal poder hacer más trabajo y ganar más dinero. Esto va a estar bien y va a facilitar las cosas a los cooperativistas", explicó Veiga.

Para finalizar la asamblea, y lamentando la escasa presencia de socios en la misma, el presidente de la cooperativa volvió a recordar que están centrado al 100% en "aumentar los ingresos de los cooperativistas" e insistió en que, con gran probabilidad, estos meses se alcancen cifras de récord para RTT.

Javier Izquierdo

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

EXCLUSIVAS FORMULAS DISEÑADAS PARA CADA SISTEMA DEL AUTOMÓVIL

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

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

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 TPMPR 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.



VOLKSWAGEN

Caddy Maxi Trendline 2.0 DSG/ Eurotaxi	1.968	102	22.549*
Caddy Maxi Trendline 1.4 TGI 6 Vel 7 plaz	1.400	110	25.570*

*No incluida matriculación, preparación ni transformación.

F.TOMÉ. Tel. 91 747 82 00 - 628 118 569
C/ Tauro 27. Madrid. ftome.com

**SI 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**



Los nuevos eléctricos de Ford se fabricarán en Valencia

La factoría de Ford en Almussafes (Valencia) será la encargada de fabricar los dos nuevos modelos eléctricos de la marca, tras meses de duras negociaciones y con gran incertidumbre entre los trabajadores. La empresa ha asegurado que están “acelerando la transformación en Europa, reinventando la forma en que hacen los negocios y construyendo un futuro en el que vehículos increíbles y la experiencia del cliente van de la mano con la protección de nuestro planeta”. Todavía no se han anunciado los dos nuevos coches que se fabricarán en la planta valenciana, pero sí que se conoce que contarán con la arquitectura GE2. Desde la Generalitat Valenciana se han felicitado por esta noticia, que garantiza empleo a los trabajadores de la fábrica. La decisión de Ford de adjudicar estos proyectos en Almussafes se suma a la que realizó la compañía Volkswagen, que el pasado mes de febrero también eligió la localidad de Sagunto para la fábrica de baterías.

Alemania dice ‘no’ a prohibir los coches de combustión en 2035

El ministro alemán de Economía, Christian Lindner, ha explicado que la decisión de prohibir el motor de combustión a partir de 2035, aprobada por el Parlamento Europeo, es un error, y que, con esta medida esta tecnología dejará de desarrollarse en Europa y Alemania. “En el Gobierno Federal no estamos de acuerdo con esta legislación europea”, indicó el ministro. En cualquier caso, las palabras de Lindner deben ser tenidas en cuenta en su justa medida ya que él pertenece al partido FDP, Demócratas Libres, pero comparte gobierno con los socialdemócratas y los verdes. Lo que sí que parece claro es que dentro del Gobierno alemán hay voces discordantes con respecto a esta decisión adoptada en la Comisión y el Parlamento Europeo de permitir únicamente la venta de nuevos turismos cero emisiones a partir de 2035.



Los jóvenes de 16 años podrán conducir coches de hasta 90 km/h

Una nueva fase en los permisos de conducción ha llegado a nuestro país. Próximamente, los jóvenes de 16 años podrán contar con un permiso especial para conducir vehículos con velocidad máxima de 90 km/h y un peso máximo de 400 kg. Según ha informado el ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska este tipo de cuadríciclos tienen un precio asequible y en el caso de los eléctricos, autonomía suficiente para realizar traslados interurbanos diarios. Para conducir estos coches, los jóvenes deberán pasar un examen y contar con un nuevo permiso, el B1, que está recogido en la Directiva Europea y que ya se ha aplicado en países como Francia con “buenos resultados”. En España actualmente el límite para obtener el carnet de conducir B es de 18 años, por lo que la implantación del B1 supondrá adelantar esta franja de edad, aunque limitada a vehículos pequeños y de no gran velocidad.

Propuesta nuevo permiso B1 en España

	AM 15 años	B1 16 años	B 18 años
Velocidad	45 km/h	90 km/h	120 km/h
Potencia	6 kW	15 kW	Sin límite
Masa	425 kg	450 kg	3.500 kg
Potencia/peso	0,01 kW/kg	0,03 kW/kg	Sin límite

Fuente: PONS Seguridad Vial | AEDIVE



TAXIGO

es Ahora



FORUS
Taxi



@Taxigo.spain

www.forus.eu

spain@taxigo.com

MoVer tu Taxi



910916699

El taxi pide duplicar las ayudas al combustible



El verano ha traído consigo una nueva subida de los carburantes, con previsiones aún peores para los próximos meses. Para intentar contener esta situación, y “evitar el abuso de las petroleras y el colapso de la actividad del transporte por carretera”, el Departamento de Viajeros del Comité Nacional del Transporte por Carretera se ha sumado a lo pedido por los transportistas y exige al Gobierno duplicar la actual bonificación sobre los combustibles hasta los 40 céntimos por litro.

