

La **Gaceta** TAXI

del

La primera revista del sector

AÑO XXVII
NÚMERO 312
AGOSTO 2022

Aprobada por consenso la nueva cotización de autónomos

- El Parlament regula las VTCs
- Radiografía del Eurotaxi en España

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



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



También en
iVOOX
 Spotify

Cuestión de contrastes

Las comparaciones son odiosas. Es algo que no nos gusta a ninguno, sobre todo cuando somos nosotros los que salimos malparados. Eso es lo que debieron de pensar muchos taxistas madrileños cuando el Parlament catalán, casi en su totalidad, se puso en pie y rompió a aplaudir a los taxistas que habían acudido a uno de los plenos más importantes para el sector, en el que se aprobó el decreto ley que regulará los vehículos de alquiler con conductor una vez entre en vigor el Decreto Ábalos.

Aplausos en Catalunya frente al desengaño vivido por los taxistas madrileños en la Asamblea, que salieron de la sesión a voces por lo que consideraban una traición, la de VOX, al permitir aprobar un reglamento que, para ellos, no cambia nada en la práctica y que deja la situación exactamente igual que ahora. La alegría del taxi catalán frente a la frustración y descontento del madrileño. La cara y la cruz del sector en su máximo esplendor.

En lo que sí ha habido consenso, y ha llevado casi un año, es en la reforma del sistema de cotizaciones de los autónomos. El objetivo, según asociaciones y Gobierno, que los trabajadores por cuenta propia coticen en función de sus ingresos reales. Para ello se ha dado este primer paso por el que se irán ajustando las cotizaciones para que quienes menos rendimientos tengan al mes paguen menos y viceversa. Un plan ambicioso que ha contado con el respaldo de las tres organizaciones de autónomos tras un intenso tira y afloja. Sin embargo, a pesar de la disparidad ideológica entre las tres entidades, todas han señalado como muy importante esta modificación que, esperan, sea el principio de una revolución para más de 3 millones de trabajadores autónomos en nuestro país.

Con este buen sabor de boca, les deseamos a todos, felices vacaciones. Nos vemos en septiembre y ojalá las noticias sigan siendo esperanzadoras.



Año XXVII - Número 312 - Agosto 2022

Edita: GUSPIADA, S.L.

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

4. Taxómetro

- Con opinión propia

6. Primera carrera

- *Autónomos y Gobierno llegan a un acuerdo para cambiar el sistema de cotizaciones. Un plan que supone el primer paso hacia el pago de cuotas en función de los ingresos reales y que ha conseguido unir a las tres asociaciones de autónomos de nuestro país.*



10. En marcha

- *El Parlament catalán aprueba la regulación VTC con el consenso de la mayoría del sector.*



14. Actualidad

- *AGATM reclama el pago de 700.000 euros al Grupo Lalala*



16. Noticias

- *Mutua Madrileña compra participaciones de Cabify*
- *El 1/30 a juicio el 5 de octubre*
- *La CAM forma a policías locales para el control de VTCs*



20. A fondo

- *Eurotaxi en España: radiografía de un servicio en riesgo*



24. Entrevista

- *Ileana Izverniceanu, portavoz de la OCU*



26. Homologados

28. Emobility

- *Noticias de movilidad sostenible*

30. Al volante

- *Consejos para ser eficientes este verano*

Página web: www.gacetadeltaxi.com

Directora: Pilar Glez. Matorra
pgmatorra@gacetadeltaxi.com

Redactora Jefe: Olga Lobo,
olga@gacetadeltaxi.com

Redacción: Javier Izquierdo,
jizquierdo@gacetadeltaxi.com

Colaboradores: Germán Ubillos,
redaccion@gacetadeltaxi.com
Manu Sánchez

Dpto Comercial: GGM
comercial@gacetadeltaxi.com

Administración: info@gacetadeltaxi.com

Depósito Legal: M-17.622-1995

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



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 (LV)

Manu Sánchez

Responsable Geet
Plataforma en defensa
del servicio público del taxi



¿Estás listo para la nueva economía mundial?

En diciembre de 1999 presentaba una iniciativa con el título “Una sociedad de la información para todos” para contrarrestar los efectos e impulsar un crecimiento similar, sosteniendo la idea, que la base de la nueva economía es la transformación de la información digital en valor económico y social, creando nuevas industrias y actividades o, modificando otras, que afectarán profundamente la vida de los ciudadanos.”

La iniciativa de una Sociedad de la Información para todos, que se presentó al Consejo Europeo de Helsinki, (1999) preparó el terreno para la contribución de la Comisión a la Cumbre de Lisboa, (2000) sobre empleo, reforma económica y cohesión social: Europa iniciaba el camino hacia la innovación y conocimiento.

El informe presentado en la Cumbre, recomendaba una estrategia global europea, encontrando el camino en un programa llamado “Plan de Acción e-Europe 2002” (renovado por el Plan de Acción e-Europe 2005), que incluía unas mejoras de medidas políticas MACROECONÓMICAS muy adecuadas para los inversores internacionales, donde el Mercado Único se encontraría en línea con la nueva Sociedad de la Información, acelerando el proceso de reforma estructural a favor de la competitividad.

Un proceso que conllevaría realizar su estratégica en dos fases. Para ello debían dar solidez a los Reglamentos y Directivas de creación nueva o de modificación cuyo destino garantizaran la eliminación de los obstáculos reglamentarios, así como eliminar las distorsiones de la competencia, pues las disparidades encontradas entre cada País miembro, así como entre las propias de cada uno de ellos, y en particular en el ámbito de la comercialización, generaban distorsiones de competencia efectiva.

Llama mucho la atención, como la Comisión disfraza en este informe, las verdaderas pretensiones de todos estos movimiento sobre competencia e innovación, cuando dicen que los problemas encontrados exactamente, hacen que la estrategia adopte un planteamiento horizontal más que sectorial para dar mayores posibilidades de crecimiento a las empresas y Pymes más allá de sus fronteras de origen, ya que se verán seriamente comprometidas con competidores de mayor tamaño. Por lo que es recomendable que una Pyme pueda convertirse en un objetivo interesante para ser adquiridos por las grandes empresas multinacionales debido a su conocimiento

“La manera más segura de doblar tu dinero es unir los dos extremos del billete y guardarlo en tu bolsillo”.
K. Hubbard.

del mercado local, su experiencia y su potencial de innovación.

En resumidas cuentas, vienen a decir, que la principal forma de mejorar el negocio y evitar ser absorbida por una gran empresa internacional, es creciendo por tamaño, lo que significa fusiones y adquisiciones con mayor dimensión de dichas Pymes.

El Consejo en el año 2002 concluye los informes previos solicitando al Parlamento y a la Comisión Europea tres puntos esenciales en el inicio de la efectiva integración:

1. Líneas que abriría los protocolos de la investigación e innovación en esta nueva era de la Tecnología Digital con reto al año 2020.
2. La creación de un entorno propicio en la reducción de costes de las actividades empresariales que faciliten el inicio o arranque en el desarrollo de la constitución de empresas innovadoras con supresión de los trámites burocráticos, que son elementos onerosos para las mismas, en cualquier país miembro.
3. Desarrollar reformas económicas y reguladoras que favorezcan la supresión y obstáculos a los servicios, incorporando la aceleración del proceso de liberalización.

Todo ello basado en la estrategia del *mercado interior* aprobado por el Consejo Europeo en Helsinki y, sobre qué sectores debían de ser aplicados:

- a) el mercado interior;
- b) la política social,
- c) la cohesión económica, social y territorial;
- d) la agricultura y la pesca,
- e) el medio ambiente;
- f) la protección de los consumidores;
- g) los transportes;
- h) las redes transeuropeas;
- i) la energía;
- j) el espacio de libertad, seguridad y justicia;
- k) los asuntos comunes de seguridad en materia de salud pública.



RENAULT MEGANE SPORT TOURER E-TECH

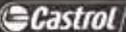


25.800€ desde*

Renault Megane: Consumo mixto WLTP (L/100KM) desde 1,2/1,3. Emisiones WLTP CO₂ (g/km) desde 26-30.

*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

Los autónomos cambian

Con un acuerdo histórico entre el Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones y las tres organizaciones de autónomos, ATA, UPTA y UATAE, los trabajadores por cuenta propia tendrán un nuevo sistema de cotización. Tras meses de negociaciones, establecer una nueva fórmula para cotizar por ingresos reales está más cerca de conseguirse lo que supondrá, principalmente para quienes ingresan menos, ahorros que pueden llegar hasta los 1.300 euros al año.



El ministro de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, José Luis Escrivá. Foto: Pool Moncloa/Borja Puig de la Bellacasa.

Cuando parecía que la modificación del sistema de cotizaciones de los autónomos seguiría *sine die*, Gobierno y asociaciones de autónomos han alcanzado finalmente un acuerdo que ha sido ratificado en el último Consejo de Ministros del mes de julio. Entrará en vigor el 1 de enero de 2023, dentro de cinco meses.

Con el nuevo Régimen Especial de Trabajadores Autónomos (RETA), los trabajadores por cuenta propia pasarán a cotizar en función de lo que ganan, como los asalariados, y no lo que elijan. Tras mucho baile de cifras, se establecen 15 tramos de ingresos con cuotas entre los 200 euros y 590 euros al mes a partir de 2025, a las que se llegará progresivamente en los próximos dos años.

Ha sido más de un año de reuniones entre los diferentes actores implicados, superando el plazo dado por el propio ministro José Luis Escrivá a Europa, que ante todo ha peleado por encontrar el apoyo de las tres organiza-

ciones de autónomos. Para ello, ha presentado una última propuesta muy alejada de los planteamientos iniciales del Gobierno para intentar obtener el sí de las tres asociaciones.

