

# La Gaceta TAXI

La primera revista del sector del

AÑO XXVII  
NÚMERO 313  
SEPTIEMBRE 2022



## Miles de taxistas protestan en el Parlamento de Europa

- **ENTREVISTA: Jean Charles Chabot, presidente ATAT**
- **Nueva Ley Concursal**

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



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



También en  
**iVOOX**  
**Spotify**

## Época de cambios

Septiembre es el mes de volver: a las calles, a los madrugones, a los atascos, al ir y venir de los clientes... También a las protestas, esta vez en Bruselas. La capital europea se ha convertido en epicentro del descontento del sector tras conocerse el contenido de los Uber Files. Las conexiones entre miembros de la Comisión Europea y el lobby de las VTCs han cabreado a los taxistas, a quienes durante años se les ha acusado de querer proteger "su monopolio". Ahora, no han dudado en recorrer cientos de kilómetros para pedir explicaciones a quien corresponda y denunciar las "puertas giratorias" y las "presiones" a los políticos.

Mientras tanto, quienes se han quedado en casa retoman una rutina bañada de incertidumbre ante unos datos económicos que no auguran nada bueno. Si en enero de este mismo año parecía que la situación empezaba a remontar tras dos años de crisis sanitaria, la guerra entre Rusia y Ucrania, la subida de las materias primas y la crisis de los semiconductores y microchips se ha convertido en un bache cada vez más insalvable que está afectando a múltiples sectores.

Uno de ellos es el de la prensa, tanto general como especializada, en papel o en digital.

Por este motivo, desde La Gaceta del Tax, hemos decidido que es el momento de afrontar una reestructuración, progresiva pero necesaria, para poder seguir ofreciendo a nuestros lectores el contenido de calidad de siempre. Para ello estamos trabajando en nuevas fórmulas de las que os iremos informando puntualmente. Muchos os habréis dado cuenta de que en algunas noticias de nuestra página web ya existe lo que en el mundo editorial se llama un muro de pago. Una fórmula sencilla de suscripción da a contenidos únicos y exclusivos a los que solo tendrás acceso a través de nuestra web. Es un primer paso de un nuevo camino en el que esperamos que también nos acompañéis como lleváis haciendo más de 25 años. Os esperamos.

## 4. Taxómetro

- Con opinión propia

## 6. Primera carrera

- El taxi de Europa se manifiesta en Bruselas para pedir explicaciones a la Comisión Europea tras hacerse públicos los archivos de Uber.



European Commission

## 10. A fondo

- Jean Charles Chabot, nuevo presidente de la Asociación de Trabajadores Autónomos del Taxi (ATAT) de Las Palmas de Gran Canaria



## 14. Noticias

- Polémica con Free Now tras el anuncio de nuevos suplementos
- Quejas en Palma por la falta de taxis
- Ayudas de hasta 1.000 euros en Benidorm



## 20. En marcha

- Taxis para mujeres en las fiestas de Maracena, Granada



## 24. Global Taxi

- Portugal y la multimodalidad



## 26. Homologados

## 28. + info

- Nueva ley concursal



## 30. Emobility

- Semana de la movilidad sostenible



Año XXVII - Número 313 - Septiembre 2022

Edita: GUSPIADA, S.L.

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

Página web: [www.gacetadeltaxi.com](http://www.gacetadeltaxi.com)

Directora: Pilar Glez. Matorra  
[pgmatorra@gacetadeltaxi.com](mailto:pgmatorra@gacetadeltaxi.com)

Redactora Jefe: Olga Lobo,  
[olga@gacetadeltaxi.com](mailto:olga@gacetadeltaxi.com)

Redacción: Javier Izquierdo,  
[jizquierdo@gacetadeltaxi.com](mailto:jizquierdo@gacetadeltaxi.com)

Colaboradores: Germán Ubillos,  
[redaccion@gacetadeltaxi.com](mailto:redaccion@gacetadeltaxi.com)  
Manu Sánchez

Dpto Comercial: GGM  
[comercial@gacetadeltaxi.com](mailto:comercial@gacetadeltaxi.com)

Administración: [info@gacetadeltaxi.com](mailto:info@gacetadeltaxi.com)

Déposito 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](mailto:redaccion@gacetadeltaxi.com)



La Gaceta del Taxi



@gacetadeltaxi

## Un sector olvidado, un sector engañado (LVI)

### Manu Sánchez

Responsable Geet  
Plataforma en defensa  
del servicio público del taxi



Abro un nuevo paréntesis retornando al principal objetivo, que es hablar de la Europa actual, de esa Europa cuyos tratados han ido corrigiendo la línea normativa de cada EE.MM que bajo mi opinión favorecen a los intereses de agentes inversores que intervienen en la macroeconomía mundial. Este efecto, solapadamente ha generado a su vez una política de agresiva austeridad sobre el ciudadano europeo. Cuando ciertos propósitos se convierten en la única opción político-económica de unas instituciones alejadas de los intereses de la ciudadanía, la Unión Europea se vuelve un problema para las mayorías sociales.

Trataré de profundizar un poco más en este laberinto de las luchas internas llevadas a cabo entre los diferentes grupos parlamentarios europeos cuyas decisiones políticas y jurídicas pusieron en tela de juicio el originario objetivo principal de igualdad del libre mercado en toda la Unión europea y sus reglas de unificación de funcionamiento entre todos los países miembros que pudiera actuar como un todo entre todos ellos. Sin embargo, no es así.

Desde el año 1992 [Tratado de Maastricht] ciertos grupos políticos desde el Parlamento europeo buscaban como romper la idea original del Mercado Único. Para ellos, el principal problema se encontraba en los obstáculos encontrados en "la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales entre los EE.MM". Cuatro libertades donde las políticas de los grupos liberales alteraron el espíritu de la UE, aduciendo que el mercado europeo se veía frenado en sus principios, porque la unificación europea en esta última década se había quedado entroncada por los cambios producidos en el mundo con

**“El arte de la Economía consiste en considerar los efectos más remotos de cualquier acto o política y no meramente sus consecuencias inmediatas sino en calcular las repercusiones de tal política no sobre un grupo, sino sobre todos los sectores”**  
**Henry Hazlitt**

motivo de la estrategia de acumulación centralizada llamada la globalización neoliberal y la fuerte competencia de la nueva economía emergente que se estaban estructurando en base a las tecnologías. Durante los años posteriores propició que la Unión Europea evaluara cuál era su situación real para afrontar los retos que se estaban perfilando y qué debía hacer para no quedar en desventaja en el futuro al verificar como el impacto de las nuevas tecnologías estaba siendo significativo en el crecimiento económico mundial y la creación de empleo, en especial en EE.UU. Para poner en sobre valor la fuerza de la UE, lanzaron el llamado Programa del Mercado Único que incorporaba el establecimiento de los servicios de la sociedad de la información en toda la Unión Europea en especial con la apuesta en marcha del Comercio electrónico.

Sin embargo, la puesta en marcha de esta iniciativa se estaba viendo entorpecido por cierto número de obstáculos jurídicos que se oponían al buen funcionamiento del mercado interior y que hacían menos atractivo el ejercicio de la libertad de establecimiento y de la libre circulación de servicios al existir una inseguridad jurídica sobre el alcance del control que los Estados miembros realizaban sobre los



servicios procedentes de otro Estado miembro. Dichos obstáculos tenían su origen en la disparidad de legislaciones, así como en la inseguridad jurídica de los regímenes nacionales aplicables a todos los servicios, a su falta de coordinación y ajuste de las legislaciones en los ámbitos en cuestión. La solución conllevó a la elaboración de un marco normativo positivo homogéneo para el comercio electrónico que basado en los principios del mercado interior obtuvieron resultados más que satisfactorios, por lo que ese marco formaba parte integrante de la iniciativa que se preparó para la cumbre de Helsinki de 1999.

La iniciativa de una Sociedad de la Información para todos, que se presentó al Consejo Europeo de Helsinki, (1999) preparando el terreno para la contribución de la Comisión a la Cumbre de Lisboa, (2000) sobre empleo, reforma económica y cohesión social: hacia una Europa de innovación y conocimiento, se cruzaba con el principio de una economía de mercado abierta y de libre competencia, abriendo el escenario propicio para que los Grupos Liberales Europeos provocase en contra de la REGULACIÓN RESTRICTIVA y ordenación de los Mercados, introducir su principal arma como es la REGULACIÓN COMPETITIVA (que hablaremos largo y tendido sobre esta cuestión). Un modelo que abanderan en su ADN como su principal fuente de

inspiración dentro de la política económica en todas sus ramas; fiscal, comercial, en el mercado laboral, medioambiental, de I+D+I y por supuesto con repercusión social. "Principios puramente económicos" frente al "Principio del interés general".

A partir del año 2000 la política europea cambia de estrategia para ampliar las fuerzas del mercado en detrimento del desarrollo de la política social y laboral. Con el cambio de gobierno, la política europea también se cambia, donde su escenario pasa a tener una actitud crecientemente neoliberal en políticas macroeconómicas económicas desregulando el mercado interior y desnaturalizando los servicios públicos. A partir de aquí, adquiere unas actitudes de insistencia neoliberal en la política económica que conllevaron las desregulaciones normativas para adaptarlos al nuevo sistema económico internacional, arrastrando a su vez, la desnaturalización de los servicios públicos afectando muy directamente a las actividades prestadoras y profesionales en el desempeño de sus funciones a la ciudadanía. Este proceso de cambio se realizó de dos maneras: mediante la expansión gradual de los poderes generales de la política de la competencia (CDOE y CNMC) y especialmente, de la justicia, implantando nuevas políticas explícitas a favor de los movimientos multinacionales.

