

La **Gaceta** TAXI

La primera revista del sector del

AÑO XXVIII
NÚMERO 319
MARZO 2023

**“Hay que flexibilizar
al taxi para que
compita con las VTCs”**

Borja Carabante,
Delegado de Movilidad en el Ayto. Madrid .

- **Revés judicial para el taxi en el Supremo**
- **Sobran taxis en Sevilla**
- **OVB, un aliado para garantizar tu futuro**

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



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



También en
iVoox
 Spotify

El futuro empieza ahora

Dice Borja Carabante, delegado de movilidad en el Ayuntamiento de Madrid, que para que el taxi compita hay que flexibilizar su regulación. Pero, ¿qué es realmente flexibilizar? Según la RAE este verbo significa darle flexibilidad a algo, que se adapte con facilidad, que algo no se sujete a normas escritas y que sea susceptible a cambios según las circunstancias.

En el taxi flexibilizar es, para el sector, un sinónimo claro de liberalizar. Es decir, hacer libre algo que está sometido a normas estrictas, como el taxi. Y esto es lo que el Consistorio y también la Comunidad de Madrid con su Reglamento pretenden alcanzar.

Sin embargo, las protestas de la mayoría del sector, llevan cuatro en dos meses, evidencian que a los taxistas esta "flexibilización" no les convence. No quieren retroceder en el tiempo, recuperar las 24 horas o incluso eliminar el día de libranza.

Dicen los que legislan que este es el único camino hacia una competencia igualitaria entre taxis y vehículos de alquiler con conductor. Porque, por lo menos en Madrid, queda descartada cualquier posibilidad de regular a los vehículos de alquiler con conductor. Especialmente tras la última sentencia del Tribunal Supremo que ha tumbado la precontratación incluida en la normativa del País Vasco. Un fallo que sienta jurisprudencia y que devuelve a la casilla de salida la posibilidad de incluir esta herramienta en futuras normativas.

En Sevilla, sin embargo, tienen muy claro lo que tienen que hacer con el taxi: retirar unos 300 de las calles. Para ello se ha aprobado el tercer rescate de licencias, con un 80% de los taxistas a favor de hacerlo. De esta manera esperan mejorar la situación del sector, garantizándose así el presente pero también el futuro. Porque como dijo Peter Drucker, "la mejor manera de predecir el futuro es creándolo", y qué mejor ocasión de empezar a hacerlo que ahora.

4. Taxómetro

- Con opinión propia

6. Primera carrera

- El delegado de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, Borja Carabante, responde a algunas de las cuestiones que más preocupan a los taxistas y nos asegura que el consistorio no se plantea crear una ordenanza para VTCs.



10. Última hora

- El Tribunal Supremo da la razón a los vehículos de alquiler con conductor y echa atrás la precontratación en País Vasco.



12. Actualidad

- Asegurar el futuro, más sencillo con expertos financieros



14. Entrevista

- @soyladeltaxi, la tiktokera de moda que te explica lo que sucede en el sector



16. Noticias

- ¿Fin de la exención del impuesto de matriculación?
- Último adiós a Miguel Tomás, ex presidente del STAC
- Sube un 15% el taxi en Las Palmas de G.C



22. En marcha fondo

- Nuevo rescate de licencias en Sevilla



26. Homologados

28 Emobility

- La Gaceta del Taxi y CharGuru fomentan el taxi eléctrico



Año XXVIII - Número 319 - Marzo 2023

Edita: GUSPIADA, S.L.

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

Página web: www.gacetadeltaxi.com

Directora: Pilar Glez. Matorra
pgmatorra@gacetadeltaxi.com

Redactora Jefe: Olga Lobo,
olga@gacetadeltaxi.com

Redacción: Javier Izquierdo,
jizquierdo@gacetadeltaxi.com

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

Dpto Comercial: GGM
comercial@gacetadeltaxi.com

Administración: 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



La Gaceta del Taxi



@gacetadeltaxi

Voces críticas frente al nuevo sistema económico europeo (I)

Manu Sánchez

Responsable Geet
Plataforma en defensa
del servicio público del taxi



El futuro de la UE



En las primeras décadas de la integración europea, la necesidad de lograr un equilibrio entre la creación de mercados y la política social fue en gran parte ignorada porque ambas eran independientes una de la otra. El consenso era que la labor principal de las instituciones europeas sería incrementar el grado de apertura de los mercados. El gran error del proyecto europeo fue asociar su suerte al orden neoliberal.