Era precisamente la Asociación de Trabajadores Autónomos (ATA) la última en apoyar el preacuerdo, al que tan solo un día antes habían dado el visto bueno las otras dos organizaciones presentes en la mesa de negociación, la Unión de Profesionales y Trabajadores Autónomos (UPTA) y la Unión de Asociaciones de Trabajadores Autónomos y Emprendedores (Uatae). El presidente de ATA, Lorenzo Amor, informaba a través de su cuenta de Twitter de que de madrugada se llegaba a un acuerdo con el Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones. "¡Ha costado, pero ahora sí!", publicaba Amor en sus redes sociales. "Se han hecho muchos esfuerzos y tendremos que recalibrar el sistema", aseguraba también.

"Queríamos que el sistema fuera asumible para los autónomos y sostenible con el sistema, pero también que tuviera protección social y que respondiera a los compromisos adquiridos en el Pacto de Toledo, en el acuerdo de pensiones y en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia enviado a Bruselas, así como que tuviese en cuenta la

La cotización será por ingresos reales

su sistema de cotización

heterogeneidad y la diversidad que tienen los autónomos”, han insistido desde ATA.

Respecto a las cuotas, Amor ha afirmado que entre el 70% y el 75% de los autónomos cotizará igual o un poco menos. “Durante todo el tiempo que se ha estado negociando el nuevo sistema, ATA trabajó para que no se suprimiese la tarifa plana y se preocupó por el destope de la base para mayores de 47 o años o por lo que pasaría con los autónomos con rendimientos más bajos que cotizan en bases superiores”.

“Ha sido un proceso muy largo y complejo. Tengo que decir que si hace trece meses me plantean que hoy estaríamos celebrando un acuerdo, les diría que era una entelequia, dado que lo que nos presentaban era inasumible”, aseguraba Amor.

Desde UPTA no han dudado en calificar de histórico el pacto. Su presidente, Eduardo Abad señalaba que este cambio beneficiará a 2,3 millones de autónomos que disfrutarán de un ahorro “sustancial” en sus aportaciones mensuales al sistema de cotización. “Ha-

Casi el 80% del colectivo está sobrecotizando

blamos de un ahorro anual de entre 700 y 1.300 euros para aquellos autónomos con rentas más bajas. Y por contra hablamos de una subida atenuada para aquellos autónomos de rentas muy altas”. Para Abad, estamos ante el inicio del cambio de sistema que tendrá que converger a lo largo de estos próximos 9 años y reconocía el trabajo “incansable” desde el ministerio para llegar a este acuerdo, incluido el ex secretario de Estado de la Seguridad Social, Israel Arroyo. “Hemos transformado un sistema de cotización injusto que devuelve la justicia a nuestros autónomos”, insistía el presidente de UPTA tras conocerse que también ATA se sumaba al preacuerdo.

Desde UATAE, su secretaria general, María José Landaburu también se ha mostrado satisfecha del resultado de las negociaciones. “Hemos seguido la negociación con espíritu constructivo y hemos avanzado para que en 2025 la cuota se quede en 200€ para el tramo de menos ingresos y en 220€ en el siguiente tramo, lo que nos permite transitar hacia el definitivo modelo de cotización por ingresos reales de una forma más justa”, ha señalado en declaraciones a los medios.

Tal y como explicaba, “casi el 80% del colectivo está sobrecotizando actualmente y serán ellos quienes ya vean en 2023 bajar sensiblemente sus cuotas, mientras que quienes tengan que pagar un poquito más, de forma progresiva, irán asumiendo poco a poco el aumento de sus cotizaciones a lo largo de 9 años”.

Además de esta cuestión, desde UATAE han querido destacar que el acuerdo hará que independientemente de que tengan más o menos, todos estén más protegidos. “Hemos conseguido que la prestación por cese



de la actividad sea accesible, que sea posible que uno siga trabajando y cobre la prestación en determinadas circunstancias ajenas a su voluntad, y creo que es lo que hay que decir". Para acogerse a esta medida basta con el 60% de reducción a la totalidad de la plantilla o bien la suspensión de los contratos del 60% de la plantilla, frente al 75% que se pedía con anterioridad. Se elimina además el requisito de haber cotizado los doce meses anteriores de forma ininterrumpida para acceder al cese de actividad, ahora exigen haber cotizado al menos 12 meses en los últimos 24 meses y se elimina el requisito de no tener cumplida la edad ordinaria de jubilación en el caso del cese de actividad temporal o parcial.

El acuerdo se plasmará en una ley con la que el Gobierno cumplirá con un compromiso de legislatura de la coalición, pero también con una recomendación de la mayoría política en el Pacto de Toledo para asegurar el futuro de la Seguridad Social y el sistema público de pensiones.

Otras medidas aprobadas

El nuevo sistema amplía la bonificación para madres trabajadoras de 12 a 24

meses, recoge una bonificación del 100% durante doce meses de la cuota calculada sobre la base media de los 12 meses anteriores en el caso de cuidado de hijos menores de 12 años o familiares a cargo y una bonificación del 40% para familiar colaborador agrario.

Desde que entre en vigor, la tarifa plana será de 80 euros y se podrá ampliar durante un año más si los rendimientos no superan el Salario Mínimo Interprofesional (SMI). También establece una deducción en el IRPF del 10% de las contribuciones empresariales a sistemas de prevención social.

ATA celebra que los autónomos en pluriactividad vayan a poder cobrar en cese de actividad y compatibilizarlo con el desempleo, que los padres de menores con enfermedad grave vayan a tener una reducción del 75% de la base reguladora en 12 meses o que una persona con incapacidad temporal permanente pueda compatibilizar prestaciones.

Los autónomos, a principio de año, con una herramienta que se llama 'importas' y que es muy sencilla y se puede usar con el móvil. Esa herramienta hará que los autónomos introduzcan una cotización esperada de sus rendimientos durante el año. Tendrán la posibilidad

en esta herramienta de modificarla 6 veces al año. a medida que avanza el año podrán ir ajustando o no el nivel, por lo que podrán ir cotizando en el tramo correspondiente al rendimiento que ellos vayan fijando cada dos meses. cuando termine el año y tengamos los datos finales del rendimiento neto declarado en el IRPF habrá una regularización que puede ir en las dos direcciones. Lo normal es que no tenga que haber una regularización y pase lo mismo que con la Renta.

En cuanto a los autónomos societarios, si tienen rendimientos netos por debajo del SMI, ahora mismo tienen una cotización mínima de 1.300 y se va a bajar a 1.000. Aunque las cuotas no van a verse reducidas al mismo nivel que las de los autónomos, los societarios van a poder desgravarse como rendimientos netos adicionales un 3% de tipo genérico. En el caso de los no societarios, esta reducción será del 7%.

Tal y como ha explicado el ministro Escrivá se trata de un acuerdo "que tiene más recorrido" y dentro de tres años, "otra vez en el diálogo social hay que seguir progresando hasta el objetivo final de la cotización por rendimientos netos completa".

Olga Lobo

Rendimiento €/mes	2023		2024		2025	
	BASE €/mes	CUOTA €/mes	BASE €/mes	CUOTA €/mes	BASE €/mes	CUOTA €/mes
>= 670	751,63	230	735,29	225	653,59	200
>670-<=900	849,67	260	816,99	250	718,95	220
>900 - < 1.166,70	898,69	275	872,55	267	849,67	260
>= 1.166,70 <= 1.300	950,98	291	950,98	291	950,95	291
>1.300 - <= 1.500	960,78	294	960,78	294	960,78	294
>1.500 - <= 1.700	960,78	294	960,78	294	960,78	294
>1.700 - <= 1.850	1.013,07	310	1.045,75	320	1.143,79	350
>1.850 - <= 2.030	1.029,41	315	1.062,09	325	1.209,15	370
>2.030 - <= 2.330	1.045,75	320	1.078,43	330	1.274,51	390
>2.330 - <= 2.760	1.078,43	330	1.111,11	340	1.356,21	415
>2.760 - <= 3.190	1.143,79	350	1.176,47	360	1.437,91	440
>3.190 - <= 3.620	1.209,15	370	1.241,83	380	1.519,61	465
>3.620 - <= 4.050	1.274,51	390	1.307,19	400	1.601,31	490
>4.050 - <= 6.000	1.372,55	420	1.454,25	450	1.732,03	530
>6.000	1.633,99	500	1.732,03	530	1.928,10	590

Tabla de cotización hasta 2025



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

El Parlament respalda al taxi

El Decreto Ley 9/2022 que establece una regulación urbana para las VTCs en Catalunya fue convalidado definitivamente el pasado 20 de julio en el Parlament catalán. Los taxistas fueron ovacionados en el hemiciclo tras la aprobación de un texto que ha encontrado la oposición frontal de las asociaciones de empresas de alquiler con conductor, que aseguran que con esta normativa se pone en riesgo su actividad y amenazan con recurrirla a todas las instancias judiciales.



Representantes de Élite y STAC acudieron al Parlament en la convalidación del decreto

La gran mayoría de los diputados que componen actualmente el Parlament de Catalunya ovacionaron de forma cerrada a los representantes del taxi tras la convalidación, el pasado 20 de julio, del Decreto Ley 9/2022 que regula la actividad urbana de las autorizaciones de alquiler con conductor (VTC) en territorio catalán. El nuevo texto introduce requisitos de entrada a estos vehículos con el objetivo de reducir la flota sin introducir un *númerus clausus* que podría ser recurrido más fácilmente en instancias judiciales.

El Govern de Catalunya llegó a un acuerdo con el PSC para la aprobación de este nuevo texto que tiene como objetivo reducir el número de VTCs de las 4.000 actuales que hay en Catalunya a poco más de un millar. Las asociaciones de VTCs, representando a las empresas de este sector, junto con la Autoridad Catalana de la Competencia (ACCO), no han tardado en reaccionar al decreto y ya han anunciado algunas acciones de carácter judicial.