## “Usurpación en lugar de delegación”

Martín Höpner

Las sentencias del Tribunal de Justicia de la Unión Europea en 2007 y 2008 en los casos de Viking, Laval, Ruffert y la Comisión contra Luxemburgo provocaron irritación en la política y las asociaciones y desencadenaron una polémica discusión sobre el estado de la integración económica europea y la importancia de la “integración a través de la ley”. Este artículo propone una perspectiva histórico-institucionalista del TJCE y sitúa la reciente serie de sentencias en el contexto de un largo proceso de usurpación de competencias políticamente descontrolada. Las cuatro sentencias se basan en principios que fueron creados por el derecho judicial: primacía del derecho primario y secundario europeo, efecto directo y de terceros sobre los particulares, prohibiciones generales de restricciones (en lugar de no discriminación), los derechos sociales fundamentales como principios jurídicos generales de la comunidad. El artículo discute las fuentes político-poderosas de la libertad de acción del TJCE y cuestiona si la inclusión de los derechos sociales fundamentales en los tratados europeos detendría la radicalización de la integración del mercado interior iniciada por el tribunal. Para lograr este objetivo, es necesaria la moderación controlada políticamente por parte del TJCE, que, en el sentido del artículo 137 (5) del Tratado CE, garantiza que se aborden las soluciones nacionales para equilibrar la socialdemocracia y la economía capitalista, de una manera que proteja la autonomía. Las decisiones del TJCE de 2007 y 2008 sobre Viking, Laval, Ruffert y la Comisión contra Luxemburgo han causado irritaciones políticas y suscitado un controvertido debate sobre el estado de la integración económica europea y la

“integración a través de la ley”. El artículo ofrece una perspectiva histórico-institucionalista y sitúa las controvertidas sentencias recientes en el contexto de una larga historia de usurpación de competencias políticamente descontrolada. Las cuatro decisiones del TJCE se basan en principios construidos por la jurisprudencia: supremacía, efecto directo, prohibición de restricciones a las libertades fundamentales garantizadas por el derecho europeo (en lugar de la no discriminación) y derechos sociales fundamentales como elementos de los principios generales del derecho comunitario. El documento analiza las fuentes de la libertad del TJCE para introducir nuevos principios y cuestiona si la inclusión de los derechos sociales fundamentales en los Tratados de la Unión Europea detendría la radicalización judicialmente impuesta de la integración del mercado común. Dudo que tal inclusión pueda cambiar fundamentalmente la situación”.



# Bruselas, epicentro del

**Miles de profesionales del taxi de distintos países europeos se dieron cita este pasado 8 de septiembre en Bruselas para reivindicar el papel del sector frente al lobby de las plataformas de vehículos de alquiler con conductor (VTC). Más de 2.000 taxis se concentraron en la capital belga, donde se encuentra la sede del Parlamento Europeo, para hacer notar el malestar del colectivo con los representantes políticos continentales en su modo de tratar al taxi frente a otras modalidades de transporte.**



*El taxi de España fue uno de los países que llevó mayor representación a Bruselas*

**D**urante todos estos años de discrepancias, tensiones, procedimientos judiciales o enfrentamientos políticos que ha generado la lucha entre el taxi y la VTC, nunca se había llegado al punto de que taxistas de todas partes de Europa se unieran para protestar conjuntamente ante el Parlamento Europeo.

Eso sucedió este pasado 8 de septiembre en Bruselas, cuando profesionales de hasta 28 países distintos, incluyendo compañeros de Latinoamérica, acudieron a la capital belga para visibilizar la situación que atraviesa el sector, con una movilidad en las grandes ciudades que está cambiando a un ritmo vertiginoso, y con el objetivo de recriminar a los políticos de la Unión Europea el papel que ha desempeñado durante estos últimos años frente al lobby de las VTCs.

Desde España, casi un centenar de taxistas se dirigieron a la capital belga, siendo uno de los países que mayor representación envió. Acudieron todas las organizaciones representativas del sector. Unos lo hicieron en avión, adquiriendo un billete con anterioridad, y otros se sumaron a la aventura de realizar el viaje a la sede de la Unión Euro-

pea en taxi. Así lo hicieron representantes de asociaciones tan importantes como la Asociación Nacional del Taxi (Antaxi), Federación Española del Taxi (Fedetaxi) y Élite Taxi Barcelona.

“Era una aventura importante. Fueron cerca de 1.800 kilómetros solo de ida y tuvimos que hacer varias noches. No es solo lo que gastas, es lo que dejas de ganar durante esos días. Nosotros animamos a los compañeros, pero entendíamos las dificultades”, explicó Julio Sanz, presidente de la Asociación Nacional del Taxi, Antaxi, que secundó desde el principio la protesta.

La marcha partió a las 10.00 horas desde la Gare du Nord, la Estación Norte de Bruselas, hasta la plaza Schuman, donde se encuentra la sede del Parlamento Europeo y donde se unieron a los taxistas algunos grupos políticos, entre ellos los partidos verdes de la Unión Europea. Desde varias horas antes, con sus coches, los taxistas se fueron acumulando por la zona céntrica de la capital belga con bengalas y pancartas para hacer notar su presencia y el malestar del colectivo.

Compañeros de Portugal, Italia, España, Francia, Alemania, Bélgica, Austria, Eslovenia, República Checa o Polonia estuvieron presentes en Bruselas para reivindicar el papel del taxi contra los grupos de presión de plataformas que quieren introducirse en el mercado del transporte de viajeros. Para hacer valer el papel del taxi tradicional en la

**“Hay que diferenciar claramente el taxi de otras modalidades”,  
Julio Sanz**

# malestar del taxi

**“Pretenden invadir todo lo que ya funciona”, Alberto de la Fuente Miñambres**

movilidad de hoy en día. Pero también acudieron taxistas de fuera de la Unión Europea con representantes del taxi de Reino Unido y Suiza, y alguna comisión de Hispanoamérica con taxistas de Colombia, Chile y México.

## El papel de los eurodiputados con las plataformas

La aparición de los papeles de Uber que fueron filtrados durante el verano y la actitud que de esta filtración se percibió por parte de algunos representantes políticos a nivel europeo, fue uno de los principales motivos de esta protesta que agrupó, por primera vez en mucho tiempo, a taxistas de muy diversas partes del continente europeo.

La comisaría europea de transportes, Adina Válean, recibió a los taxistas dentro de los actos previstos para la jornada. Pero también recibieron a los taxistas otros comisarios de instituciones europeas. El objetivo de los representantes del sector era, además, solicitar una comisión de investigación para ver si ha habido intermediaciones “turbias” en Bruselas, solicitar medidas comunes de

regulación y control para las VTCs en aras de diferenciar los servicios. Los taxistas acudieron a la capital belga con la intención de pedir una “diferenciación clara de lo que es el transporte público del taxi con respecto a otras modalidades de transporte que ni siquiera se parecen al taxi”, explicó Sanz.

El sector “entendió que era una ocasión ideal para demostrar nuestra sensación de malestar”, afirmó el representante de Antaxi, al hilo de la idoneidad de la protesta. “No es que con la filtración se supiera nada nuevo, porque precisamente en el taxi éramos conocedores de este asunto, pero se le puso nombres y apellidos y se descubrieron co-

sas turbias”, asegura. “Es una iniciativa -la manifestación- que ha sido respaldada por muchas asociaciones a nivel europeo. Los compañeros de Bélgica son los que lo han coordinado y se han encargado de organizar las reuniones, tanto entre los taxistas como con eurodiputados”.

Al igual que directivos de Antaxi, desde Madrid también partieron en coche representantes de Fedetaxi. Su presidente, Alberto de la Fuente Miñambres, justificaba la presencia de su organización en la necesidad de “reivindicar la implicación de los partidos políticos y los representantes europeos para que muevan ficha sobre lo que ha ocurrido”.



Los archivos de Uber, uno de los motivos principales de la protesta

## 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-19521 - CIF B- 66069498

**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%



Miles de taxis llegaron hasta la capital belga para la protesta



Además de taxistas europeos, también acudieron compañeros de México, Colombia y Chile

“Se ha llegado a esta situación por culpa de la dejadez de funciones de los que tienen el deber de legislar y de velar porque se cumplan las leyes. Han dejado durante mucho tiempo campar a sus anchas a multinacionales y lobbies que tienen gran envergadura y lo único que hacen es ignorar los estatus que ya hay establecidos en Europa”, explicaba Miñambres.

Para el presidente de Fedetaxi, estas plataformas, bajo la bandera de la modernidad, “pretenden invadir todo lo que ya está funcionando perfectamente”, algo en lo que el taxi debe ponerse firme y oponerse, y por ese motivo se dirigieron a Bruselas para trasladárselo a los dirigentes europeos.

La semilla de una organización europea

Por su parte, para Alberto “Tito” Álvarez, coordinador de Élite Taxi Barcelona y Taxi Project, la concentración de taxistas a nivel europeo debía ser una oportunidad para sentar las bases para una futura organización continental representativa de los taxistas. “Con una movilización no hacemos nada. Debe ser un punto de partida para que el taxi se organice a nivel europeo y empiece a presionar en Bruselas que es donde está el lobby de las plataformas”.

“Nosotros desde Taxi Project llevamos años solos luchando contra estos lobbies en Bruselas. Pero somos una organización humilde, hacemos lo que podemos, pero el taxi europeo se tiene que unir porque si no nos van a devorar a todos”, explica Álvarez. “Como punto de partida para que las organizaciones se unan y hagamos un lobby y tengamos presencia allí esta manifestación me parece óptima. Es imprescindible para la supervivencia del taxi, porque si no nos matarán por separado. Debe haber un trabajo continuado después de esta movilización”, insiste el coordinador de Taxi Project.

## “El taxi europeo se tiene que unir”, Alberto “Tito” Álvarez

“Vamos a ver si somos capaces de sacarlo adelante”, explica al respecto de una posible organización europea de taxistas Julio Sanz, que tiene claro que con esta movilización el objetivo es “remover las conciencias de los representantes europeos”. “La idea es juntarnos las asociaciones a nivel europeo y queremos sentar el germen de lo que pudiera ser una gran organización a nivel europeo”, explica Sanz.