Una vez que este orden social se quiebra tras la Gran Recesión, lo hace también una UE imbuida desde los años noventa del siglo pasado de altas dosis de ortodoxia neoliberal y volcada en la defensa de los intereses del capitalismo financiero. Aunque el proceso viene de largo, es a partir de entonces, cuando se abandona el tan cacareado 'modelo social' preocupado por la defensa de los derechos sociales y que logra cristalizar en los Estados de bienestar. A partir de ese giro, la apuesta que se hace es por una integración supranacional abierta a los mercados mundiales con el propósito de situar a Europa en posiciones competitivas en el marco de una globalización tecnológica (neoliberal).

Pero esa apuesta, según nos explica Santiago Álvarez, dio lugar a una UE incapaz de proteger a su población de las amenazas prove-

“La UE adopta una actitud más agresiva a favor de la creación de nuevos mercados y para ello ataca áreas de política social y laboral que antes no contemplaba” Colin Crouch

nientes de las fuerzas económicas desatadas por la globalización financiera. La puesta en marcha de la Unión Monetaria desatendiendo la coordinación de las políticas fiscales y sin atisbo de voluntad para diseñar un presupuesto común, dejó indefensa a la ciudadanía ante las embestidas del capital financiero y la competencia fiscal de las empresas multinacionales. Sin una base fiscal común y bajo un principio de competencia aplicado a territorios y países, el capital se apodera del proyecto europeo como ámbito para su propio beneficio en deterioro del bienestar de la población europea.

Höpner profesor asociado del Instituto Max Planck para el estudio de las sociedades (MPIFG) Investigación en economía política de la integración europea, argumenta que, la política europea ha cambiado y ha pasado a tener una actitud de insistencia crecientemente neoliberal en la desregulación del mercado laboral sin un desarrollo compensatorio de nuevas políticas sociales. 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 de la Justicia, implantando nuevas políticas explícitas a favor de los movimientos multinacionales.

Para Fritz W. Scharpf, 1999, la capacidad de resolución de problemas, y por tanto la legitimidad democrática de los gobiernos nacionales se está debilitando por los procesos duales de integración legal y económica en Europa. Aunque las instituciones europeas en su forma actual pueden transmitir una legitimidad orientada a los resultados, las políticas que de hecho pueden adoptarse en estas condiciones tienen una capacidad de resolución de problemas muy limitada. Sin embargo, estas políticas europeas contribuyen a un “déficit democrático” a nivel nacional, ya que los gobiernos se ven cada vez más limitados por las reglas legales de integración negativa y por la competencia económica entre los sistemas nacionales de regulación. Es decir, la constitucionalización de la ley de competencia, la Comisión Europea y el Tribunal de Justicia Europeo han reducido en gran medida la capacidad de las políticas democráticas a nivel nacional para imponer regulaciones que corrijan el mercado sobre el capital cada vez más móvil y sobre las interacciones económicas. El profesor Colin Crouch, argumenta en La búsqueda de Europa “Visiones en contraste” que la política europea ha pasado de una estrategia para mantener el equilibrio entre la ampliación de las fuerzas del mercado y el desarrollo de la política social a una actitud de insistencia neoliberal en la desregulación y el fortale-

cimiento de los mercados. Este cambio ha tenido consecuencias negativas para el empleo y la política laboral. No se ha abordado correctamente la relación entre el consumo y la seguridad laboral, ni se han determinado las consecuencias que tienen el riesgo y la incertidumbre en la distribución de la renta. Tampoco hay respuesta a las consecuencias de la migración masiva por la admisión de los nuevos Estados miembros de Europa central y del este.