Sin embargo, tal y como explica Alberto "Tito" Álvarez, coordinador de Élite Taxi Bar-

celona, a La Gaceta del Taxi, el hecho de que la nueva normativa se haya "sellado" a través de un decreto ley, limita, por no decir que impide, acciones judiciales en los tribunales de justicia y solo deja abierta la vía de la cuestión de inconstitucionalidad del texto. Tal vez por ese motivo VOX pidió el día de la convalidación en el Parlament que la nueva regulación de VTC fuera aprobada como un proyecto de ley.

Preguntado sobre el reconocimiento y la ovación que brindaron los políticos del Parlament a los taxistas tras la convalidación del texto, Tito Álvarez asegura estar "muy contento, a la vez que "muy emocionado" porque recuerda que el taxi lleva más de ocho años "peleando por esto". "Es un reconocimiento que va mucho más allá de lo que significa al taxi. Es un reconocimiento a nuestra lucha, pero también al cambio de mentalidad que hemos llevado a cabo", explica el coordinador de Élite Barcelona.

"Hemos demostrado que tenemos capacidad de autocrítica. No solo lanzamos nuestra crítica a los demás. Nos hemos transformado y hemos mejorado mucho el

con su regulación VTC

servicio. Los políticos aquí en Catalunya además también valoran nuestra capacidad que hemos demostrado a la hora de gestionar las negociaciones porque hemos cedido en cosas como el 1/30 que mucha gente no estaba de acuerdo”, explica Álvarez.

Ceder y dejar a un lado el 1/30

Precisamente esa ha sido una de las cuestiones que más discrepancias a generado en el sector del taxi en Catalunya. Asociaciones como Taxi Companys rechazaron este decreto porque no estaba incluida esa contingenciación, este número clausus en el nuevo texto. Ante esta postura, Alberto Álvarez considera que los requisitos tan exigentes que han puesto a las VTC van a ser más efectivos que el propio 1/30.

“Pese a que el primer borrador no nos convenciese, cuando nos ofrecieron la segunda versión decidimos asambleariamente que sí apoyábamos el texto y que íbamos a negociar las barreras de entrada, que son muchísimas”, indica el portavoz del taxi. “El 1/30 está muy bien como grito de guerra. Todo el mundo lo quiere, pero solo con las tradicionales que están trabajando legalmente ya se alcanza una ratio de 1/15”.

Los partidos políticos que han dado validez al nuevo texto en ningún momento, y así lo manifiesta el propio Tito Álvarez, tenían la intención de eliminar las VTCs tradicionales que ya de por sí sitúan la proporcionalidad de una autorización VTC por cada 15 taxis en lugar de por cada 30. “El PSC en su momento se posicionó con el 1/30, pero también dijo que lo más importante era que hubiera consenso con el sector y que el taxi quedase protegido”.

“Siempre hemos sabido que el 1/30 es una norma que el Tribunal Supremo ha dicho que se ajusta a derecho. Pero debemos asumir que está más que superada y que las Comunidades Autónomas pueden variar. Es una norma a máximos para que no entren más, pero el 1/30 no se cumple en ningún lado, y menos en las grandes ciudades”, asegura Álvarez.

Bajo esa premisa, los socios de Élite aprobaron por unanimidad apoyar el Decreto,

“El 1/30 está muy bien como grito de guerra”

toda vez que se conocieron algunas de las restricciones como la eliminación del renting para las VTC, o la longitud mínima de 4.90 metros para los vehículos. “El 100% votó que adelante y que no dejásemos escapar esta oportunidad. El máximo de VTCs que calculamos que se pueden quedar está en torno a unas 1.400 VTCs, pero habrá que ver cuántas se acogen y cumplen los requisitos, pensamos que de esas posibles 1.400, se quedarán la mitad”, explica el portavoz de Élite.

Requisitos más restrictivos

Las razones que ven en Élite Barcelona para que muchas VTCs renuncien a la autorización urbana se basan en la dureza de los requisitos que se introducen en el decreto. Y es que para que un titular obtenga la autorización que le permita realizar servicios urbanos con una VTC, está obligado a que disponga de una autorización previa con un vehículo adscrito permanentemente como

mínimo durante el último año desde la entrada en vigor de la norma. Además, debe haber prestado más de 100 servicios durante el año anterior a la entrada en vigor de la norma y los vehículos con los que vayan a prestar ese servicio deben tener una longitud mínima de 4,90 metros. Los coches, deberán tener el distintivo CERO o ECO y están obligados a contar con un seguro que cubra hasta la cantidad de 50 millones de euros de responsabilidad civil por los daños que puedan sufrir los pasajeros, similar al que tienen los taxistas.

“No hay un requisito más restrictivo que otro. Todos suman porque la clave del decreto es el conjunto de restricciones que hace prácticamente imposible que puedan buscar un agujero legal. Por eso consideramos que es más garantista que el 1/30, porque está contingenciando de facto sin que haya un número clausus”, indica Alberto Álvarez, que insiste en que el peligro de poner una contingenciación como el 1/30 está en la posible decisión que tome el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE), que el próximo 5 de octubre celebrará la vista oral sobre el 1/30 en España.

“En el peor de los casos, aunque tumbaran el 1/30 en la Justicia europea, a nosotros no nos afecta porque los requisitos no se ven



La mayoría de los políticos catalanes aplaudieron a los taxistas situados en la tribuna



El nuevo decreto convalidado en el Parlament limitará el volumen de VTC en Catalunya

alterados”, asegura el coordinador de Élite, que recuerda que el 1/30 afecta a las autorizaciones interurbanas y tras el decreto, solo podrán hacer servicios urbanos las que gocen de ese permiso concreto, que es el que tendrá el número más limitado por la dificultad de los requisitos de entrada.

“La longitud mínima de 4.90 es uno de las medidas más estudiadas y que más nos costó introducir, así como quitar el renting”, indican desde Élite, que aseguran haber mante-

“Nos hemos transformado y hemos mejorado el servicio”

nido a lo largo de este año muchas reuniones con los distintos grupos políticos. “Hemos estado en continua negociación, teníamos un plan A, B y C; en lo que consideramos que ha sido una buena estrategia de negociación”, afirma Álvarez.

Además de estas restricciones, el nuevo decreto mantiene la precontratación obligatoria con un tiempo mínimo de 15 minutos, así como la prohibición para circular por la vía pública en búsqueda de clientes propiciando la captación. En cuanto al régimen sancionador, éste se endurece, con multas que llegan a los 2.000 euros e incluso con riesgo de inmovilización del vehículo por prestar servicio con una autorización de fuera de Catalunya o por no respetar esos 15 minutos de precontratación.

Protesta del sector de las VTC al decreto catalán

Justo el día en el que el Parlament de Catalunya convalida el decreto que regulaba la actividad urbana de las VTCs en territorio catalán, las asociaciones de este tipo de vehículos, Unauto y Feneval, enviaron a la Comisión Europea una carta solicitando que se inicie un procedimiento de infracción contra el Reino de España por permitir normas que dificultan la libertad de establecimiento en el mercado para las VTCs.

En la misiva, desde el sector de las VTC se denunció que el decreto de Catalunya pone en riesgo la desaparición del servicio porque “expulsa del mercado a la mayoría de las licencias actuales, mantiene las restricciones ya existentes e introduce otras todavía más desproporcionadas”.

Unauto y Feneval sostienen en la carta que esta regulación “contradice las recomendaciones de la Comisión Europea en materia del sector del taxi y VTC, así como a la competencia y a los principios de buena regulación económica de los mercados según la Autoridad Catalana de la Competencia”.

Además de este escrito, un día antes de la convalidación del texto, el Sindicato Libre de Transporte convocó una protesta por las calles de Barcelona en contra del decreto que, sin embargo, encontró poco seguimiento y apenas fueron unas decenas de conductores los que se dieron cita en la protesta.

Fuerte oposición de la ACCO

Con todas estas circunstancias, y antes incluso de la convalidación en el Parlament de Catalunya, la Autoridad Catalana de la Competencia denunció que el decreto que regula la actividad de las VTCs en suelo urbano en Catalunya introduce restricciones injustificadas a la competencia y establece unos requisitos a estos vehículos “absolutamente contrario a los principios de buena regulación económica de los mercados”.

En un informe que publicó la misma semana que estaba pendiente la convalidación del texto, la entidad catalana de la competencia

“Calculamos que como mucho se quedarán 1.450 VTCs”

criticó que la nueva norma condiciona el acceso a la actividad de las VTC en el ámbito urbano al cumplimiento de determinados requisitos que “no satisfacen los principios de necesidad, proporcionalidad, mínima distorsión y no discriminación entre operadores y, por lo tanto, resultan injustificadamente restrictivos a la competencia”.

Con este nuevo informe, la Autoridad de la Competencia en Catalunya volvió a posicionarse favorable a las demandas de empresas de VTCs frente a la posición del sector del taxi. Para la ACCO, en resumen, la nueva normativa resulta “contraria a la competencia porque perjudica directamente a los consumidores y usuarios, que verán reducida su libertad de elección de tipología de transporte de viajeros”.

Por último, apuntaban desde la entidad de la competencia que el decreto es contrario a las recomendaciones marcadas por la Comisión Europea y advirtió que existen riesgos de que el contenido de la nueva norma de VTCs resulte contrario a “la libertad de establecimiento consagrada en el artículo 49 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea”.

Javier Izquierdo

Los taxistas llevan a Europa le ley VTC de Ayuso

En contraste con lo sucedido en Catalunya, en Madrid los taxistas no salieron el pasado mes de junio aplaudidos en la Asamblea de la Comunidad por los políticos. Más bien, los representantes del sector reprocharon a voces la actitud del PP y Vox que decidieron aprobar un texto que permite realizar servicios urbanos a las VTCs sin prácticamente ninguna restricción adicional.