“Es necesario que la protesta no quede ahí sin más. El taxi tiene que actuar como un lobby de presión y tiene que estar inscrito en el registro de transparencia de lobbies del

Parlamento Europeo y de la Comisión”, insiste Álvarez. “Debemos hacer trabajo de presión, de presentar informes. En los últimos años solo Taxi Project ha estado en Bruselas haciendo presión siempre en la medida en la que podíamos”.

“Esta manifestación debería servir para que haya acuerdos entre las organizaciones y crear una gran confederación europea que esté presente en Bruselas con un trabajo diario de presión, serio y con rigor. Hay mucho trabajo por hacer y es un mensaje que nosotros llevamos lanzando desde hace muchos años ya, que Bruselas es importante”, afirma el coordinador de Taxi Project y Élite Barcelona, confiado en que después de este pasado 8 de septiembre, se cree el punto de partida para que pueda surgir un verdadero grupo de presión en defensa de los intereses de los taxistas de toda Europa.

Javier Izquierdo

## Taxi Project, presente en Bruselas para discutir sobre la nueva directiva europea

Simultáneamente a la manifestación de los taxistas, también en Bruselas se estaba celebrando la tercera jornada de un foro de alternativas a las grandes y nuevas plataformas. En dichas jornadas, que tuvieron lugar el 7 y el 8 de septiembre, estuvo presente Taxi Project, organización de taxistas en España.

“Llevamos cuatro años trabajando porque a finales de este año se va a votar la nueva directiva de los trabajadores de plataforma. Será una especie de Ley Rider, pero a nivel europeo”, explica Alberto “Tito” Álvarez, coordinador de Taxi Project.

“Somos parte de estas jornadas y estuvimos presentes en eventos y reuniones con distintas entidades de trabajadores de plataformas. Llevamos trabajando durante años y ahora esta directiva europea tiene que acabar con los falsos autónomos y que haya transparencia en el algoritmo, que al final es su contrato de trabajo”, insiste Álvarez. “El algoritmo tiene que ser transparente y debe quedar claro que los trabajadores son asalariados, y se tendrá que votar a final de año dicha normativa”, explica.



# RENAULT MEGANE SPORT TOURER E-TECH

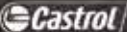


**25.800€** desde\*

Renault Megane: Consumo mixto WLTP (L/100KM) desde 1,2/1,3. Emisiones WLTP CO<sub>2</sub> (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

# “La mayoría del gremio rechaza



Jean Charles Chabot, presidente de la Asociación de Trabajadores Autónomos del Taxi (ATAT)

Con más de 28 años de experiencia en el sector del taxi, primero trabajando como asalariado y más tarde como titular de licencia, Jean Charles Chabot se convirtió en abril en el nuevo presidente de la Asociación de Trabajadores Autónomos del Taxi (ATAT) de Las Palmas de Gran Canaria.

Chabot consiguió 51 votos, seis más que la otra candidata, Juana María Jiménez Hernández, durante la asamblea en la que se decidió la nueva junta directiva de ATAT. Miembro de la Cooperativa de San Cristóbal, el nuevo presidente de la asociación de Las Palmas tiene como objetivos principales dar la vuelta a la difícil situación económica que atraviesa la entidad y acabar con el día de libranza obligatorio que está actualmente en vigor para el servicio de taxi.

**La Gaceta del Taxi.-** ¿Qué le llevó a presentarse a las elecciones para presidir la ATAT?

**Jean Charles Chabot.-** La verdad es que nunca antes había estado meditando en el ámbito político ni en la representación del sector. Simplemente me dedicaba a trabajar el taxi.

## “Están intentando degradar ATAT”

Lo que sucede es que tanto las personas que me acompañaron en las elecciones como yo le tenemos mucho cariño a esta asociación. Pertenecemos a una cooperativa, pero cuando vimos que nos estaban exponiendo que la situación de la asociación era bastante mala, cambiamos la actitud y dejamos de simplemente pagar las cuotas y ya. Nos expusieron que la asociación poco menos que iba a cerrar y decidimos que si no había nadie que se presentase para poder salvar la asociación nos presentaríamos nosotros.

**G.T.-** Pero además de ustedes, también se presentó otra plataforma.

**J.C.C.-** Una vez que dimitió el ex presidente Francisco Reyes, cuando fuimos a presentarnos también apareció otra plataforma y en la asamblea se tuvo que elegir entre las

dos. Nosotros, de haber sabido que había otra gente interesada, no nos habríamos presentado, pero se dio la casualidad de que se presentaron justo después. Finalmente, el día de las elecciones salimos elegidos por una pequeña cantidad de votos para dirigir la entidad. Aunque debo decir que hay dos personas que integran la actual junta que pertenecían a la otra plataforma porque las elecciones son por una fórmula abierta.

## “Estamos abiertos a la unión”

**G.T.-** ¿Por qué consideran importante que se mantenga la ATAT?

**J.C.C.-** Estábamos interesados en esta asociación porque las cooperativas nos representan, pero siempre hemos pensado que la ATAT era la que ponía la cara delante de las administraciones. Creemos que las cooperativas no deberían estar tan enfocadas a la representación del sector a nivel político. Pero esto es una isla y las cooperativas, que son entidades comerciales con mu-

# la libranza obligatoria”

chos medios económicos y tienen muchos socios, se han ido introduciendo en el tema de la representación y se quieren apoderar con todo. Hay dos cooperativas principales, una tiene 1.000 socios y la otra 700. En ATAT ahora mismo tenemos 350 socios y como ellas tienen el poder y los medios económicos, se quieren apoderar de todo y no estamos de acuerdo.

**G.T.-** ¿Hay socios en ATAT de las dos cooperativas?

**J.C.C.-** Tenemos socios de las dos cooperativas. Los vocales que han entrado de la otra plataforma son de una cooperativa distinta de la nuestra. Hay dos: la de San Cristóbal y la Cooperativa de Las Palmas. También hay gente en ATAT que no pertenece a ninguna de las dos, pero son pocos socios. Queremos mediar entre ellos con las administraciones y estamos abiertos más bien a la unión que a la desunión. Actualmente hay una cooperativa a la que no le gustamos porque el ex presidente pertenecía a esa, pero él ha dimitido y nos hemos presentado nosotros y es una guerra constante. Están intentando degradar ATAT y nosotros siempre hemos querido hacer las cosas con unión.

**G.T.-** ¿Pueden las cooperativas estar presentes en las reuniones con la administración?

## “El Ayuntamiento quiere dividir al sector”

**J.C.C.-** Normalmente a las mesas del taxi deben ir e iban las asociaciones. No sé por qué motivo, imagino que también por intereses del Ayuntamiento de Las Palmas que nos tiene totalmente abandonados y no piensa en la opinión de la mayoría, se cambió esa tendencia. Tenemos una mesa en la que se reúnen todos, pero luego nos encontramos con el concejal de transportes que hace reuniones con otras cooperativas. Llevamos casi cuatro meses al frente de ATAT y el concejal aún estoy esperando que me responda. Le hemos enviado mensajes, emitido escritos por registro en el Ayuntamiento sobre las peticiones del sector y ni responde ni llama. Para él el transporte público es la guagua, el taxi no existe como servicio público para él, aunque dependa del Consistorio. No sabemos por qué intereses tiende a fomentar y facilitar el trabajo de la guagua en contra del taxi. Pero debe pensar que hay gente que

prefiere o necesita un taxi para moverse hasta la puerta de sus casas, como por ejemplo las personas mayores.

**G.T.-** Por lo que comenta, la relación con el Ayuntamiento no es la mejor.

**J.C.C.-** La relación es nula. No hay ni mal ni buen rollo. Con el concejal directamente no hay relación. El Ayuntamiento no se ha gastado un duro en el taxi, ni siquiera ha pagado los estudios económicos para las tarifas, que lo han pagado las cooperativas. Lo único que ha hecho ha sido dividir al sector y hacer caso a sus amigos y hacer lo que ellos quieren. Los problemas de los taxistas de la calle no le interesan porque los consideran secundarios.

**G.T.-** Uno de los motivos que los llevó a presentarse a dirigir ATAT fue la difícil situación económica que atraviesa la asociación, ¿qué soluciones ven en el corto y medio plazo?

**J.C.C.-** Si pudiésemos captar socios sería lo ideal. En la asociación tenemos gestoría y si llegásemos a los 500 socios sobreviviríamos fácilmente, porque ahora los problemas económicos han dejado a la asociación en una situación muy mala. Estamos intentando sacarla a flote, hemos tenido que hacer una derrama y subir las cuotas. Pero tenemos que cambiar la mentalidad de los socios



Una parte del sector rechaza la libranza obligatoria impuesta por el Ayuntamiento de LPGC



Los taxistas de LPGC también han sufrido un aumento de la agresividad en las calles

que se han ido porque se limitaban a pensar que era un coste adicional. Queremos que el socio piense de nosotros que estamos aquí para trabajar y sacar esto hacia delante. Estamos buscando fórmulas y escuchamos todas las ideas con mucho interés. Pero no podemos desprendernos de la gestoría porque contamos con dos trabajadoras maravillosas que hacen que incluso socios de las cooperativas hayan venido a ATAT por su buen hacer para solucionar problemas. Por otro lado, quiero dejar claro que el tesorero, el secretario y el presidente no estamos cobrando ni un solo euro. Nos sacrificamos, no porque nos sintamos obligados, pero en esta situación económica lo dejamos ahí y ya está. Mejor actitud que esa no puede haber. Eso demuestra que estamos ahí por la ATAT y no por intereses propios. Nadie nos puede decir que estamos robando o que no estamos haciendo nada.