Tengo que decir, que este nuevo escenario, ha provocado consecuencias negativas en los servicios públicos con su secuela de facto y de iure, vistos sencillamente como un obstáculo a superar en aras de una liberalización en la que según dicen las partes interesadas de la nueva economía, se han puesto todas las esperanzas. Es decir, los servicios públicos para las empresas privadas (especialmente para las Plataformas con sus App adheridas) son una golosina muy deseada que irán avanzando progresivamente en detrimento de los ciudadanos. Por consiguiente, vivimos tiempos exponenciales donde la tecnología progresa a una velocidad que la humanidad no ha visto jamás, inclusive podríamos en breve comprobar un colapso del nuevo capitalismo tecnológico. Y para poder llegar a conseguir ese lanzamiento, las nuevas normativas desarrolladas por los legisladores, han ido construyendo textos que ofrecen puertas abiertas a la nueva línea de la competencia, llamada regulación competitiva o positiva apartando la legal y tradicional regulación, denominada por el neoliberalismo regula-



ción restrictiva, pues entienden (de acuerdo a sus intereses) que ésta provoca fallos en los mercados para la cohesión y la unificación sobre los objetivos marcados. De esta manera tan parca se justifica el fin para que los organismos reguladores trabajen en estrecha colaboración con las StartUp en la apertura mediante la regulación competitiva para dar entrada a los nuevos desarrollos fintech (nuevo sistema financiero, la criptomoneda - (bitcoin), etc.), ayudando a estas aplicaciones a salvar los próximos obstáculos y hacer frente a estos desafíos.

TALLERES FAMILY CAR

**FAMILY EUROPA CAR S.L.
MECÁNICA EN GENERAL**



Damos prioridad al TAXI

- ✓ Su taller de confianza en Vallecas
- ✓ Equipo de Profesionales a su Servicio
- ✓ Precios muy Económicos
- ✓ Sellamos tu libro de mantenimiento sin perder la garantía

Nº Registro Especial Talleres Mecánicos M-10521 - CIF B- 86090498

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
40€ + 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 15%, KIT DISCOS Y PASTILLAS HASTA 40%

“No vamos a aprobar ninguna ordenanza



Al delegado de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, Borja Carabante, no le intimidan las preguntas comprometidas. Del eurotaxi a los vehículos de alquiler con conductor, pasando por las regulaciones o la flexibilización del taxi, en esta entrevista se han tocado algunos de los temas que más interesan a los profesionales del taxi.

Borja Carabante, delegado de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid

En su despacho, situado en un lugar emblemático de la capital y custodiando a la diosa Cibeles, Borja Carabante, delegado de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, recibe a La Gaceta del Taxi para analizar la actualidad del sector que, en lo que va de año, ya se ha manifestado hasta en tres ocasiones en contra del próximo Reglamento del Taxi que pretende aprobar la Comunidad de Madrid.

A nivel local, el taxi de Madrid tiene actualmente varios frentes abiertos y de todos ellos hablamos con Carabante, quien se muestra muy preocupado por la situación del eurotaxi en la capital, al tiempo que tiene claro que el futuro del taxi pasa porque sea más flexible para que pueda competir contra los nuevos operadores que han aparecido en el mercado, como las plataformas de VTC.

Gaceta del Taxi.- ¿Qué sensación le dejan las protestas que se han producido en el sector del taxi en Madrid en lo que llevamos de año?

Borja Carabante.- Estas protestas se producen como consecuencia del Reglamento del Taxi de la Comunidad de Madrid y están apoyadas por solo una asociación. Estamos colaborando con el Gobierno regional para trabajar de forma conjunta en ese texto y que sea el mejor posible. Tiene que ir en la línea de no perjudicar al taxi, pero

de VTC porque no es necesario”

darle oportunidades para que pueda competir en igualdad de condiciones con las VTC. Tanto la Ordenanza Municipal que aprobamos nosotros como este texto van en la misma línea de flexibilizar al taxi para mejorar la competencia y competir con las VTC.

G.T.- Sin embargo, la asociación que nombra, FPTM, y un buen número de taxistas están en contra del texto. ¿Por qué?