Esa modificación de la Ley de Transportes aprobada por la Comunidad de Madrid para permitir a las VTCs realizar servicios urbanos más allá del mes de septiembre ha sido ahora denunciada ante la Comisión Europea. La Asociación Nacional del Taxi (Antaxi) ha llevado al Gobierno de Isabel Díaz Ayuso ante la Unión Europea por permitir que las VTC circulen sin ningún tipo de regulación, lo que supondrá pérdidas para la región de “unos 200 millones de euros”.

Para Julio Sanz, presidente de la asociación de taxistas, con esta modificación de la ley la Comunidad ha decidido regalar 200 millones de euros de las arcas regionales por la revaloración de 8.000 autorizaciones de VTCs, que a partir de octubre podrán operar por vía urbana con una autorización específica regional.

Por ese motivo, Antaxi ha presentado esta denuncia ante la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea como primera medida de actuación legal contra la ley de transportes del Gobierno de la Comunidad de Madrid.

¡EN AMPLIAMOS FLOTA!

joinup

FLOTA!

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



Gremial exige también en la

La complicada situación económica que atraviesa la Asociación Gremial del Taxi de Madrid les ha llevado a protestar en la calle contra sus principales deudores, el grupo de restauración LaLaLa. Tres años después de venderles dos plantas de la sede social, situada actualmente en la calle Ponzano, todavía están pendientes de cobro más de 700.000 euros. Mientras tanto, los empresarios han abierto nuevos locales de ocio en algunas de las zonas más emblemáticas de la capital.



La asociación entiende que no existe voluntad de pago

La calle Ponzano es uno de los sitios de moda de Madrid. Más de 70 bares en apenas un kilómetro han convertido este lugar en uno de los epicentros del tardeo y el terraceo madrileño. Y allí, en medio de las idas y venidas de los jóvenes se erige, como un vestigio de otra época, el edificio de la Asociación Gremial del Taxi de Madrid.

En 2019, el entonces presidente de la entidad, Miguel Ángel Leal, anunció la venta de dos plantas, la baja y el sótano, para poder hacer frente a las deudas que acumulaba Gremial, en una operación aparentemente

sencilla. Tres años después, la operación sigue sin cerrarse a la espera del pago de más de 700.000 euros por parte de la empresa compradora. Y es precisamente aquí donde el asunto comienza a complicarse.

A finales de 2015 se crea el Grupo LaLaLa con una pequeña cervecería en la calle Ponzano. En apenas tres años, abren siete establecimientos más, alquilando locales en los centros neurálgicos de la capital, como la propia Ponzano, Castellana o Corazón de María. En 2019, sin embargo, cambian de estrategia, y acogidos a su derecho de



La directiva protestando frente a uno de los locales del Grupo

calle el pago de la deuda

tanteo y retracto por tener alquiladas las planta baja y sótano de la Asociación Gremial, deciden adquirir la propiedad de estas instalaciones para una venta posterior en una operación de varios millones de euros.

Desde entonces, y han pasado tres años, han abierto varios locales en la capital, actualmente cuenta con 8 restaurantes, 9 bares y 4 salas de fiesta en Madrid. Pero siguen debiendo a Gremial unos 700.000 euros.

Además, al cierre de esta edición conocíamos que el comprador final "IBB" había hecho entrega al Grupo Lalala de casi la mitad de la deuda pendiente con Gremial. Sin embargo, la dirección de Lalala, según nos consta, no ha realizado a día de hoy este pago a Gremial "ni parece tener intención de hacerlo".

Desde Lalala alegan que aún quedan pendientes trámites burocráticos por parte de la entidad. Según el grupo, faltaría por registrar una cancelación hipotecaria. Circunstancia que desde la ejecutiva de Gremial Madrid desmienten y lo consideran una excusa. La asociación entiende que, dada la política de expansión del grupo, hay una más que evidente ausencia de voluntad de pago. Los directivos de AGATM sostienen que este grupo de jóvenes empresarios está en plena expansión con la apertura de nuevos restaurantes generando recursos continuos más que suficientes para hacer frente al pago pendiente con la asociación de taxistas. "Nos sentimos profundamente estafados", afirman algunas voces de la Gremial.

Este medio ha intentado ocasiones ponerse en contacto con Fernando García, director financiero del Grupo Lalala en reiteradas ocasiones sin haber obtenido ninguna respuesta por su parte.

Protestas para reclamar el pago

Para manifestar su descontento ante esta situación, la directiva de la asociación decidía protestar de forma pacífica frente a uno de los locales del Grupo, La Mamona, al grito de "mamones, malcriados y ladrones" o "Lalala paga ya". Sin embargo, a pesar de la insistencia por parte de la directiva de que los socios acudieran para mostrar su enfado e indignación ante el impago, que coloca a la



▼ Socios y vecinos se dieron cita en la concentración

entidad en una delicada situación financiera, pocos decidieron acercarse a la sede de su asociación a reclamar el pago del importe pendiente.

A pesar de ello, los directivos ya han adelantado que insistirán cuantas veces sea necesario hasta conseguir el pago y no descartan acudir a los tribunales para solucionar vía judicial este embrollo.

Problemas vecinales

Quienes sí acudieron a protestar junto a los taxistas fueron algunos vecinos de la zona, cansados del ruido que la discoteca, situada en la planta sótano de Ponzano, causa todas las noches de martes a domingo. "Es imposible dormir", nos comentaba una vecina, "y más con este calor, porque los que

no tenemos aire dormimos con las ventanas abiertas y el ruido es horroroso".

Le preguntamos si la policía acude, pero nos niega con la cabeza. "Aquí no viene nadie, tampoco para limpiar, y eso que la calle está que da asco". Se refiere a la calle Morejón, justo frente a la salida de la discoteca que, cuando cierra a las 6 de la mañana, se llena de gente "muy borracha" que "hace de todo".

Pese a las quejas de los vecinos y de Gremial, parece que los medios de comunicación generalistas no quieren hacerse eco de este tema. "Hemos hablado con periodistas, pero después de explicarles lo que sucede, de venir y verlo por ellos mismos, nos dicen que no, que la información no se puede sacar". ¿Tan largos son los tentáculos de un grupo de emprendedores que nadie se atreve a señalar sus malas prácticas?

Los posibles vínculos entre Auro y Lalala

Para complicar todavía más este asunto, hemos podido saber que el Grupo Auro, fundado entre otros por el ex presidente de Gremial José A. Parrondo, tiene un nuevo consejero. Francisco Ávila Romero se ha sumado a la directiva de la compañía de vehículos de alquiler con conductor, donde publicita algunas de sus propias empresas, como Playtomic o MEDAC.

Además Ávila Romero podría estar vinculado con el Grupo Lalala a través del restaurante Alboroto, del que asegura en su perfil profesional de LinkedIn ser socio.

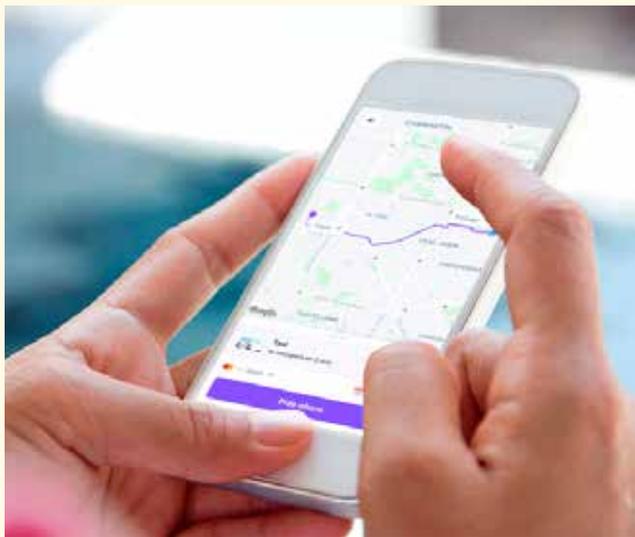
De ser así, no se sabe la repercusión que podría tener esta circunstancia en el pago pendiente del Grupo Lalala por la compra parcial de la sede de Gremial Madrid.

Mutua Madrileña adquiere el 1,26% de Cabify

Mutua Madrileña y Cabify han alcanzado un acuerdo y la aseguradora ha comprado el 1,26% de la plataforma española de movilidad. Además, la Mutua comenzará a ofrecer el servicio Cabify a sus mutualistas a través de la app de Mutua y se ha anunciado el desarrollo de nuevos servicios de movilidad en el futuro.

La entrada en el capital de Cabify por parte de Mutua se suma a la reciente adquisición del 100% de las plataformas de movilidad EIParking e Imbric. Dos operaciones que se enmarcan dentro del plan estratégico de la Mutua que incluye, entre otros, su entrada en nuevos negocios relacionados con la movilidad urbana a través del mercado de las plataformas digitales.

Por su parte, para Cabify, este acuerdo les permitirá "seguir avanzando para alcanzar los ambiciosos objetivos marcados" dentro de su Estrategia de Negocio Sostenible. Tal y como han señalado en nota de prensa, sus objetivos incluyen el 100% de los viajes sea en vehículos eléctricos para 2025 en España.



El 5 de octubre Europa decide sobre el 1/30



El Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) acogerá, el próximo 5 de octubre, la vista oral sobre la proporcionalidad 1/30 entre el taxi y las VTCs. Una vista que llega tras la cuestión prejudicial planteada por el Tribunal Superior de Justicia de Catalunya (TSJC) tras la regulación del Área Metropolitana de Barcelona (AMB) para los vehículos de alquiler con conductor.

No obstante, esta no es la única cuestión planteada al TJUE por parte de los tribunales españoles sobre el 1/30, ya que el Tribunal Supremo también elevó a la Justicia europea la misma pregunta.