**G.T.-** ¿Qué sucede con el día de libranza en el taxi de Las Palmas de Gran Canaria?

**J.C.C.-** Con el día de libranza obligatorio se llevó a cabo una votación en la ATAT. En ese momento quedó aprobado, pero desde ATAT se dijo que tenían 800 socios y que todos esos taxistas estaban de acuerdo y a favor del día libre, además de los 1.000 socios de la Cooperativa de Las Palmas y otra pequeña asociación. Ahí quedó aprobado ese día libre. Sin embargo, al entrar nosotros en la directiva de ATAT, viendo que en realidad tenemos 350 socios y que han hecho una política de bulos, enviamos un escrito al Ayuntamiento diciendo que no estábamos de acuerdo con la decisión de imponer días de libranza obligatorio. Celebramos una asamblea y sobre

un resultado de 99 votos, 70 se opusieron al día libre y 29 se manifestaron a favor. La Cooperativa de Las Palmas hizo justo antes de su asamblea anual una consulta a los socios si querían o no la prueba de la libranza y la mayoría lo rechazó. Ahora mismo tenemos un frente común compuesto por ATAT, Asprotac, los asalariados, las emisoras y la Cooperativa de San Cristóbal. Hemos demostrado que la mayoría del gremio no quiere que se imponga el día libre. Estamos dispuestos a que se regule cuando haga falta, pero no a que nos impongan los días que tenemos que librar. Además, a nivel personal,

estoy ya cansado de este asunto porque hay otros temas muy importantes como la seguridad, el otro día apuñalaron a un compañero y no se habla. Soy anti manifestaciones pero no descartamos las protestas si no nos escuchan ni responden.

**G.T.-** Hablaba del problema de la seguridad. Algo que en la península también está dando de qué hablar. ¿Notan que tras la pandemia la gente se ha vuelto más problemática con los taxistas?

**J.C.C.-** Hemos notado que la gente está muy agresiva tras la pandemia. La gente, cuando está alcoholizada o drogada suele estar más agresiva, pero ahora en estado normal ya lo están. El encierro ha generado problemas psicológicos que no se han subsanado y creo que la gente está un poco fuera de sí. Nosotros, al estar al pie de calle, sentimos el nerviosismo de la gente en primera persona. Las personas se enfadan por cualquier cosa. Y como a los políticos parece que solo le importan las estadísticas, animo a todos los taxistas que han sufrido episodios de violencia a que acudan a las comisarías a denunciarlo y no se quede en el olvido. Así, con datos de denuncias, veremos si las ciudades están más o menos seguras. Y hay otra cosa que se nos olvida en este asunto, y es que en muchas ocasiones el profesional genera problemas psicológicos para trabajar en el taxi por miedo.

Javier Izquierdo

## Protesta contra el Ayuntamiento el 20-S

La falta de respuesta del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria a las demandas de una parte importante del sector del taxi ha provocado que para el próximo 20 de septiembre se lleve a cabo una protesta en la capital grancanaria contra la gestión de la administración local.

La manifestación ha sido convocada por la Asociación de Trabajadores Autónomos del Taxi (ATAT), la Asociación por los Derechos del Taxista Autónomo de Canarias (Asprotac), Teletaxi, Asalariados Unidos del Taxi, Eurotaxi y la Cooperativa San Cristóbal. Se ha quedado al margen de la protesta la otra gran cooperativa de taxis, la Cooperativa de Las Palmas.

La protesta tiene previsto iniciarse en torno a las 12.45 horas en el aparcamiento exterior del centro comercial El Mirador. Desde allí, una caravana reivindicativa de unos 200 taxis se dirigirá a las Oficinas Municipales donde los taxistas protestarán con el claxon de sus vehículos. Posteriormente los taxistas se dirigirán hacia Juan XXIII para salir hacia la Avenida Marítima y regresar a la rotonda de Belén María, donde volverán a repetir el circuito tantas veces como sea posible hasta las 14.45 horas.

Las organizaciones convocantes, que tal y como explica Chabot en la entrevista forman un bloque común contra los días de libranza obligatorio fijados en el texto de la nueva ordenanza, ya se manifestaron el pasado mes de julio y han remitido dos escritos al edil de Movilidad que no han recibido respuesta.



**Gaceta** TAXI

Desde 1995  
a tu lado  
con la mejor  
información



## STANDARD

Profesionales

- ✓ 12 NÚMEROS
- ✓ Recíbela en tu domicilio

Antes ~~50€~~

**PRECIO PROMOCIÓN**

**40€**



## PREMIUM

Asociaciones, Cooperativas  
Radioemisoras

- ✓ 12 NÚMEROS
- ✓ Recíbela en tu domicilio

Antes ~~50€~~

**PRECIO PROMOCIÓN**

**30€**

**Aprovecha la promo  
¡SUSCRÍBETE YA!**

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

Suscripciones: [info@gacetadeltaxi.com](mailto:info@gacetadeltaxi.com) / 659 40 12 88

## Polémica con Free Now tras el anuncio de nuevos suplementos



Vehículos de Free Now en la Ciudad Condal

**S**in duda ha sido una de las grandes noticias (polémicas) del verano. La plataforma de movilidad Free Now anunciaba a principios de agosto que iba a introducir dos nuevos suplementos para sus servicios de taxi en España. El primero de los suplementos, un cargo por servicio que tendrá un coste fijo de 0,80 euros por trayecto completado; y el segundo, un cargo que se aplicará solo en momentos de alta demanda.

En un comunicado enviado a sus clientes, la compañía explicaba que el cargo de alta demanda se aplicará solo en momentos de altos niveles de petición de servicio de taxi y el cargo oscilará entre los cinco céntimos y el euro y medio. Además, justificaba esta subida en sus tarifas para “prestar un mejor servicio de intermediación” con el objetivo de reducir el tiempo de espera desde la solicitud y hasta la prestación del servicio.

Tras la controversia en el sector, desde Taxi Project y Élite Taxi Barcelona calificaron la medida de “abuso masivo a los consumidores”. “Es una vergüenza que cobren de más a los usuarios y ninguna organización de consumidores haga nada al respecto y que los únicos que lo denunciemos seamos nosotros”, insistió en declaraciones a nuestro medio Tito Álvarez, portavoz de ambas organizaciones.

Por su parte, el Institut Metropolità del Taxi, también tomó cartas en el asunto y envió un requerimiento a la plataforma que, finalmente, dio marcha atrás y, por lo menos en la Ciudad Condal, retiraron estos nuevos suplementos.

“Si un taxista autónomo cobra un suplemento de maleta de más, le pillan y le sancionan. Ahora esta plataforma abusa impunemente de los consumidores y las administraciones no hacen nada”, asegura Álvarez en declaraciones a La Gaceta del Taxi.

## Quejas en Palma por la falta de taxis

**C**on una demanda disparada durante este verano, que incluso ha llegado a sorprender a los propios profesionales, se ha hecho patente la falta de taxis en Palma de Mallorca en determinados momentos. Desde el sector han señalado a las administraciones acusándolas de falta de voluntad e interés político en solucionar este problema.

Gabriel Moragues, presidente de la Asociación Sindical de Autónomos del Taxi de Palma y de la Federación de Taxistas de las Islas Baleares, en una larga entrevista ofrecida a Onda Cero Mallorca, aseguró que “las soluciones no son fáciles ni rápidas, y mucho menos si tenemos en cuenta la burocracia que maneja el Ayuntamiento de Palma”.

Una de las medidas propuestas por los taxistas, que reconocen haberse visto superados por la gran demanda, es la posibilidad de poner licencias temporales para poder cubrir los trayectos de los usuarios. Sin embargo, Moragues acusa al Govern y al Consistorio de Palma de “pasividad” y falta de “voluntad política” para poner fin a esta crisis.

Se trata de una situación excepcional que, a juicio de Moragues, requiere “medidas excepcionales”, como por ejemplo que se liberalice la recogida de clientes y los taxis municipales puedan recoger clientes en todos los municipios “para no ir de vacío”



Aeropuerto de Palma de Mallorca

## No habrá prórroga para las VTCs en Barcelona

**E**l Institut Metropolità del Taxi aprueba el procedimiento administrativo para el otorgamiento de autorizaciones para la realización de viajes con vehículos con conductor de carácter urbano que comienza en septiembre y que finalizará, con la resolución del mismo, el 31 de diciembre de este año. De esta manera, el IMET cumple con lo prometido al taxi y no dará ninguna moratoria a las VTCs. La autorización se denegará si no se cumplen una o más de las condiciones establecidas, como por ejemplo, si no se demuestra fehacientemente que se han realizado 100 servicios durante el último año a contar desde la entrada en vigor del Decreto Ley 9/2022 que regula las VTCs.

## Más paradas para reducir los viajes en vacío



Cada microparada tendrá de dos a cuatro plazas

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.

## El nuevo examen para taxista no satisface al sector

La Federación Profesional del Taxi de Madrid ha lamentado que el Ayuntamiento de la capital no haya modernizado el modelo de examen de acceso a la profesión y haya dejado de lado cuestiones tan importantes como la accesibilidad, los protocolos de contaminación y la ordenanza de movilidad sostenible. El "escaso nivel de las preguntas" facilita, desde el punto de vista de FPTM, "la entrada en el sector de profesionales sin formación, algo que provocará el empobrecimiento del servicio ofrecido a los ciudadanos". El modelo de examen "obvia nociones básicas y necesarias que atienden a la realidad social", explican desde FPTM. Julio Sanz, presidente de la federación, ha responsabilizado de esta circunstancia a Borja Carabante, concejal del Partido Popular, asegurando que con este examen se producirá "un claro descenso en los estándares de calidad del servicio". Por ese motivo, la entidad representativa de taxistas ha solicitado "de manera urgente" una revisión del temario y una rápida rectificación que permita un modelo que responda a los estándares exigidos por parte del taxi.