B.C.- Habría que preguntárselo a ellos, pero ya han manifestado que consideran que la flexibilización, especialmente del horario, y el permitir que se pueda trabajar las 24 horas los siete días de la semana va en contra de las condiciones laborales del sector del taxi. Creo que esa flexibilización lo que permite al taxista es una mayor disponibilidad. Hay cerca de 8.000 VTC circulando aproximadamente a día de hoy en Madrid. Por tanto, también tenemos que reforzar al taxi permitiendo que pueda trabajar en determinadas

“Este Ayuntamiento ha flexibilizando los descansos y fines de semana”

ocasiones. Este Ayuntamiento ha flexibilizando los descansos y fines de semana. En fines de semana, en horario nocturno, a nuestro juicio hay un problema de oferta y demanda. Es necesario que haya más taxis y creo que el decreto de la Comunidad de Madrid va en esa línea, de flexibilizar las condiciones para que se pueda competir en igualdad de condiciones y que pueda acomodarse la oferta a la demanda.

G.T.- Es decir, que el Ayuntamiento de Madrid no ve con malos ojos que desaparezca la letra del taxi que pondría fin a los días de

libranza en los taxistas de la capital.

B.C.- La Comunidad de Madrid está avanzando en flexibilizar al taxi para que pueda competir en igualdad de condiciones con las VTC y es por ahí por donde debemos ir. Ha habido otros Ayuntamientos y otras Comunidades Autónomas que han decidido regular y restringir las VTC, y eso ha hecho que se expulsaran. Como por ejemplo en Barcelona, donde se hizo un reglamento tras el que prácticamente desaparecieron las VTC. Madrid se dirige hacia la convivencia adecuada de los dos, de las VTC y de los taxis.

G.T.- ¿El Ayuntamiento de Madrid va a establecer alguna regulación a las VTC?

B.C.- No vamos a aprobar ninguna ordenanza de VTC porque creemos que no es necesario. Está la Ley de Transporte, que es competencia de la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de Madrid tiene competencia sobre el taxi. Hicimos una Ordenanza del Taxi



Carabante, durante la entrevista concedida a La Gaceta del Taxi, analizando la actualidad del sector



Solucionar la falta de servicio de eurotaxi y flexibilizar el sector, objetivos del Ayuntamiento

que permitía flexibilizar sus condiciones y que le permitía competir con las VTC y es lo que tiene que hacer un ayuntamiento.

G.T.- En ese texto del que habla se introduce el precio cerrado en los servicios de taxi. Ahora, este pasado mes de diciembre se hizo pública una aclaración con respecto a su correcta aplicación.

B.C.- Al principio recuerdo que también hubo resistencia y ahora lo que hemos hecho ha sido adecuarlo. Se puede establecer un descuento máximo de hasta el 15% a ese precio cerrado dando al taxi la oportunidad de poder competir con las aplicaciones de VTC.

G.T.- El régimen tarifario es una seña de identidad del sector del taxi y la posibilidad de aplicar descuentos sobre la tarifa ha generado importante revuelo, incluso la Asociación Gremial del Taxi se ha posicionado en contra.

B.C.- Es verdad que el descuento del 15% ha sido debatido. Me he comprometido con los taxistas a que vamos a dar un tiempo para ver si funciona y si no funciona lo cambiamos con carácter inmediato. Si vemos que no ha funcionado, que no ha cumplido con las expectativas lo cambiaremos. Quiero dejar claro que esta resolución ha sido recurrida por Uber porque desde esas plataformas pretenden que ese descuento pueda llegar hasta el 100% y no quedar limitado al máximo del 15%. Creemos que ese 100% va en contra de la política de competencia que establece que uno no puede establecer precios por debajo del coste y por lo tanto

hemos establecido ese 15% que está sujeto a revisión.

El problema del eurotaxi, objetivo prioritario

G.T.- ¿Qué sucede con los eurotaxis?