En la vista oral las partes deberán responder a tres preguntas. La primera, relacionada con si el objetivo de salvaguardar el servicio de taxi tiene una naturaleza económica o consiste en una razón imperiosa de interés general. La segunda cuestión trata de responder si fijar una ratio de 1/30 entre taxis y VTCs limita o hace que el mercado de estos coches esté cerrado a nuevos actores. Por último, el TJUE preguntará a las partes afectadas sobre la licencia urbana exigida por el AMB para las VTCs y si ésta no duplica el control teniendo en cuenta que es una autorización que ya se expidió a nivel nacional. Una vez celebrado el juicio, en el que participarán muchos países de la Unión Europea, habrá un dictamen del abogado general de la Comisión y finalmente se conocerá la decisión del TJUE sobre la proporcionalidad 1/30 entre taxis y VTCs, recogidas en la Ley de Transportes y validada por el Supremo en 2018.

La CAM forma a policías locales para el control de VTCs

La Comunidad de Madrid ha iniciado una campaña de formación para los policías locales de los distintos municipios de la región. El objetivo, ha explicado Carlos Díaz-Pache, viceconsejero de Transportes e Infraestructuras de la CAM, es el control en carretera de los vehículos de alquiler con conductor (VTC). Desde la administración regional van a elaborar boletines de denuncia más eficaces y con sanciones más comunes. Durante su intervención, el viceconsejero destacó las campañas de inspección a las VTCs e indicó que durante los primeros meses del año se han inspeccionado 3.290 vehículos, de los que 330 han sido denunciados. "Solo en lo que llevamos de mes se han realizado 67 controles, con

1.769 vehículos investigados, de los que 63 han sido denunciados por incumplir la normativa", aseguró Díaz-Pache.



Repulsa por la agresión de un taxista malagueño



Los taxistas de Málaga que prestan servicio en el aeropuerto decidieron parar para protestar tras la agresión sufrida por un compañero por parte de un conductor "pirata". El taxista agredido acabó ingresado en el hospital con un golpe fuerte en la cara y una lesión en el tobillo.

Los hechos se produjeron cuando el profesional del sector del taxi, al ver que una cliente era captada por un conductor sin licencia, advirtió a ésta de que el coche que le iba a trasladar no tenía autorización. El "pirata" reaccionó golpeando violentamente al taxista, arrastrándolo por el suelo y causándole lesiones, la más fuerte en la cara.

La reacción de los taxistas, que llevan meses advirtiendo del incremento de este tipo de conductores ilegales en el aeródromo malagueño, fue de convocar un paro en señal de protesta. Tras media hora, el servicio se restableció con normalidad.

Reunión urgente

Las asociaciones representativas del taxi de Málaga han solicitado al Ayuntamiento de la capital de la Costa del Sol una reunión urgente para tratar este asunto. Los taxistas quieren reunirse directamente con el alcalde, dada la gravedad de los hechos y los importantes problemas que están generando.

Miguel Ángel Martín, presidente de la Asociación Unificada Malagueña del Taxi (Aumat), ha explicado en declaraciones ofrecidas a La Gaceta del Taxi que desde el sector necesitan "soluciones urgentes". "Muchos de estos piratas no solo nos agreden, sino que también nos amenazan y la autoridad competente tiene que acabar con esto. Pedimos más presencia policial en el aeropuerto y no podemos nosotros hacer de policías", ha indicado.

"El Ayuntamiento, AENA y la Policía tienen que trabajar conjuntamente y dar soluciones para acabar con este problema", repite Martín, que como posible medida a solucionar propone la posibilidad de excluir del aeropuerto a la gente que no dispone de autorizaciones o que no va a realizar ningún viaje.

400.000 euros para el taxi

Tras una primera partida presupuestaria de 500.000 euros, la Xunta de Galicia ha ampliado en otros 400.000 euros las líneas de ayuda para la adquisición de taxis adaptados a personas con movilidad reducida o para la compra de vehículos ecológicos o de bajas emisiones. La primera convocatoria, publicada en diciembre de 2021, recibió 192 solicitudes, de las cuales solo pudieron concederse 93 ayudas. Con esta nueva inyección monetaria se espera poder atender todas las solicitudes presentadas.

El dinero va dirigido a la compra de vehículos destinados a prestar servicio de taxi que se adquieran entre el 1 de octubre de 2021 y el 31 de octubre de 2022. Los beneficiarios deberán tener adscrito el vehículo a la autorización de transporte VT-N antes del 1 de julio de 2023. El plazo de presentación de las solicitudes se mantendrá abierto hasta el próximo 15 de octubre. En base a estas ayudas, se otorgarán hasta 4.000 euros para la compra de taxis de bajas emisiones; 6.000 euros para vehículos eléctricos o de emisiones CERO; y 10.000 euros para coches adaptados a personas con movilidad reducida.



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



VALORACIÓN SIN COMPETENCIA

Señor González ☎ 670 91 43 91

Desciende el número de VTCs menos en Madrid



España cuenta actualmente, según datos registrados del mes de julio, con 17.108 autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor, 487 menos que hace tan solo un mes, cuando nuestro país tenía registradas 17.595 VTCs. Este descenso en el volumen por tercer mes consecutivo choca con el importante crecimiento que de nuevo han experimentado las VTCs Madrid, que durante este último mes ha visto como su flota crece en 132 autorizaciones, pasando de 8.266 a 8.398, manteniéndose como la gran resistencia para las VTCs. Se desconocen las causas del descenso generalizado en el volumen de autorizaciones que han experimentado casi todas las provincias durante los últimos meses, siendo aún más pronunciado a lo largo del mes de junio. Podría entrar dentro de las posibilidades un reajuste del Ministerio de Transportes, pero sin duda resulta llamativo.

En Zaragoza, el número de VTCs ha pasado de 227 VTCs a 121, es decir, actualmente la capital aragonesa tiene 106 autorizaciones menos en el mes de julio que hace tan solo un mes. También se ha producido una reducción de más de la mitad de VTCs en Guadalajara, que ha pasado de 106 a 52; en La Rioja, que tiene ahora 27 por las 81 registradas en el mes de junio; o Navarra, que tiene 37 VTCs menos, pasando de 94 a 57.

En Málaga, tercera provincia con más VTCs de España, el volumen de VTCs ha pasado de 2.343 a 2.305, es decir, la Costa del Sol tiene registradas 37 autorizaciones menos que hace un mes. En Sevilla también ha bajado la flota, pasando de 433 a 394; así como en Baleares, que cuenta actualmente con 532 frente a las 573 registradas en junio. Otras zonas que han experimentado un considerable descenso han sido Alicante, con 60 autorizaciones menos; A Coruña que ha registrado un descenso de 60 VTCs; o Murcia, que tiene ahora 95 frente a las 125 de hace un mes.

Por otro lado, además de en Madrid, también han crecido las VTCs, aunque menos, en Barcelona, que tiene ahora 2.409 VTCs frente a las 2.396 del mes de junio; y en Valencia, que ha experimentado un aumento de 17 autorizaciones, teniendo ahora 264 coches de alquiler con conductor.

Ayudas al taxi cordobés

El Ayuntamiento de Córdoba ha aprobado una línea de ayudas para la renovación y modernización de la flota de taxis para este año 2022. La convocatoria consta de un total de 144.000 euros a repartir entre los profesionales taxistas que quieran adaptar o modernizar su vehículo o adquirir uno más ecológico. La cantidad máxima que podrá percibir cada taxista varía en función del tipo de coche. Para quienes soliciten la ayuda para mejorar la accesibilidad de adaptación o adquirir un eurotaxi, la cuantía máxima es de 7.000 euros. Si el taxista quiere renovar su coche por un modelo 100% eléctrico, la ayuda máxima es de 7.000 euros; y si, por su parte, quiere adaptar su vehículo a GLP, podrá optar como mucho a 850 euros. El plazo máximo para presentar la solicitud por parte de los taxistas es de 15 días hábiles contados a partir del día siguiente de la publicación de esta subvención, que fue publicada el pasado 1 de julio.



Quejas por la falta de taxis en Mallorca

Los taxis disponibles en Mallorca parecen no ser suficientes para atender a todos los usuarios que deciden desplazarse por la isla y las quejas van en aumento mientras que desde la administración afirman que no existe una solución inmediata. Francesc Dalmau, concejal de Mobilitat Sostenible, ha advertido que los problemas del servicio de taxi "no se solucionarán de hoy para mañana" y ha señalado que se van a reunir con el sector del taxi para "tomar medidas próximamente". Una de las soluciones puestas sobre la mesa, activar licencias estacionales, se está estudiando por parte del departamento, aunque dicha medida no llegaría a tiempo para solucionar el problema existente de la falta de taxis que se está produciendo este verano. "El procedimiento administrativo supone tres meses y por mucho que mañana se pusiera en marcha, no llegaríamos a tiempo para el verano", admitió Dalmau.

Además de generar problemas en el puerto y en el aeropuerto, esta situación está afectando al servicio en el casco urbano de Palma. Por ese motivo, desde Mobilitat aseguran haber "garantizado que durante seis días al mes" los taxistas no puedan trabajar en el puerto y en el aeropuerto para trasladar su actividad a la ciudad.

**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 mal endémico del eurotaxi



Los taxistas reclaman más subvenciones para servicios adaptados

El servicio de taxi adaptado a personas con movilidad reducida no pasa por el mejor momento en nuestro país. La calidad del eurotaxi se está viendo resentido y el problema no parece encontrarse en el número de vehículos, ya que desde 2017 las administraciones están obligadas a adaptar como mínimo un 5% de la flota para cumplir con el mandato de la normativa europea, sino en el volumen de servicios que efectivamente estos vehículos prestan.

En el número del mes pasado de La Gaceta del Taxi pudimos conocer a través de una entrevista realizada a Andrés Veiga, presidente de Radio Teléfono Taxi Madrid, cómo estaba la situación del servicio de taxi adaptado en la capital. Ahora, en este reportaje, y tras hablar con representantes del sector de distintos puntos de la geografía española, se ha podido corroborar que la mayoría de los problemas de este tipo de servicios no son exclusivos de Madrid.