# ¡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](mailto:joinupmad@joinup.es)



**Barcelona**

663 538 109

[joinupbcn@joinup.es](mailto:joinupbcn@joinup.es)



## Ayudas de hasta 1.000 euros en Benidorm

**E**l Ayuntamiento de Benidorm ha lanzado una nueva ayuda de hasta 1.000 euros para empresas de transporte de pasajeros, sector del taxi y autoescuelas. Con esta medida se pretende minimizar los efectos que la pandemia ha tenido sobre estos sectores.

El alcalde, Toni Pérez, ha explicado que "esta convocatoria de ayudas se va a financiar íntegramente a través de una subvención de 292.491 euros concedida por la Diputación Provincial de Alicante". Porque, según ha indicado Pérez, "aunque parece que lo peor de la pandemia ha pasado y la actividad turística, de la que directa o indirectamente depende el tejido productivo de Benidorm, se ha ido recuperando y en estos momentos arroja unas cifras de ocupación muy elevadas, estos sectores siguen arrastrando los efectos de una crisis que ya es económica". El alcalde ha señalado que "hablamos de sectores importantes dentro del tejido productivo local y que han podido beneficiarse limitadamente de los diferentes bonos y ayudas que hemos ido articulando desde el Ayuntamiento" para incentivar la economía. Según ha precisado, "inicialmente estas ayudas serán de hasta un máximo de 1.000 euros, siempre y cuando los gastos que justifique cada solicitante sean iguales o superiores a esa cuantía". No obstante, "si una vez atendidas todas las solicitudes que cumplan los requisitos todavía queda dinero disponible, el importe final de la ayuda podría incrementarse".



El taxi, un sector importante para Benidorm

## Expediente por negarse a realizar un servicio de hospital



Hospital de Can Miseses en Eivissa

**E**l Ayuntamiento de Eivissa ha abierto un expediente sancionador a dos taxistas del municipio por rechazar uno tras otro un servicio en el hospital de Can Miseses de un paciente de oncología que solicitó el traslado a través de RadioTaxi. El paciente tuvo que llamar hasta tres veces para conseguir que aceptaran el servicio. No es el primer caso que se expedia. En julio se abrieron otros cinco por el mismo motivo, rechazar servicios esenciales sin causa justificada. El hecho de negarse a prestar servicios esenciales -como son el transporte a personas con movilidad reducida, al hospital, al puerto y al aeropuerto- sin causa justificada, está considerado como una infracción muy grave recogida tanto en el artículo 89 de la Ley de transporte terrestre y movilidad sostenible de las Islas Baleares como en el artículo 36 del Reglamento del Servicio de Transporte Urbano de Viajeros en automóviles ligeros de alquiler con conductor del Ayuntamiento de Eivissa. Ambos documentos recogen que las infracciones muy graves deben sancionarse con una multa de 1.001 a 6.000 euros.

Desde la concejalía de Movilidad han recordado que se realiza un control a través del sistema de gestión mediante tecnología de posicionamiento por satélite (GPS) de la flota para revisar los servicios prestados y desechados por los taxistas del municipio con el objetivo de mejorar el servicio público del taxi y garantizar un servicio eficiente y de calidad que llegue por igual a la totalidad de las personas residentes y visitantes de Eivissa.

## 75.000€ para el bono-taxi santanderino

**L**a Federación Cántabra del Taxi y el Ayuntamiento de Santander han firmado un convenio para el programa de bono-taxi para mayores de 70 años. Se destinarán 75.000 euros para su desarrollo. Tal y como explicó durante la presentación de la medida la alcaldesa, Gema Igual, se pretende facilitar la movilidad de los mayores en el ámbito urbano. En este sentido, ha señalado que el bono-taxi es una ayuda pensada para que personas con dificultades para el uso del transporte urbano colectivo puedan utilizar el taxi en sus desplazamientos. Las ayudas tendrán un importe máximo de 10 euros por persona, que se distribuirán en dos servicios como máximo dentro del término municipal, siendo por cuenta de

la persona interesada tanto el abono del importe que supere dicha cantidad como los servicios prestados fuera de Santander.



Gema Igual, alcaldesa de Santander y Manu Andoni Ruiz, presidente de la Federación



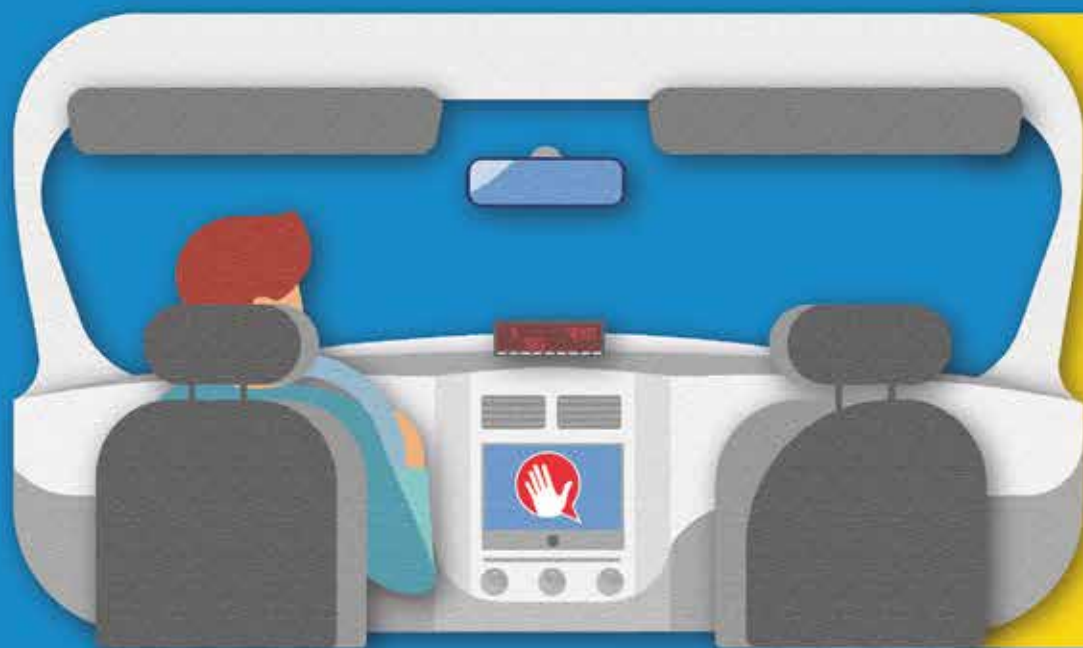


Radioteléfono  
**pidetaxi**  
tu app para pedir taxi

# ¿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

## Se alargan los plazos de entrega de nuevos vehículos

**H**asta siete meses de espera para la entrega de un vehículo electrificado nuevo y cinco meses y medio para uno de combustión. Esos son los plazos medios que se alcanzan en las cinco grandes economías europeas, justificados por la guerra de Ucrania y los problemas en las cadenas de producción por la falta de materias primas y falta de microchips. Según datos ofrecidos por promoCAR de Kantar a Sumauto, especialista en portales de automoción, el plazo de entrega de un vehículo electrificado en junio de 2022 era de 205 días frente a los 163 de un vehículo de combustión. Estos plazos se han elaborado analizando la media de entrega de coches nuevos en Alemania, España, Francia, Italia y Reino Unido. Las razones por las que se demora más un coche electrificado que uno de combustión térmica radican en el mayor retraso en sacarlos de fábrica por la falta de medios. Este retraso se ha incrementado aún más en la primera mitad de lo que va de año en comparación con los coches de combustión. Esto ha provocado que se haya aumentado la demanda en el mercado de ocasión, ya que según datos de Green Car Monitor VO de Autobiz para Sumauto, la disminución del stock de los vehículos de ocasión se acerca al 40%. En el caso del taxi, no son pocos los taxistas que también están encontrando problemas a la hora de renovar su vehículo para prestar servicio por los elevados plazos de entrega que ofrecen las marcas ante la crisis de la cadena de producción.



La guerra y la crisis de los microchips están marcando los plazos

## Paralizada la ejecución del embargo de un taxi



**E**l Juzgado número 3 de lo Contencioso-Administrativo de Zaragoza ha paralizado, de forma cautelar, la ejecución del embargo y eventual subasta de una licencia de taxi de la capital aragonesa. El taxista tenía una deuda con la Tesorería de la Seguridad Social de 6.620 euros que se iban a poder pagar, previsiblemente con la subasta de su licencia de taxi. La decisión del juez, novedosa hasta ahora, busca evitar que el taxista se quede sin su herramienta de trabajo y principal o única fuente de ingresos para poder afrontar la deuda. La paralización cautelar de la ejecución del embargo busca evitar perjuicios que en el futuro sean irreparables para el profesional.

El Juzgado ha solicitado al taxista una caución de 1.000 euros, que van a ser aportados por la Asociación Provincial de Autotaxi de Zaragoza. El objetivo de la organización es que el taxista pueda salir del bache. Desde el taxi consideran que esta decisión judicial para el sector es trascendental, ya que normalmente embargos por deudas con la administración pueden acabar con las licencias de taxi subastadas. En este caso, el taxista adquirió la suya en el año 2009 por 145.745 euros y para ello tuvo que pedir un préstamo que aún no ha terminado de pagar. La razón por la que el taxista se ha retrasado en los pagos se debe a un problema de salud de su madre que le impide trabajar una jornada normal, según recoge el citado medio. Por eso, desde la defensa del taxi consideraban desproporcionado que una deuda de poco más de 6.000 euros se intentase cubrir con una licencia de taxi de mucho más valor.

## Uber quiere trabajar con el taxi de Bruselas

**A**penas unas semanas antes de que el sector se manifestara en Bruselas para pedir explicaciones a la Comisión Europea tras la publicación de los Uber files, esta plataforma abre sus servicios al taxi. Con esta decisión pretende adaptarse a la legislación vigente en la capital belga que busca una unificación del estatuto entre los vehículos de contratación y los servicios tradicionales de taxi. Aunque con reticencias desde el sector, ya que no se conocen aún plenamente los detalles del acuerdo, los conductores de taxi de Bruselas que quieran podrían apuntarse a una especie de lista de espera para poder comenzar a trabajar con Uber.