Además, para gestionar ese incremento en la ayuda, las organizaciones solicitan que se establezca la figura del gasóleo profesional y piden ayudas directas, de hasta 300 euros por vehículo de, similares a las aprobadas en el mes de marzo y de las que también se vieron beneficiados los taxistas.

Por el momento, tanto la Secretaría General, María José Rallo como el Director General, Jaime Moreno han señalado que se prorrogarán las ayudas de 0,20 € por litro, pero que el Gobierno no tiene intención de

prorrogar el cheque de 300 €. También han adelantado que en el mes de julio habrá noticias sobre más ayudas por parte del Ministerio de Economía y Hacienda.

Quejas desde el transporte

Precisamente para Fenadismer, los “escandalosos beneficios” que están obteniendo las principales petroleras españolas con la escalada “incontrolada” de los precios de los combustibles en los últimos meses contrastan, a ojos de Fenadismer, con la situación económica que están atravesando familias, autónomos y pymes españolas. Dada esta situación, desde el sector del transporte solicitan medidas urgentes y extraordinarias por parte del Gobierno.

Según datos publicados por la Comisión Europea, y como prueba del “abuso y especulación” que sufre el mercado de los combustibles en nuestro país, la última semana el precio del gasóleo antes de impuestos en Francia se situaba 16 céntimas más

bajos. Esto significa que, pese a tener una mayor fiscalidad sobre los carburantes en Francia, su precio en las gasolineras es similar al de España. Para esta asociación es “inadmisible” que uno de los grandes beneficiados de esta crisis sean las grandes compañías energéticas, con márgenes de comercialización muy altos que demuestran “la poca sensibilidad mostrada por las principales compañías con la sociedad española”.

Los transportistas advierten que de no adoptarse soluciones urgentes por parte del Gobierno interviniendo el mercado de los carburantes, los 100.000 transportistas que operan en España podrían verse abocados a un “colapso total y paralización de su actividad”.

Desde el sector del taxi, la Asociación Nacional del Taxi ha reseñado que secundará la huelga del sector del transporte de mercancías por carretera en caso de no aprobarse ayudas adicionales.

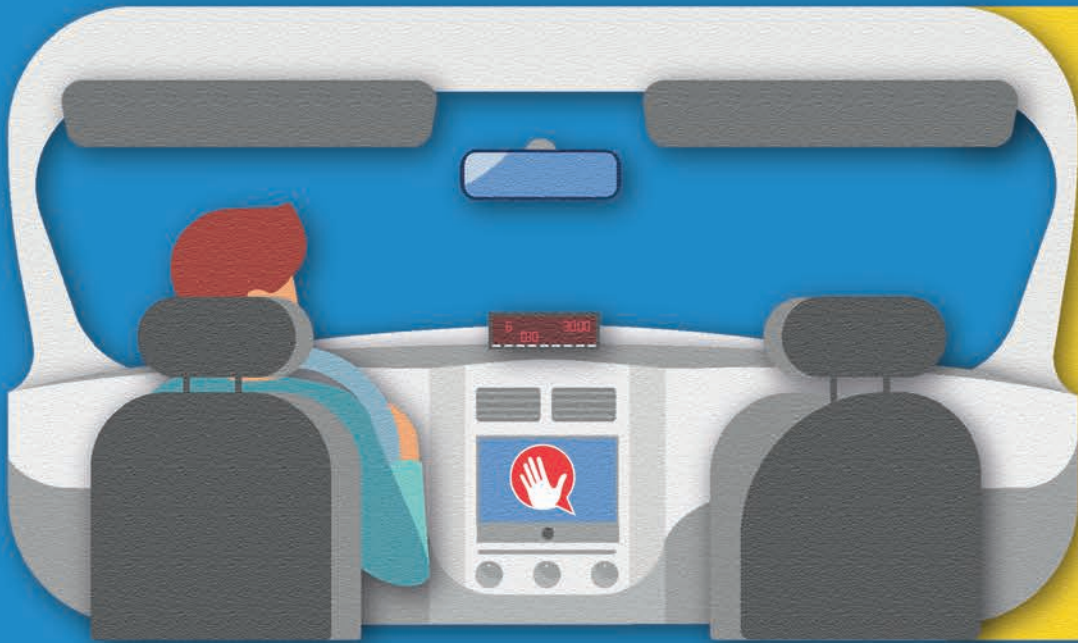


Radioteléfono
pidetaxi
tu app para pedir taxi

¿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

¡YA ESTAMOS ABIERTOS!



NUEVA DIRECCIÓN
Avenida San Pablo, 41
28823 Coslada

91 594 88 27

Mecánica, chapa y pintura
Concertado con todas
las compañías de seguros