La falta de ayudas, la poca rentabilidad de estos vehículos por sus elevados costes, o

la falta de oferta en el mercado automovilístico son los principales problemas que se encuentran los taxistas que quieren prestar este tipo de servicios adaptados. Es cierto que algunas administraciones, con el objetivo de animar a los profesionales, incentivan con mejores regímenes de descanso para que los taxistas puedan rentabilizar el taxi accesible, pero esas medidas se están demostrando insuficientes. Las personas con problemas de movilidad cada vez tienen más difícil trasladarse en un taxi adaptado y eso genera un importante malestar entre los representantes del sector, que sostienen que el colectivo no puede permitirse dejar a estos usuarios "abandonados".

Agrupar las licencias adaptadas

En Catalunya, Luis Berbel, presidente del Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC) sostiene que con respecto al eurotaxi hay dos realidades en la región. "A nivel general, en

"Apostamos porque las licencias adaptadas tengan emisora propia"
Luis Berbel

la mayoría de las localidades de fuera del Área Metropolitana de Barcelona (AMB) se cumple con la ratio del 5% y se cubren las exigencias de la normativa europea", explica. "Incluso hay ayuntamientos que quieren ampliar el número de licencias".

Pero la preocupación está dentro del AMB, donde según el representante de los taxistas "no se cumple el 5%, con únicamente 357 licencias de taxi adaptado". Para Berbel, el problema principal es el hecho de que las licencias de taxi accesible "están esparcidas en distintas emisoras que hace que el servicio en general sea menos eficaz". "Hemos apostado porque las licencias adaptadas estén en una emisora propia, e incluso, yendo más allá, lo ideal sería que todos los taxis estuvieran adaptados", indica Berbel.

"El problema que tenemos es que son vehículos grandes, que no hay oferta de estos coches con energías alternativas y las administraciones no toman medidas", explica el presidente del STAC que apunta a que las administraciones "no reaccionan ante un problema social que tienen que solucionar". "Cada vez hay más personas mayores que necesitan de estos vehículos y en Catalunya faltan ayudas y la administración nos dice que es lo que hay", lamenta el portavoz catalán.

Los elevados costes que tiene un taxi adaptado es la principal barrera para los profesionales no solo en Catalunya. También en Sevilla, según explica David Capelo, presidente de la Unión Sevillana del Taxi (USST), tienen un importante hándicap los taxistas a la hora de instalar un eurotaxi. "Los altos costes hacen que no sea atractivo para los taxistas y a la hora de renovar, optan por un híbrido o eléctrico. No se está prestando el servicio como se debería y la administración tiene mucho que decir", sostiene Capelo.

por España

En Sevilla, que cuenta actualmente con 150 eurotaxis, el Ayuntamiento subvenciona parte de la adquisición del vehículo adaptado y la adaptación de la rampa. "La ayuda puede llegar incluso a los 14.000 euros, pero el día a día hace poco atractivo el servicio", explica Capelo. "Necesitamos un tipo de bonotaxi que para el profesional haga que sea más atractivo el servicio, porque muchas veces no les sale rentable, y eso provoca que si, por ejemplo, se le estropea la rampa, no haga ni el esfuerzo de arreglarla porque no encuentran ningún incentivo y utilizan el taxi para ir al aeropuerto, por ejemplo".

Polémica con los regímenes especiales

El presidente de la USST concluye que se está generando un importante problema "desatendiendo un servicio que el taxi debe cubrir de forma responsable porque para eso somos servicio público esencial". El problema en la capital andaluza no es de números, ya que se rebasa el 5% mínimo exigido, y, además, tal y como explica Capelo, para dejar el eurotaxi debe haber un compañero dispuesto a trabajar con una licencia adaptada. "Están secuestrados por el sistema de algún modo, pero cuentan con algunas excepciones en el régimen de descanso y pueden contratar un segundo conductor". Y ahí viene el problema que se repite en muchas ciudades, que esos taxistas no prestan servicios a personas con movilidad reducida y aprovechan esa ventaja dada por la administración con otro fin, creando un agravio comparativo con el resto de compañeros.

Ese problema también se da en Valencia, donde se permite a quien tenga una licencia adaptada trabajar los fines de semana completos. "Ha habido una polémica grandísima y pedimos que se quitase esa excepción que les permite trabajar más que el resto, e incluso hemos presentado una denuncia", explica Fernando del Molino, presidente de la Federación Sindical. "Para trabajar los fines de semana", afirma, "les obligaban a ponerse en una radioemisora y que hubiera un control para que dieran prioridad a los servicios adaptados. Pero nadie ha controlado eso", la-



Las ayudas para la instalación de la rampa resultan insuficientes

menta el representante de los taxistas.

La solución para Del Molino pasa por la subvención. "Si no se subvenciona el servicio, el taxista no encuentra incentivos". "En la Comunitat Valenciana, en las zonas rurales y los municipios pequeños creo que está garantizado el servicio de taxi adaptado, pero por ejemplo en Valencia y Alicante tenemos muchos problemas para conseguir taxis accesibles".

En Valencia, explica el portavoz valenciano, la Ley del Taxi permitía a los titulares que tenían más de una licencia, mantener hasta tres licencias siempre y cuando adaptasen un vehículo. De esa forma, asegura Del Molino, "se han conseguido hasta 80 licencias adaptadas". Pero el problema no se ha solucionado. "Tiene que haber ayudas porque nadie quiere que una persona con discapacidad pague más que una persona que no la tiene. No queremos que haya esa diferenciación. El taxista debería recibir unos incentivos asumidos por la administración", indica. "Hemos conseguido una partida de 200.000 euros para toda la región, pero es algo irrisorio y las asociaciones hemos debatido que se debe pedir ayuda por un lado para la adaptación y por otro lado para subvencionar el servicio".

Subvención del servicio

El punto de subvencionar el servicio es algo en lo que coinciden la mayoría de los taxistas que participan en este reportaje. Para Borja Musons, presidente de la Federación Vasca, es mucho más importante ayudar en el día a día del taxista que dar una subvención de entrada. "Es más importante subvencionar el servicio que el coche. Una persona si recibe una ayuda de entrada ya no tiene que hacer ningún esfuerzo. En cambio, si conseguimos que aquel que tiene un vehículo adaptado preste servicios adaptados y esos son subvencionados, estamos favoreciendo a que se realicen estos traslados".

"Nos encontramos con muchos taxis adaptados en el País Vasco que una vez reciben las ayudas no prestan servicio de eurotaxi. En cambio, si por cada traslado adaptado se da un plus, se incentiva al taxista", defiende el representante vasco, que insiste en restar importancia el número de taxis adaptados para centrarse en que se hagan servicios adaptados.

Además, el precio de los combustibles y la escasez de oferta también está limitando y



Los representantes del taxi se niegan a "abandonar" a los usuarios PMR

haciendo mella sobre la flota de eurotaxis en el País Vasco. "No hay oferta. Todos los coches que nos ofrecen son Diesel y están muy capados por tema de emisiones. Hay compañeros, además, que aseguran que en cuanto renueven no vuelven a poner un eurotaxi porque son vehículos muy pesados, que generan muchos problemas y están casi más tiempo en el taller que en marcha", indica Musons.

Por estos motivos, para el presidente de la Federación Vasca no hay alternativas, hay muchos problemas y defiende que una de las acciones más oportunas es dar una ayuda al servicio. "Esto va a incentivar al taxista a la hora de renovar el vehículo, porque le va a interesar. Debemos entender eso. Estamos cumpliendo la ratio del 5% pero hay vehículos adaptados que no prestan servicio a personas con movilidad reducida".

Acciones desde la administración

Para intentar acabar con este problema del mal servicio de eurotaxi, en Málaga, el Ayuntamiento ha sacado un borrador de modificación de la Ordenanza Municipal donde quiere introducir medidas para mejorarlo. Miguel Ángel Martín, presidente de la Asociación Unificada Malagueña de Autónomos del Taxi (AUMAT), asegura que el servicio de taxi adaptado "no se está cubriendo" en la capital de la Costa del Sol.

Desde AUMAT, junto a las asociaciones representativas del taxi, en contacto con la representación de las personas con pro-

blemas de movilidad, han demandado al Ayuntamiento que se tomen acciones para mejorar el servicio. Esas medidas están destinadas a la ampliación del número de taxis adaptados, las condiciones en las que se presta el servicio, formación de los conductores con cursos específicos, etc. "También pensamos en la subvención para la adaptación y la opción del bonotaxi para que se subvencione servicios para este tipo de personas. En Málaga no se hace y sería una buena medida por parte del Ayuntamiento", asegura Martín.

"La intención del Consistorio es aumentar el número de taxis adaptados, y parece ser que de una vez por todas se quiere dar un servicio que llevamos demandando años. Se contempla en ese borrador la opción de dar un régimen de descanso o que las entidades locales puedan obligar a que estos vehículos estén en las emisoras y queden obligados a ofrecer un número determinado de servicios", explica el presidente de Aumat.

Si en Málaga quieren por fin poner medidas para mejorar el servicio del eurotaxi, donde sí parece que han tomado la decisión de acabar con el mal servicio es en Castilla-La Mancha. Así lo asegura Manuel García Naharro, presidente de la Federación Regional del Taxi de Castilla-La Mancha, que indica que "en los últimos años ha mejorado bastante en cuando al número de licencias".

"Es más importante subvencionar el servicio que el coche"
Borja Musons



Ciudad Real, la provincia con más eurotaxis de C-LM

**“Somos un servicio público,
pero no estamos para
perder dinero”
Manuel G^a Naharro**

La función pública del taxi

“Hicimos un trabajo bastante intenso con todas las administraciones. También ofrecimos información al resto de taxistas sobre este servicio que estaba bastante abandonado. Sobrepasamos ampliamente el 5% desde 2018 y en la actualidad el 9-10% de la flota está adaptada [120 eurotaxis por 1.150 licencias totales]”, indica el representante de los taxistas manchegos.