La app quiere adaptarse a la nueva normativa

# 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**

# Taxis gratuitos contra la vi

**El Ayuntamiento de Maracena, de la mano de Pidetaxi Granada, ofreció durante sus fiestas celebradas este pasado mes de agosto, viajes gratuitos a las mujeres para que regresaran seguras desde el Recinto Ferial a sus casas, o para que acudiesen a este punto desde sus domicilios. Las usuarias solicitaban sus tickets en un llamado Punto Violeta, que estaba situado junto a las casetas disco en la zona de celebración. Juanjo López Pérez, vicepresidente de la emisora, considera que este tipo de iniciativas son muy buenas oportunidades para el taxi.**



*El Ayuntamiento de Maracena y Pidetaxi Granada facilitaron taxis gratuitos a las mujeres durante las fiestas*

La localidad granadina de Maracena bonificó el 100% del servicio de taxi dentro del término municipal a aquellas mujeres que, durante las fiestas del municipio, querían regresar seguras a casa en un taxi. Previamente debían solicitar los tickets para disfrutar de estos servicios bonificados en el Punto Violeta del Recinto Ferial, instalado por el Ayuntamiento junto a las casetas disco.

La iniciativa se llevó a cabo tras un convenio firmado con Pidetaxi Granada, y estuvo disponible el 12,13,14,15 y 16 de agosto desde las 22.00 hasta las 6.00 horas. De esta forma, muchas usuarias pudieron regresar a sus domicilios en un taxi seguro y financiado al 100%, y cuyo conductor comprobaba que entraban de forma segura en el portal de su domicilio.

Juanjo López Pérez, vicepresidente de la emisora de taxis granadina, explica en esta entrevista concedida a La Gaceta del Taxi cómo surgió la idea y por qué desde el sector entendieron que era una buena oportunidad, no ya solo de demostrar que el taxi está del lado de la sociedad en sus luchas contra las lacras sociales, sino también de acercar a más usuarios y usuarias las ventajas del servicio de taxi.

**Gaceta del Taxi.** - ¿Cómo surgió la idea de bonificar el servicio de taxi a las mujeres du-

**“El taxi está siempre para todo y para todos”**

rante las fiestas de Maracena?

**Juanjo López Pérez.** - Antes de la pandemia, en unas ferias que se celebraron en 2019 ya hubo una primera ocasión en la que se realizó algo similar, aunque no exactamente como se ha hecho ahora. Pero sí se creó esa idea de un “Punto violeta” para trasladar a las mujeres jóvenes a sus domicilios durante las noches de festejos. Pero este año lo hemos ampliado y perfeccionado más.

**G.T.-** ¿Cómo se dio forma a esta idea?

**J.L.P.-** El Ayuntamiento de Maracena quería implicarse, quería subvencionar el servicio a las mujeres y desde nuestro punto de vista se daban las circunstancias idóneas. Este pueblo, que está adherido al área de prestación conjunta de Granada, es como un barrio de la capital granadina. Es de los que más habitantes tiene dentro del área metropolitana y está concentrado, no tiene núcleos poblacionales dispersos. Eso favorecía el hecho de que se pudiese llevar a cabo

# Violencia machista

## “La gente sale de fiesta como si fuera el último día de su vida”

esta iniciativa porque a la hora de calcular los precios de los servicios era más cómodo. El problema a lo mejor que se podía dar es cuando a lo mejor iban dos chicas en el coche e iban a puntos distintos, pero se solucionó dando a cada una de las chicas un ticket y cada ticket tenía un valor, dejando todo el trayecto cubierto.

**G.T.-** ¿Cómo se pusieron en contacto con los responsables del municipio?

**J.L.P.-** La Concejalía de Igualdad de Marcena se puso en contacto conmigo. Nos comentaron la idea que tenían y nos preguntaron cómo podríamos hacer el transporte seguro. Tuvimos varias reuniones para ver de qué forma lo podríamos hacer, y fue cuando pensamos en dar un ticket a las chicas que se acerquen al Punto Violeta. Allí la técnica de Igualdad valoraba cada situación. Es cierto que estaba sobre todo enfocado para mujeres jóvenes, pero también algún chico lo ha podido utilizar. Valoraba cada situación, aunque en un principio estaba orientado a mujeres más jóvenes con un nivel adquisitivo más bajo.

**G.T.-** Cuando se conoció la noticia, no faltaron críticas de parte de la gente que no estaba de acuerdo, ¿cómo le afectaron esas opiniones?

**J.L.P.-** Una de las críticas que hemos escuchado es que los chicos son los que sufren más asaltos durante las noches. Y no podemos negarlo. Pero esta iniciativa era de la Concejalía de Igualdad, no estaba enfocado al tema de la seguridad ciudadana, era para prevenir la violencia machista y agresiones sexuales. Nosotros entendimos que era oportuno formar parte de esta iniciativa y si lo enfocamos desde el punto de vista de las agresiones sexuales, las principales víctimas son las mujeres. Sabíamos que iba a haber polémica, pero nosotros

como colectivo del taxi estamos encantado de que cuenten con nosotros en este asunto para colaborar en lo que haga falta.

**G.T.-** También se puede plantear como una oportunidad para mejorar la imagen y captar más clientes de taxi.

**J.L.P.-** Para nosotros estaba claro que era una oportunidad para que la gente nos conozca, sepa nuestro número de teléfono y la aplicación Pidetaxi. Eso nos interesa. Muchas chicas jóvenes que no iban a coger un taxi porque no están habituadas, se acercaban al taxi y han podido ver que somos los mejores profesionales. Al final es una forma de que las chicas jóvenes utilicen el servicio del taxi, que los padres se sientan tranquilos



El servicio de taxi estaba subvencionado para las mujeres durante las noches de la Feria

**ANTI-FRICTION METAL LUBE TREATMENT**

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

**EXCLUSIVAS FORMULAS DISEÑADAS PARA CADA SISTEMA DEL AUTOMÓVIL**

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

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



Las usuarias que querían servirse de la iniciativa debían recoger tickets en el llamado Punto Violeta instalado por el Ayuntamiento de Maracena

por el hecho de que van y vuelven de la feria de forma segura.

**G.T.-** ¿Han calculado ya cuántos servicios o cuántas personas se beneficiaron de la iniciativa?

**J.L.P.-** Estamos en ello aún. Tenemos que hacer aún la facturación, pero por lo que sabemos ha ido bastante bien. Además, hemos ganado no solo el servicio de Punto Violeta, sino a muchos clientes que se acercaban, preguntaban y ya decidían utilizar el servicio aún pagándolo. Los que estaban un poco reacios eran clientes potenciales que al final decidieron subirse a un coche blanco como el taxi y no a uno de color negro.

Para el año que viene como iniciativa ha ido bien me imagino que se retomará el contacto con el Ayuntamiento de Maracena y se volverá a llevar a cabo. Hay otros pueblos interesados, pero tienen núcleos más dispersos y para hacer cálculos de precio resulta más difícil. En Maracena, al ser las distancias más cortas, es más fácil ajustar precios. Pero todo es cuestión de hablarlo, a lo mejor no subvencionan todo el coste, pero sí una parte del servicio. Todo es cuestión de hablarlo.

## “Un servicio solidario”

**G.T.-** Y más allá del nivel económico puramente dicho, la imagen del taxi también se ve reforzada. Esa imagen de estar siempre del lado de la ciudadanía.

**J.L.P.-** Correcto. Recientemente además nos han dado una placa por el trabajo gratuito que hicimos durante la pandemia, trasladando material sanitario, llevando médicos, o incluso trasladando leche materna de las personas

que se prestan a donar. El taxi está siempre para todo y para todos. Sin subir los precios aprovechándose de las desgracias. El taxi es un servicio solidario y siempre está ayudando.

**G.T.-** Su iniciativa en definitiva venía a mejorar la seguridad. Y desde el taxi se nos está haciendo ver que muchos compañeros están siendo víctimas de comportamientos violentos de forma más habitual. ¿En Granada lo han notado?

**J.L.P.-** Después de la pandemia está habiendo más problemas. La gente está más agresiva. Hace poco, por ejemplo, a un taxista le apuñalaron para robarle y no le mataron de milagro con puñaladas en la cara, en la pierna y en el brazo. Más allá de que las cifras de robos hayan aumentado, en general el comportamiento de la gente es más agre-

sivo. Por las noches la gente sale ahora de fiesta como si fuera el último día de su vida, a beber todo lo que puedan, a drogarse todo lo que puedan. Y a veces te lo piensas para salir a trabajar porque te pueden destrozar el coche y el problema que tenemos añadido actualmente es que, si te quedas sin coche, si quieres comprar uno nuevo tardan de 9 a 12 meses en entregártelo. En nuestro caso, por ejemplo y hablando con la junta directiva, de cara al Granada Sound, que es un festival muy potente, normalmente vamos las personas de la junta directiva a organizar para que la gente guarde bien la cola y no haya problema y se haga todo de forma ordenada. Eso lo hacíamos antes los directivos, pero ahora hemos decidido contratar seguridad privada para tener escolta y regular la cola porque la gente está más agresiva que antes.

**G.T.-** ¿Han hablado con las administraciones al respecto de la seguridad?

**J.L.P.-** Hemos hablado, pero nos dicen poco. Disponemos de un botón de pánico que nos coordina con Policía Local, pero para el robo rápido, ese que te ponen una navaja en el cuello, hasta que llegue la policía ya ha pasado todo lo que tenía que pasar. Muchos compañeros están optando por poner cámaras en el coche, que puede hacer que el delincuente se lo piense, pero como ahora tienen que ir con mascarilla, van cubiertos completamente. Cuando vas a comisaría encima no se ve nada. Con el tema de las cámaras, se ha hablado de la posibilidad de ver si se podía subvencionar, pero para que nos den dinero, lo veo difícil.