B.C.- Con los eurotaxis, y esto lo podemos decir con claridad, estamos preocupados. Estamos viendo que las condiciones de la propia Ordenanza del Taxi no están permitiendo que los eurotaxis sigan creciendo, es más, se está reduciendo el porcentaje. Hemos mantenido varias reuniones con la Comunidad de Madrid para ver si podemos adaptar alguna cuestión también por medio del Reglamento y cómo poder mejorar el porcentaje de eurotaxis que hay en la ciudad de Madrid. También animamos a que las asociaciones de taxistas nos hagan propuestas para poder mejorarlo. Hoy en día el porcentaje es del 5% con respecto a la flota. Dimos unas condiciones específicas para los eurotaxis de poder trabajar más horas para que tuvieran ese beneficio, estamos dando ayudas específicas también para los eurotaxis, pero aun así la rentabilidad económica, desde mi punto de

“Los fines de semana hay un problema de oferta y demanda de taxis”

vista, no les permite compensar la sobre inversión que hay que hacer para tener un vehículo de esos. Tenemos que buscar una solución y tenemos que dar salida y respuesta a esta cuestión.

G.T.- Con la liberalización de horarios que se plantea en el Reglamento, la ventaja con la que cuentan ahora los poseedores de eurotaxi desaparece.

B.C.- Tenemos que buscar alguna solución. Hicimos que esa condición de régimen de prestación especial también la tuvieran los taxistas que adquirieran un coche eléctrico, que todavía siguen siendo muy residuales. El eurotaxi tiene un sobre coste, bastante más elevado, no solo en la compra sino también en el mantenimiento, el combustible, etc. Hay que darles otro tipo de ventajas para que les compense eso. Pero nos tiene seriamente preocupados y en los meses que restan de mandato es, en el ámbito del sector del taxi, mi mayor preocupación.

G.T.- Desde el taxi nos transmiten que el problema no está en el volumen de coches, sino en que además no se están prestando ese tipo de servicios a personas adaptadas por quienes poseen un eurotaxi y gozan de esa ventaja actual de horarios. ¿La solución podría pasar por conceder más licencias, aunque sean específicas de eurotaxi?

B.C.- No deseamos ninguna alternativa. Estamos analizando todas las alternativas y en ese sentido lo comunicaremos a las asociaciones del taxi para que lo hagamos de mutuo acuerdo. Vamos a desplegar todas las alternativas posibles y poder elegir la mejor para todos.

G.T.- ¿Qué valoración hace de la renovación de la flota del taxi de Madrid?

B.C.- En este último mandato se ha renovado el 40% de la flota. 6.200 taxis se han renovado durante nuestro mandato, con ayudas del Ayuntamiento. Hemos dado 15 millones de euros para estas ayudas de renovación de la flota y creo que la transformación tecnológica que ha hecho todo el sector del taxi es un ejemplo en todas las capitales europeas. Se ha hecho un esfuerzo extraordinario por parte de los taxistas. Es verdad que la administración ha acompañado, el Ayuntamiento de Madrid ha hecho un esfuerzo durante los últimos tres años. Ha destinado 15 millones de euros. 5 millones para compensar los perjuicios de la pandemia, durante los meses que no pudieron prestar servicio de manera adecuada y otros 10 millones para renovar la flota.

“El eurotaxi es el asunto que más nos preocupa ahora mismo”

El taxi, esencial para Madrid

G.T.- Todas las políticas a nivel continental, sobre todo en las grandes ciudades, están orientadas a la reducción del papel del vehículo privado. En ese sentido, ¿qué importancia cree que puede tener el taxi?

B.C.- El papel del taxi es esencial. En el ecosistema de la movilidad hay muchos actores. El transporte público, los nuevos vehículos de movilidad personal, el coche particular y el sector del taxi, que es absolutamente esencial, que son más de 15.000 licencias que están operando en la ciudad de Madrid. Hay miles de familias que viven de ese sector. No podemos prescindir de ningún actor, pero menos aún del sector del taxi. No solo es un actor esencial en la movilidad, sino que es esencial en la actividad económica, en el empleo y en la imagen de Madrid. Muchas veces la primera imagen que se lleva un turista cuando llega a Madrid es la imagen que le da el taxi.