“El taxista también se ha concienciado de que había que dar este servicio y su actitud ha cambiado. Las administraciones también empezaron a dar ayudas, pero hay que reconocer que sigue habiendo muchos ayuntamientos que no ayudan para adaptar los vehículos”, explica Naharro, que reconoce que el esfuerzo que deben hacer estos profesionales “es muy grande”.

“Las administraciones deben ser conscientes de que esto no es una ayuda al taxista, es una ayuda a los ciudadanos con movilidad reducida”, recalca el presidente de los taxistas manchegos, que explica que con las subvenciones no van destinadas a enriquecer a los taxistas, sino a mantener y mejorar las condiciones del servicio adaptado que muchas personas necesitan. Somos un servicio público, pero no podemos echar todo sobre la espalda del taxista. No estamos para perder dinero”, deja claro Naharro.

Para Naharro todo esto se debe a una falta de previsión por parte de las administraciones. En Castilla-La Mancha, además, hay una circunstancia clave en el sector del taxi y es la importancia del transporte escolar. Por eso, y para incentivar que los profesionales adapten sus vehículos, se puntúa mejor en las licitaciones a este tipo de transporte a los vehículos adaptados.

En cualquier caso, sí que explica el portavoz de los taxistas que hay una provincia, la de Ciudad Real, que lleva desde 2017 apostando por el eurotaxi, donde cada año ha sacado una subvención fija y viene adaptando entre cuatro y siete taxis al año. “Ciudad Real es la provincia con más taxis adaptados en C-LM y es de agradecer”, explica Naharro, que anuncia además que este año la Junta de Comunidades dará una ayuda directa también a los taxistas para hacer accesibles sus vehículos.

Javier Izquierdo

Exclusivas formulas
diseñadas para cada
sistema de combustible



- **DIESEL**

- **GASOLINA**

- **GLP** o **GNC**



LUBRICA Y MANTIENE LIMPIO Y PROTEGIDO EL SISTEMA
DE ALIMENTACIÓN

RESTAURA LA POTENCIA

REDUCE LAS EMISIONES DE GASES

MEJORA EL RENDIMIENTO DEL COMBUSTIBLE

INCREMENTA LA FIABILIDAD MEJORANDO
Y EXTENDIENDO LA VIDA DE TODO EL SISTEMA
DE ALIMENTACIÓN

ESPECIAL LUBRICACIÓN PARA LOS SISTEMAS DE GLP o GNC
PENETRANDO EN LOS MICROPOROS DEL METAL
Y APORTANDO UNA PROTECCIÓN DURADERA
DURANTE LA COMBUSTIÓN DEL GAS LICUADO DEL
PETROLEO (GLP) O GAS NATURAL COMPRIMIDO (GNC).

**AHORRA CONSUMO DE COMBUSTIBLE
HASTA UN 5,7%**

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

“Todos los operadores deben tener

Los cambios que vive el taxi, un servicio cada vez más tecnológico y sostenible, afectan irremediablemente al usuario.

Hablamos con Ileana Izverniceanu, portavoz de OCU y directora del Departamento de Comunicación y Relaciones Institucionales sobre la evolución de la percepción del servicio del taxi por parte de los usuarios, y de qué aspectos, a su juicio, deben mantener el sector para seguir recibiendo el apoyo y la confianza de los clientes.



Ileana Izverniceanu, portavoz de OCU y directora del Departamento de Comunicación y Relaciones Institucionales.

El precio cerrado, vehículos más modernos y sostenibles son algunas de las mejoras que han propiciado que en los últimos años la percepción del sector por parte de los usuarios sea mejor. Eso sí, aconsejan revisar la tarifa fija del aeropuerto. En su opinión, los usuarios que residen cerca del mismo se verán tentados a optar por otras alternativas “más flexibles y económicas”.

Desde la Organización de Consumidores y Usuarios, OCU, también hacen referencia a otras alternativas de transporte, como los vehículos de alquiler con conductor, reclamando las mismas condiciones y regulaciones para garantizar la seguridad de los usuarios.

La Gaceta del Taxi. - Durante los últimos años, ha mejorado la percepción del servicio del taxi en líneas generales. Desde el punto de vista de los usuarios, ¿ha mejorado el servicio del taxi?

Ileana Izverniceanu.- Así es, de hecho, se-

“La apuesta por la sostenibilidad es positiva en todos los sentidos”

gún el último estudio de OCU los rodeos se han reducido drásticamente respecto a estudios anteriores. Por otro lado, en Madrid, que era la única ciudad donde había tres operadores, los taxis ocupan el mejor puesto en valoración.

G.T.- ¿Qué factores han podido influir para que los usuarios valoren más positivamente la labor de los taxistas?

I.I.- Respecto a otros operadores, en favor de los taxis es necesario destacar la buena disposición ante las peticiones del cliente, la visibilidad y la disponibilidad.

G.T.- ¿Consideran positivo ya en el presente, pero también en el futuro más inmediato,

regulaciones igual de exigentes”

el hecho de que ya los usuarios sepan lo que van a pagar antes de iniciar un servicio de taxi?

II.- Es una medida que ayuda a comparar el coste del servicio entre diferentes operadores. Consideramos que la posibilidad de comparar precios es beneficiosa para los consumidores a la hora de elegir productos y servicios.

G.T.- ¿Qué les parece el régimen tarifario del taxi? ¿Da seguridad al usuario o hay margen de mejora al respecto?

II.- La publicación de los servicios tarifarios y su cumplimiento suponen un marco de confianza de cara al usuario. También tener la seguridad del coste fijo a /desde el aeropuerto. Por otro lado, quizá el coste de bajada de bandera, cargos extra de recogida en estación ferroviaria o aeropuerto se podrían revisar. Nos parece también que deberían revisarse la tarifa fija al aeropuerto de 30€ en la ciudad de Madrid. Los usuarios que residen cerca del mismo se verán tentados a optar por otras alternativas más flexibles y más económicas.

G.T.- Otro cambio evidente del taxi en los últimos años, sobre todo en ciudades como Madrid, es su apuesta por modelos más sostenibles para el medioambiente, ¿cómo valoran esa tendencia clara hacia la sostenibilidad por parte de los taxistas?

II.- La apuesta por la sostenibilidad es positiva en todos los sentidos. La sostenibilidad económica, social y ambiental cada vez es más demandada por los usuarios que, al estar concienciados, exigen mayores compromisos a las empresas.

G.T.- Con la revolución en la movilidad que están sufriendo las ciudades, ¿qué papel puede desempeñar el taxi ante la nueva oferta de movilidad que existen en ciudades como Madrid o Barcelona?

II.- Creemos que una oferta amplia que permita a los usuarios elegir el medio de transporte que mejor se adapte a sus necesidades, entre ellos el taxi, es positiva. Por otro lado, el hecho de que el taxi sea considerado servicio público supone que si un usuario debe realizar una carrera corta por la necesidad que sea, ese servicio se va a dar y no se va a rechazar por razones comerciales.

Conocer las tarifas “supone un marco de confianza de cara al usuario”

Esa garantía de servicio nos parece esencial para los consumidores.

G.T.- Estas nuevas alternativas para movernos en las ciudades (patinetes, motos eléctricas, bicicletas, car sharing...) también traen consecuencias no del todo positivas, ¿a qué riesgos se enfrentan los usuarios? ¿Debería haber una mayor regulación de cara a los consumidores con las nuevas formas de movilidad o con la que hay es suficiente?

II.- Los riesgos que en algún momento hemos mencionado tienen que ver con la inclusión del uso de los diferentes métodos de movilidad (como es el patinete) en los seguros (por ejemplo, el de vivienda). Y por otro lado insistimos en la responsabilidad individual de elementos de seguridad y protección como es el uso de casco, especialmente cuando la legislación local no lo exige.

G.T.- Uno de las mayores quejas del taxi es la falta de regulación que tienen los vehículos

de alquiler con conductor (VTC) en comparación con la suya. Sobre todo, desde el punto de vista de la profesionalización y garantía con el usuario. En su opinión, ¿está lo suficientemente protegido el usuario de VTC?

II.- Consideramos que la competencia es buena para el consumidor, pues obliga a mejorar el servicio y abre el abanico de precios. Sin embargo, creemos que todos los operadores deben tener las mismas condiciones y con regulaciones igual de exigentes para todos los operadores.

G.T.- Además de las nuevas formas de movilidad, también ha cambiado la forma en la que solicitamos los servicios para trasladarnos. Hemos pasado de la llamada telefónica o la mano alzada en el caso del taxi, a reservar todo vía app. Es una muestra de la evolución tecnológica imparable que atravesamos, pero, ¿está lo suficientemente regularizado a nivel de garantías para los usuarios?

II.- Cualquier plataforma tecnológica y aplicación móvil debe cumplir con una serie de garantías de seguridad y privacidad de datos de cara al usuario. Siempre que la legislación se cumpla, la posibilidad de ofrecer al usuario herramientas que faciliten su día a día nos parece adecuada.