Javier Izquierdo

## Pueblos de Madrid también ofrecerán taxis gratuitos a sus vecinas

El ejemplo de la iniciativa llevada a cabo en Maracena se ha extendido por otras ciudades de la geografía española. El Ayuntamiento de Ciempozuelos (Madrid) anunció que habilitaría taxis gratuitos para sus vecinas durante las fiestas patronales. El objetivo de esta medida era reducir lo máximo posible los riesgos de abusos sexuales e informó que pondría taxis suficientes para que cualquier vecina de la localidad volviese segura a su domicilio.

Al igual que en el municipio granadino, en Ciempozuelos se instaló un punto violeta, que también se puso a disposición de las usuarias en otros pueblos como Titulcia y San Martín de la Vega. La medida buscaba que las mujeres pudiesen volver a casa de forma segura y estos taxis subvencionados estuvieron disponibles desde el 9 de septiembre por las noches desde las 00.00 hasta las 7.00 horas de la mañana.

La alcaldesa de Ciempozuelos, Raquel Jimeno, confirmó que, pese a que estaba habilitada esta iniciativa para mujeres que por el tema de violaciones o los pinchazos se sintiesen inseguras, también se abrió el abanico a algún joven que pudieran sentir inseguridad y pudieran aprovecharse de este servicio.



**TAXIGO**

**es Ahora**



**FORUS**  
**Taxi**



@ Taxigo.spain

[www.forus.eu](http://www.forus.eu)

[spain@taxigo.com](mailto:spain@taxigo.com)

**MoVer tu Taxi**



**910916699**

# Un verano en Portugal

**Portugal sabe a mar, huele a pasteles de nata y suena a fado. Y aunque hasta hace unos años era un destino turístico poco conocido, ahora se ha convertido en un país que, antes de la pandemia, acogió a 25 millones de visitantes extranjeros, el mayor número hasta la fecha. Esta avalancha de turistas ha provocado cambios en la movilidad de algunas de sus ciudades incorporando vehículos de alquiler con conductor, patinetes y tuk-tuk a su oferta habitual.**



**Q**uien haya estado en Lisboa sabrá que no es una ciudad fácil de caminar. Sus empinadas calles hacen que recorrer apenas medio kilómetro se transforme en una romería, especialmente si la visita a la capital portuguesa se realiza en uno de los agostos más cálidos que se recuerdan. Por eso no sorprende que el tranvía, olvidado en tantas ciudades donde gozó de buena salud durante todo el siglo XIX y parte del XX, siga a pleno rendimiento. Sí que llama la atención cómo se han multiplicado las alternativas de transporte. Si hace unos años, catorce desde la primera y última vez que quien escribe visitó Lisboa, el taxi, el metro, los trenes y los tranvías eran los únicos medios de transporte disponibles, más de una década después uno puede pedir un coche de alquiler con conductor a través de una de las tres plataformas que operan en la ciudad, o subir a un patinete para aligerar el camino o bien alquilar un vehículo de animación turística más conocido como tuk-tuk.

Una fórmula de transporte muy típica de los países asiáticos que se ha consolidado en el país vecino gracias a su versión eléctrica. Su llegada, en 2014, no estuvo exenta de polémica, si bien con el paso de los años la actividad se ha ido regulando e incluso cuentan con su propia organización, la Associação Nacional dos Condutores de Animação Tu-

## Unos 700 tuk-tuk circulan por Lisboa

rística (ANCAT). Actualmente hay cerca de 700 vehículos prestando el servicio en Lisboa por un precio medio de 70 euros que, además de una hora de recorrido, ofrece a los usuarios explicaciones del conductor de los lugares donde se detiene el vehículo. Además, a finales del pasado año, se presentó un Certificado de Formación para los conductores de este tipo de vehículos, expedido por Turismo de Portugal.

Pero el éxito de estos vehículos no se queda solo en su uso como transporte turístico. La empresa holandesa E-Tuk Factory, uno de los principales fabricantes, decidió relocalizar la producción desde Tailandia y situar su fábrica al norte del país luso.

## En auge pero con problemas

En febrero de 2020, justo antes de que estallara la pandemia, Lisboa y Oporto ya tenían más conductores de Uber que taxistas circulando en sus calles. Concretamente, en la capital, el número era un 32% más alto, mientras que en Oporto la diferencia era del



18%. Sin pandemia, ¿qué habría sucedido? ¿Se habrían mantenido esos porcentajes? ¿Habrían crecido? Si en abril de 2020 había 24.909 conductores certificados, la pandemia trajo consigo un aumento más paulatino. El 1 de enero de 2021 eran ya 30.627, según el Instituto da Mobilidade e dos Transportes. La cifra de vehículos actual la desconocemos, pero es evidente que la mayor parte de vehículos se concentran en las dos grandes capitales.

Bajo las siglas TVDE se esconde el “transporte de pasajeros en vehículos descaracterizados a través de plataforma electrónica”, lo que denominaríamos aquí VTC a través de aplicación o plataforma.

Desde el Gobierno se ha anunciado que este año modificarán la normativa que rigen las actividades de este tipo de transportes. Un anuncio que viene a responder a las peticiones llevadas a cabo por el denominado Movimiento TVDE, que agrupa a socios de las plataformas digitales y conductores, y que durante siete semanas ha protestado en las calles.

Entre sus reivindicaciones,, la creación de exenciones para las sobre la edad de los vehículos, ya que, por ley, solo pueden circular con siete años a pesar de que muchos continuarán pagando más allá de esa fecha. También exigen más fiscalización, un impuesto fijo en los servicios y que el valor mínimo por kilómetro quede regulado a través de un decreto ley de forma que se garanticen los costes mínimos de la actividad.

También la Federación de Sindicatos del Transporte y de las Comunicaciones, FEC-TRANS, ha exigido una intervención “más

## El 1 de enero de 2021 operaban 30.627 VTCs

intensiva” de las entidades fiscalizadores del sector de las plataformas electrónicas de TVDE recordando que los conductores se encuentran actualmente “desprotegidos” no existiendo horarios de trabajo con conductores “haciendo muchas horas de servicio para obtener un ingreso digno”. Según la Federación, los contratos “no son formalizados” y cuando lo son, es en un “marco de fragilidad” con el contenido del contrato “subestimado” y con las “reglas alteradas en favor de las plataformas”.

### Cambios también en el taxi

Además, el Gobierno portugués ha anunciado modificaciones en la ley del taxi y una reorganización territorial a nivel intermunicipal. Hace dos años se creó un grupo de trabajo compuesto por 13 entidades relacionadas con los transportes para, precisamente, modernizar el taxi. Este grupo reconoció entonces que el taxi es un servicio público, diferenciándose de otros segmentos específicos del mercado del transporte de pasajeros en vehículos ligeros.

Entre las mejoras, la principal, el sistema tarifario que, según las organizaciones del sector, no se ha actualizado en 10 años. La Associação Nacional dos Transportes Rodoviários em Automóveis Ligeiros (ANTRAL), la Federação Portuguesa do Táxi (FPT) y la

Associação Nacional Táxis Unidos de Portugal (ANTUPE) se han reunido en las últimas semanas con el Gobierno para discutir sobre todo aquellos que puede ser mejorado en el sector.

### Cifras de recuperación

“Estos días estamos trabajando de 9 de la mañana a 9 de la noche. Estamos ante un regreso del boom turístico que ya tuvo varios picos antes de la pandemia”, explica un guía portugués. Y es que todo parece indicar que este año se alcanzará el 85% del volumen de negocio registrado en 2019, cuando Portugal rozó los 25 millones de visitantes extranjeros, el mayor número hasta la fecha.

Los alojamientos turísticos del área metropolitana de Lisboa acogieron en mayor -el último mes con datos disponibles- a 727.473 huéspedes, según el Instituto Nacional de Estadística. Unas cifras muy superiores a las de 2020 y 2021, que registraron 31.727 y 201.015 visitantes, respectivamente, pero todavía por debajo de los datos de hace tres años, cuando se alcanzaron los 788.719 huéspedes.

Entre los turistas, además de los de siempre, brasileños, españoles, franceses y alemanes, estadounidenses, canadienses y holandeses.

“El movimiento de turistas no es comparable al de antes de la pandemia, pero se siente que está mejorando. En los últimos meses no puedo quejarme”, dice un trabajador del sector turístico. “El turismo hace falta”, insistió.



## La mascarilla ya no es obligatoria

Portugal aprobó el pasado 25 agosto el fin de la obligatoriedad del uso de mascarillas y viseras en los transportes colectivos, incluido el transporte aéreo, y también en el taxi y TVDE. En la rueda de prensa posterior al Consejo de Ministros, la Ministra de Salud portuguesa, Marta Temido, aseguró que la medida se ha tomado dada la “evaluación favorable” y la “tendencia estable en el número de casos” de infectados por Covid-19 en el país.

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*
------------------	-------	-----	---------

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

**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**

# Luz verde a la nueva Ley Concursal

**El Gobierno tiene luz verde para poner en marcha la reforma de la Ley Concursal. Los autónomos en concurso de acreedores podrán recibir exoneraciones de deuda de hasta 20.000 euros por Hacienda y la Seguridad Social. Las exoneraciones de deuda se deberán hacer a través de un nuevo procedimiento concursal y no vía judicial, como sucedía hasta ahora.**



La reforma de la Ley Concursal en la que ya trabaja el Gobierno permitirá a los trabajadores autónomos que se hayan declarado insolventes y hayan entrado en concurso de acreedores poder tener exoneraciones de la deuda pública con Hacienda y la Seguridad Social de hasta 20.000 euros.