G.T.- Una imagen, la del taxi y sus profesionales, que es indudable que ha mejorado mucho durante los últimos años.

B.C.- Ha mejorado mucho. La calidad del servicio ha mejorado, la percepción del servicio ha mejorado, la atención del taxista ha mejorado, la tecnología, los vehículos, etc. Creo que se ha profesionalizado en los últimos años de una forma muy importante y esto hace que si le damos los instrumentos va a poder competir con cualquier otro medio de movilidad sin ninguna duda.

G.T.- Si la calidad ha mejorado, el volumen de servicios en los últimos meses ha mejorado, ¿por qué no hay un acuerdo y sigue habiendo este choque entre una parte importante del taxi y la administración?

B.C.- No sé la razón. Cuando hablo con los taxistas están relativamente satisfechos. Nosotros aprobamos una Ordenanza, y nadie se echó a la calle contra ella. Ofrecimos una suficiente satisfacción que, aunque no era del 100%, sí que llegamos a un acuerdo o un texto de consenso. La actividad económica en Madrid se ha activado muchísimo y por tanto los desplazamientos también. Está creciendo de manera notable la movilidad y el sector del taxi también está creciendo. Las expectativas del taxi son buenas y a mí también me cuesta comprender las movilizaciones, cuando a mi juicio no hay motivos para hacerlo.

G.T.- Ahora que prácticamente expira su mandato antes de las elecciones, ¿qué valoración hace con respecto a su trabajo sobre el sector del taxi en estos cuatro años?

B.C.- A mi juicio es muy positiva porque hemos sido capaces de afrontar la transformación que las grandes ciudades estamos sufriendo en el ámbito de la movilidad. Hemos sido capaces de integrar todos los modos de transporte donde, como decía antes, el sector del taxi es un elemento fundamental y esencial, y le hemos dado de instrumentos para poder transformarse, modernizarse. Ahora tenemos que mejorar las expectativas del taxi y lo que más me preocupa en estos momentos y quiero recalcarlo es el tema de los eurotaxis donde tenemos que buscar una solución y dar respuesta a las necesidades de las personas con movilidad reducida.

Javier Izquierdo

PLANIFICA

Tu futuro con 
20 AÑOS CONTIGO 



SOLICITA UNA ENTREVISTA

Nuestros consultores analizarán cada caso de forma personalizada para encontrar la herramienta perfecta



ACOMPañADO A CADA PASO

Te asesoramos en cada paso. Estaremos a tu lado para ayudarte a tomar la mejor decisión para tu futuro



LAS MEJORES HERRAMIENTAS

Trabajamos con más de 24 compañías y disponemos de un amplio abanico de posibilidades



FUTURO ASEGURADO

Ahora es el momento de pensar en el futuro. Con nuestra ayuda, garantiza una jubilación sin sobresaltos

CLIENTES CON NOMBRES Y APELLIDOS



628 42 40 52
645 32 48 88

www.ovb.es

Anulada la precontratación mínima VTC

El Tribunal Supremo golpea al taxi y respalda a las VTC



Los magistrados del Tribunal Supremo dan la razón a las plataformas de VTC frente al taxi

Importante varapalo del Tribunal Supremo al sector del taxi. La precontratación mínima obligatoria de 30 minutos establecida en el País Vasco a las VTC ha sido anulada por el Alto Tribunal, que considera esta medida de desproporcionada y que limita el acceso al mercado a este tipo de vehículos. “La sentencia es muy mala”, advierten desde el taxi, que lamentan que el Supremo haya cambiado de opinión con respecto a sus propias sentencias de 2018.

El Tribunal Supremo, de esta forma, ha dado aire a las aspiraciones de las empresas de vehículos de alquiler con conductor (VTC) en nuestro país. En una sentencia publicada el pasado 24 de febrero, el Alto Tribunal, por medio de su Sala Tercera de lo Contencioso-

Administrativo, ha declarado nulo el decreto del País Vasco que introducía una precontratación mínima obligatoria de 30 minutos para los vehículos de alquiler con conductor (VTC).