Redacción



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



SKODA

Skoda Enyaq/VE	—	204/150	49.890
----------------	---	---------	--------

F. TOMÉ. T 91 747 82 00 -628 118 569

c/ Tauro 27. Madrid. W: 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

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

PLATAFORMA CARACOL seccioncaracol@gmail.com

**¡Tú eliges!
Te necesitamos**

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

EIVE aumenta el número de marcas en el mercado

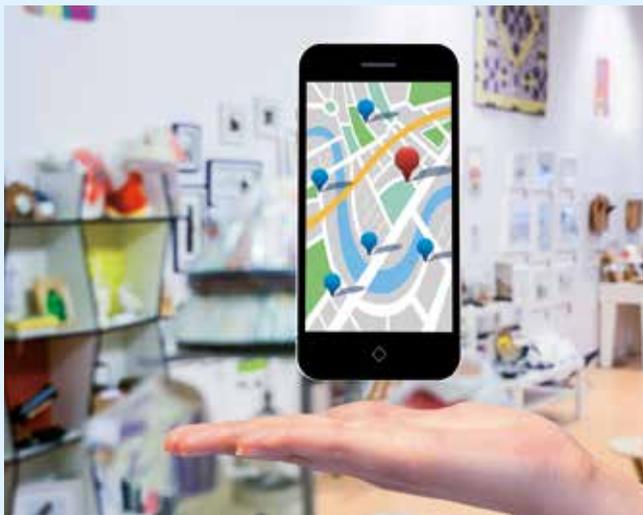


El vehículo eléctrico (VE), ya sea por tendencia o por decreto, ha propiciado que el número de marcas en el mercado español haya crecido un 20% en los últimos cinco años, aumentando el abanico de posibilidades para los conductores, según Sumauto, especialista en portales verticales de automoción. Si en 2017 se matricularon coches de medio centenar de marcas diferentes, en 2022 esa cifra ha crecido de forma neta hasta las 60. Dejando de lado el balance de entradas y salidas, hay un total de 13 que hace 5 años no comercializaban ningún modelo en nuestro país, de las cuales, en torno al 80% provienen de Asia, siete de cada diez son eléctricas puras y el 85% incluyen versiones electrificadas, a partir de datos recogidos de ANFAC. Según el director general de Sumauto, Nicolás Cantaert, “el desembarco del coche eléctrico ha derivado en una irrupción de nuevos fabricantes en un momento de inflexión para la movilidad, debido a las restricciones e incertidumbres económicas que estamos viviendo. Una irrupción capitaneada por marcas nuevas que muestran una gran facilidad para tener visibilidad online y desarrollar con agilidad modelos de calidad frente a los fabricantes con renombre que provienen de la combustión y no quieren quedarse atrás en la carrera de la electromovilidad”.

Rutas más eficientes con Google Maps

La tecnología nos hace la vida más fácil y también más eficiente. Con la última versión de la aplicación, Google Maps incluirá un código que permitirá al usuario indicar qué tipo de vehículo está utilizando en su desplazamiento y, en base a eso, la ruta recomendada más eficiente será diferente si se trata de un coche eléctrico, un híbrido o uno diésel o gasolina. Maps ya incorporó hace meses la opción de elegir entre las rutas disponibles para dirigirse a un destino concreto la más eficiente energéticamente. Sin embargo, la eficiencia energética varía en función del tipo de vehículo y por ese motivo la última actualización, todavía en fase beta, incluye unas líneas de códigos que permiten al usuario especificar el tipo de motor de su coche.

De momento esta funcionalidad está empezando a aparecer en las pruebas beta, por lo que todavía los usuarios deberán esperar unas semanas para poder utilizar esta nueva funcionalidad de Google Maps a la hora de planificar un viaje.



Se disparan las ventas de vehículos GLP

El ahorro de hasta un 50% con respecto a los combustibles convencionales, la autonomía de los vehículos que supera los 1.200 km, la conciencia medioambiental y el hecho de contar con la etiqueta ECO está haciendo plantearse a muchos clientes otras opciones que les aseguren una movilidad sostenible en todos los sentidos. El motor bicarburación gasolina-GLP puede considerarse a todos los efectos una solución híbrida económica, ecológica y accesible para todos con numerosas ventajas. Quizá uno de los beneficios más importantes es su ahorro, ya que el cliente economiza hasta un 50% con respecto a un vehículo de gasolina gracias al coste del GLP, lo que supone entre 4 y 5 euros por cada 100 km. La elección de la bicarburación gasolina-GLP es sin duda inteligente y va en consonancia con la filosofía de la marca Dacia. Cuanto más se conduzca en modo GLP, mayores serán los beneficios. Además, la duración de la garantía del fabricante (3 años / 100.000 kilómetros), los intervalos de mantenimiento y los costes son los mismos que para la versión de gasolina.





TAXIGO

es Ahora



FORUS
Taxi



@ Taxigo.spain

www.forus.eu

spain@taxigo.com

MoVer tu Taxi



910916699

Ahora más que nunca, conduce eficientemente



La Dirección General de Tráfico estima que, solo en el mes de julio, en España se realizarán 44 millones de desplazamientos en coche, el medio preferido por los españoles para viajar.

En un entorno con el precio del combustible en constante aumento, promover la eficiencia energética en las carreteras ayuda a los conductores a reducir el consumo de combustible. Reducir el consumo de carburante significa también ahorros considerables a la hora de usar el vehículo en los trayectos programados.

El transporte es el sector que más energía consume en España, alcanzando un 40% del total nacional. En este sentido, solamente el turismo representa aproximadamente el 15% de toda la energía final consumida en España. La relevancia de estas cifras hace plantearse la utilización del automóvil de manera más eficaz.

Bajo este contexto, el uso racional de los medios de transporte y la gestión eficiente de las flotas de vehículos es un elemento cada vez más importante para conseguir un mayor ahorro energético en el sector del transporte.

Para ello existen algunas de prácticas que se deben tener en cuenta durante la conducción para una mayor eficiencia energética.

Se oye hablar de la conducción eficiente pero, ¿el consumidor sabe realmente de qué se trata? Básicamente,

es introducir cambios en los hábitos de conducción para adaptarlos a las innovaciones introducidas en los motores actuales que permiten reducir el consumo de carburante, la contaminación ambiental, aumentar la seguridad en carretera, mejorar el confort de los ocupantes...

De acuerdo con la Dirección General de Tráfico y el IDAE (Instituto para la Diversificación y el Ahorro Energético) existen varias fórmulas para ser eficientes al volante.

De este modo, arrancar el motor sin pisar el acelerador. Con motores de gasolina es posible iniciar la marcha inmediatamente después de arrancar; no obstante si el motor de tu vehículo es diesel, es mejor esperar unos segundos tras el arranque antes de ponerte en marcha. Además, la primera marcha de tu coche solo debería ser utilizada durante los 2 segundos posteriores a la puesta en marcha del vehículo; es aproximadamente lo que tar-

das en recorrer unos 6 metros.

Circular con marchas más largas y a bajas revoluciones, reducir la marcha lo más tarde posible especialmente en las bajadas, mantener una velocidad uniforme evitando aceleraciones y cambios bruscos de marcha o conducir con una adecuada distancia de seguridad y un amplio campo de visión que permita ver dos o tres coches por delante, son algunas de las medidas que ayudan a hacer una gestión energética más eficiente durante la conducción.

El consumo de carburante aumenta en función de la velocidad elevada al cuadrado, es decir, un aumento de velocidad del 20% significa un aumento del 44% en el consumo. Para ahorrar tres minutos en un recorrido urbano de 10 Kilómetros, se puede consumir más de un 50% de carburante. Una velocidad adecuada y uniforme en la conducción, evitando variaciones bruscas de velocidad reduce considerablemente el consumo.

Y en paradas prolongadas -por encima de 60 segundos- es recomendable apagar el motor.

Además, cuando el calor es excesivo, es recomendable usar el aire acondicionado. Es cierto que es uno de los accesorios con mayor incidencia en el consumo del combustible, por lo que lo ideal sería mantener la temperatura entre 21-22 °C. Para airear el habitáculo, es mejor utilizar los dispositivos de aireación ya que circular con las ventanillas bajadas hace que se provoque una mayor oposición al movimiento del vehículo. La fuerza de rozamiento del vehículo y el aire aumenta.

En cuanto a la carga y el equipaje, una mala distribución de la carga puede ofrecer mayor resistencia al aire y mayor inestabilidad provocada por la disminución de adherencia del eje delantero. La colocación de una baca en el vehículo supone una resistencia al aire, con lo que si además incorporamos equipaje en ella incrementa el consumo de carburante notablemente. Y muy importante, debe evitarse llevar el vehículo sobrecargado sin necesidad.

Beneficios

- Un ahorro medio de combustible del 15%.
- Mejora medioambiental.
- Reducción del 15% de las emisiones de CO2.
- Disminución de la contaminación acústica.
- Aumento del confort del vehículo.
- Reducción del estrés del conductor.
- Disminución del riesgo de accidentes.



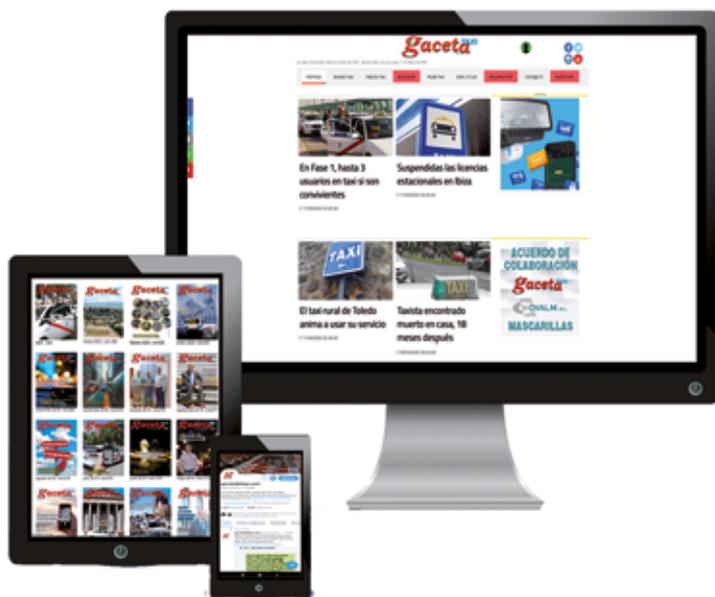
Si quieres
visibilidad
para tu MARCA,

BÚSCANOS EN

NUEVO RÉCORD

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

Gaceta^{TAXI}.com



Más de 11.000 seguidores
en nuestras rr.ss



**Líderes absolutos
desde siempre**

Llegamos a tu cliente con tan solo un click
Apuesta por lo digital



¡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