Estas exoneraciones de deuda se deberán hacer a través de un nuevo procedimiento concursal para acceder a la condonación de hasta 20.000 euros que se tengan con alguna de las administraciones públicas mencionada. Concretamente, serán 10.000 euros en la Agencia Tributaria y otros 10.000 euros en la Tesorería General de la Seguridad Social.

El objetivo de esta nueva ley, que no ha conseguido cumplir ninguna de sus antecesoras, es que la antigua suspensión de pagos, hoy concurso de acreedores, sirva realmente para que empresas con problemas puntuales pero viables en el largo plazo puedan superar dichas insolvencias coyunturales. Es decir, que declararse en concurso no signifique en la mayoría de los casos, como sucede ahora, que la empresa ter-

**Los autónomos podrán exonerar deuda de hasta 20.000€**

mine en liquidación.

La nueva Ley incluye dos aspectos muy importantes para los autónomos. Por un lado, porque abre una nueva vía para solicitar el perdón de una deuda con la administración pública que, hasta la fecha, solo podía hacerse vía judicial.

Este procedimiento, eso sí, solo podrá llevarse a cabo cuando se trate de negocios con menos de 10 empleados. Únicamente estará destinado a las actividades empresariales que tengan un volumen de negocio no superior a los 600.000 euros o un pasivo inferior a los 350.000 euros. Se llevará a cabo a través de un test digital y que deberá ser autocompletado por el trabajador autónomo. Por otro lado, porque el texto inicial de la Ley recogía solo 2.000 euros de quitas, 1.000 euros para

cada organismo público. Esto significa que se ha multiplicado por 10 el importe a perdonar.

La transposición de la directiva europea 2019/1023 exigía a España adoptar herramientas para detectar la insolvencia antes de que fuese demasiado tarde y el negocio acabase en liquidación. Para ello, el Gobierno ha desarrollado unos planes de reestructuración dirigidos a evitar la insolvencia, o a superarla, que posibilita una actuación en un estadio de dificultades previo al de los instrumentos preconcursales actuales, como recoge el documento del proyecto de ley que verá la luz próximamente.

En primer lugar, la ley establece “planes de reestructuración”: “un instrumento preconcursal dirigido a evitar la insolvencia, o a superarla, que posibilita una actuación en un estadio de dificultades previo al de los vigentes instrumentos preconcursales”, señala la norma. La introducción de esta figura lleva aparejada la supresión de los actuales instrumentos preconcursales.

También introduce un procedimiento especial para microempresas, al que deben acogerse aquellas que contasen con una facturación de menos de 700.000 euros anuales, un pasivo de 350.000 euros o que tengan menos de 10 empleados. Se ha establecido de facto un periodo transitorio para este tipo de procedimientos simplificados hasta que la plataforma tecnológica donde deberán gestionarse esté funcionando. Sin embargo, el Consejo General de la Abogacía

## También las microempresas podrán beneficiarse

considera que la ley no clarifica suficientemente qué sucederá con todos los casos que se están tramitando o que se presentarán antes de que esté disponible la aludida herramienta informática.

La iniciativa para solicitar los planes de reestructuración corresponde al deudor y exige que “se concurra el presupuesto objetivo” y que se encuentre en “estado de insolvencia probable, inminente o actual”. Se establece la novedad de presentar una comunicación conjunta en el caso de que abarque a varias sociedades dentro de un grupo. Además, la ley también reduce los plazos del procedimiento concursal, facilitando “la aprobación de un convenio cuando la empresa sea viable y una liquidación rápida cuando no lo sea”.

### Segunda oportunidad más difícil

En materia de segunda oportunidad el proyecto incorpora cambios relevantes que suponen un retroceso en materia de derechos para las personas insolventes respecto el modelo vigente a partir de 2015. Solo en el año 2021 fueron 14.000 los casos, según datos del CGPJ.

A pesar de que la Directiva no obligaba a ello, explican desde el Consejo General de la Abogacía Española, se ha aprovechado la transposición para cambiar el modelo de segunda oportunidad en tres elementos muy relevantes. En primer lugar, la nueva regulación incorpora restricciones inexistentes hasta ahora en el acceso de los ciudadanos a la exoneración, con lo que menos personas se van a ver beneficiadas por este mecanismo. En segundo lugar, se limita la exoneración del crédito público, lo que va a impedir una real segunda oportunidad para autónomos y pequeños empresarios que han fracasado en sus proyectos empresariales. A estas personas la nueva Ley solo les dará como opción seguir en la economía sumergida, sin poder empezar de nuevo, crear empleo y riqueza y pagar impuestos. Y, en tercer lugar, la nueva ley prevé un régimen transitorio que obligará a tramitar con la nueva ley los casos que entraron en los Juzgados con anterioridad a su aprobación, norma que contaba con un régimen más favorable a la exoneración.

## Nuevo modelo 345

Entre el 1 y el 31 de enero de 2023, los autónomos que tengan un plan de pensiones o que hayan participado en los nuevos planes de empleo público deberán presentar el nuevo modelo 345. A principios de julio entró en vigor la norma que regula el fondo de pensiones público abierto a los autónomos. Un nuevo instrumento a través del cual los trabajadores por cuenta propia pueden aumentar su capacidad de ahorro para complementar su futura pensión pública, con deducciones más altas de las previstas actualmente con los planes privados. De hecho, la deducción sobre la base imponible pasa de 1.500 euros con la utilización de exclusiva planes de pensiones privados o individuales, a 5.750 euros con la utilización tanto de planes de pensiones privados y/o con la participación en los planes de empleo públicos, que pueden ser promovidos por diferentes asociaciones, colegios profesionales u organismos.

Para que los autónomos puedan beneficiarse del fondo público de pensiones deberán adherirse a uno que haya puesto en marcha una promotora. Estas pueden ser desde asociaciones de trabajadores autónomos, hasta colegios profesionales, pasando por mutualidades vinculadas al trabajo por cuenta propia. En este sentido, la Federación Nacional de Trabajadores Autónomos (ATA) fue la primera, junto a VidaCaixa, de poner en marcha un Plan de Empleo Público para que los trabajadores por cuenta pudieran beneficiarse de este nuevo instrumento público.

Antes de que entrase en vigor la ley que regula el fondo público de pensiones, los autónomos solo podían disponer de un plan de pensiones si lo hacían de forma privada e individual. Ahora, con la nueva Ley Reguladora de Fondos de Pensiones de Empleo, los trabajadores por cuenta propia pueden acceder a planes de pensiones públicos con garantías del Estado.

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



VALORACIÓN  
SIN COMPETENCIA

Señor González ☎ 670 91 43 91

## Septiembre, mes de la movilidad sostenible



José Luis Martínez-Almeida, acompañado por el delegado de Medio Ambiente y Movilidad, Borja Carabante y por el gerente de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid, Alfonso Sánchez

Bajo el lema “Mejores conexiones”, se celebra la Semana Europea de la Movilidad del 16 al 22 de septiembre. Una campaña de sensibilización sobre movilidad urbana sostenible de la Comisión Europea. En Madrid, días antes de que diera comienzo, se inauguró la electrolinera más potente de España, en el complejo Canalejas 360, con una potencia instalada de 2,5 MW y con un total de 12 puntos, cuatro de ellos de recarga ultrarrápida de última generación de hasta 400KW.

Situado en pleno corazón de la capital, Canalejas 360 pretende convertirse en un referente en este tipo de instalaciones y responde a la creciente demanda de puntos de recarga para vehículos eléctricos en la ciudad. Durante la inauguración, el alcalde de Madrid, José Luis Martínez-Almeida ha destacado que este centro que ahora se inaugura “es el kilómetro cero de la electrificación de las ciudades en España”, fruto y “referente de la colaboración público-privada”, que “ratifica la apuesta del Ayuntamiento de Madrid por seguir trabajando en la electrificación y en el proceso de transición energética”.

Este hub, que supone la integración de todos los servicios de movilidad y de distribución de última milla en la capital, facilitará a los madrileños la posibilidad “de ir al centro en vehículos eléctricos, ya sean propios o compartidos y de recoger paquetes”, entre otros servicios. Canalejas 360 está llamado a ser “un icono” de la movilidad eléctrica urbana y “una señal de identidad de Madrid” en cuanto a políticas de

sostenibilidad, en palabras del alcalde de la capital.

Para el proceso de carga, los usuarios podrán realizar sus gestiones fácilmente a través de la aplicación Electro-EMT, diseñada por la Empresa Municipal de Transportes para toda la red de recarga que gestiona. Los precios de recarga para los puntos de 400 KW es de 0,69 céntimos el KW/hora; 0,49 céntimos KW/hora para los puntos de 200 KW, y de 0,40 céntimos KW/hora para los cargadores de 50 KW.

Los usuarios pueden acceder, activar, reservar y pagar la recarga eléctrica a través de la aplicación para smartphones Electro-EMT. Igualmente, la app permite un guiado hasta la estación de carga elegida, así como el acceso al historial de recargas y facturas.

Constituido como gestor de carga público, EMT incluye la recarga eléctrica en su oferta de servicios de movilidad y contribuye, con un importante impulso, a la transformación de la movilidad en la ciudad de Madrid.

La electrificación es un aspecto clave en el nuevo Plan Estratégico de la EMT. Esta hoja de ruta, que marcará el rumbo de la organización hasta 2025, asegura una inversión histórica del Ayuntamiento de Madrid: más de 1.000 millones de euros para acometer una verdadera transformación tecnológica.

Los objetivos corporativos del plan marcan la estrategia hacia una organización verde y descarbonizada con un modelo energéticamente sostenible, orientada al cliente, financieramente sostenible y profundamente innovadora en cuanto a tecnología.

**“Este hub es el kilómetro cero de la electrificación de las ciudades en España”**  
Martínez-Almeida



Si quieres  
visibilidad  
para tu MARCA,

**BÚSCANOS EN**

**NUEVO RÉCORD**

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

**Gaceta**<sup>TAXI</sup>.com  
del



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**