La medida aprobada por el Ejecutivo vasco en 2019 fue anulada por el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco (TSJPV) tras un recurso presentado por la plataforma Uber. Tanto el Gobierno Vasco como la Federación Vasca del Taxi y la Asociación Nacional del Taxi (Antaxi) recurrieron en casación al Supremo que ahora les ha rechazado este recurso.

El Alto Tribunal, que celebró la vista de este procedimiento el pasado 24 de enero, considera que el hecho de establecer

una precontratación mínima de 30 minutos a los servicios de VTC es “excesiva y desproporcionada” y limita su acceso al mercado. Además, entienden los magistrados que estas medidas son “incompatibles” con el derecho a la libertad de empresa y no cumplen con los requisitos marcados para establecer restricciones y que aparecen en la Ley de Garantía de Unidad de Mercado (LGUM).

La precontratación de 30 minutos supone, a ojos del Supremo, “una limitación muy notable para el ejercicio de esta actividad empresarial, ya que el cliente busca la prestación de este tipo de servicios en el plazo más breve y por el precio más ventajoso posible”. Por ese motivo, entienden también os magistrados que imponer esta restricción podría ser contrario a la libertad de actividad empresarial regulado en el artículo 38 de la Constitución.

Un matiz importante que apunta el Supremo es que la contratación previa queda garantizada por el hecho de que el usuario que quiere contratar el servicio no puede hacerlo directamente con el conductor, sino que lo hace telemáticamente con una empresa de intermediación a través de una app, lo que permite controlar contrataciones fraudulentas.

Junto a la precontratación, el Supremo también ha declarado nula la prohibición de geolocalización de las VTC que había aprobado también el Gobierno Vasco en 2019 y que también había sido anulado por el TSJPV. Indica el Alto Tribunal que el hecho de que los usuarios puedan conocer dónde se encuentran los vehículos es un beneficio para ellos ya que permite optimizar los tiempos de espera.

“La sentencia es muy mala”

Desde el sector del taxi lamentan esta sentencia del Supremo, que consideran que es muy negativa a sus intereses. “La sentencia es muy mala. El Tribunal Supremo se contradice con respecto a su propia sentencia de 2018”, explica Santiago Simón, representan-

tes de la Junta Directiva de la Asociación Nacional del Taxi, y que fue uno de los taxistas que acudió a la vista en el Supremo el pasado 24 de enero.

“En esta sentencia los magistrados entienden que la precontratación es suficiente con el tiempo que se tarda en solicitar el servicio por parte del cliente y que sea elevado a la web de control”, explica Simón, que considera que en esta sentencia el Supremo “hace juicios de valor sin ceñirse a la propia normativa actual, como si hubiera comprado las tesis de las plataformas”.

“Hay una cosa clara: la ley determina lo que es la precontratación, y es el tiempo que pasad desde que el cliente solicita un servicio, se le asigna un coche, y el tiempo que tarda en llegar al usuario. Ahora, con esta sentencia, el Supremo entiende que la precontratación debe ser entendida como suficiente con la mera solicitud vía plataforma hasta la prestación. Sin embargo, hoy eso se hace de forma inmediata”, sostiene el representante de los taxistas.

“En 2018 el Supremo entendía que la inmediatez no era uno de los campos de

La precontratación de Baleares, al Constitucional

contratación de las VTC. Lo dejó bien claro, y ahora dice que ese lapso de tiempo es suficiente para determinar que un servicio es precontratado”, lamenta Simón, que además insiste en que el Supremo se ha limitado en asumir “la doctrina que han impuesto estas plataformas en la sociedad”.

¿Qué va a suceder ahora?

Ahora, una vez conocida la sentencia, falta por saber la eficacia que puede tener en todo el ámbito nacional ya que, recordemos, las decisiones del Supremo sientan jurisprudencia en toda España. “Ahora tenemos recursos abiertos como la precontratación de Elche o la de la Región de Murcia y entendemos que van a caer porque se realizaron

a través de decretos y cabe la posibilidad de que sean recurridos. Las que están en ley, se mantendrán”, explica Simón.

Un tercer procedimiento abierto es el de las Islas Baleares. Precisamente, el mismo día 24 de enero, antes de la vista sobre la precontratación en el País Vasco, la misma sala del Supremo celebró una vista sobre un decreto de las Islas Baleares que impuso una precontratación mínima obligatoria de 30 minutos a 25 VTC provisionales y de ámbito autonómico.

“En el caso de las Islas Baleares, el Supremo ha planteado una cuestión de inconstitucionalidad al Tribunal Constitucional”. Será éste quien establezca si establecer una precontratación vulnera o no el artículo 38 de la Constitución Española. “Recurrieron ese decreto, y como desarrollaba la Ley de Baleares, ahora plantean una cuestión de inconstitucionalidad sobre esa Ley”, explica Simón, que advierte que, cada requisito o regulación que se establezca a las VTC acabará en los tribunales.

Javier Izquierdo

**SI BUSCAS OFRECER EXCELENCIA
VENTE A TRABAJAR CON NOSOTROS
HAZTE SOCIO, ¡SALDRÁS GANANDO!**



TE OFRECEMOS CONDICIONES ÚNICAS
para altas en el mes de febrero
TRES MESES DE CUOTA GRATIS,
solo pagas los servicios



DATOS INMEJORABLES
MEDIA: 20€ x SERVICIO
100 SERVICIOS x COCHE y MES



La mayoría de
nuestros clientes
son del IBEX-35



moveRTI

DISPONIBLE EN
Google Play
App Store

LLÁMANOS 673 378 578 - Pilar Horario: 07:30 a 14:30h
www.radiotaxindependiente.com

OVB

Dos décadas aportando “soluciones” a la carta al ahorro



Álvaro González, director nacional de OVB acompañado de Ángela González, coordinadora de la compañía

La jubilación, una preocupación para todos

Como explica Álvaro González, a diferencia de otras compañías en esta no existe “un único producto estrella porque lo que buscamos es el producto estrella para cada uno de nuestros clientes. Para encontrarlo, se sientan con los clientes, para conocerles, saber sus necesidades y así poder diseñarle un traje a medida”.

Trabajar con más de 24 compañías les ofrece un amplio abanico de productos lo cual les permite ajustarse al máximo a las necesidades de los clientes, especialmente, subraya Álvaro González, a los autónomos, “un sector muy desprotegido a quien ofrecemos herramientas de protección, ahorro y gestión pensando a corto, medio y largo plazo en su futuro”.

“En OVB no encontrarás solo consultores, también compañeros”, señala Ángela González, coordinadora de OVB, para quien la figura del consultor financiero es la gran desconocida en nuestro país.

Rompiendo mitos

Otro de los mitos con los que pretende romper OVB es que la figura del asesor esté asociada, como hace años, con grandes empresas o patrimonios. Explica Ángela González, que al contrario, pretenden desmitificar la figura del consultor acercándola a la economía doméstica de hoy. “Estamos hablando de economías normales, con unos ingresos medios y si quieres ahorrar desde 100 euros al mes [dividiendo esta cantidad en corto, medio y largo plazo] tienes que saber que se puede conseguir contando con un experto que te pueda ir asesorando a nivel financiero y en nuestro caso, sin coste y sin compromiso alguno”.

Si hay una cuestión que preocupa a los autónomos, y a la gran mayoría de los taxistas, es su jubilación. Sin embargo, a pesar de que ésta ha mejorado en los últimos años, lo cierto es que sigue siendo hasta un 40% inferior a la de los asalariados. Además, el 85,3% de los autónomos no supera la base mínima de cotización, un porcentaje que sobrepasa considerablemente el 90% cuando la edad es inferior a los 40 años, y entre los que llevan menos tiempo dados de alta.

Estos datos del Ministerio de Trabajo y Economía Social coinciden con las reflexiones del director nacional de OVB, Álvaro González. “El 90% de los clientes ya no confían en la pensión pública y cada vez son más los que buscan una herramienta privada que les permita mantener su nivel de vida una vez se jubilen”. Sin embargo, ante la abrumadora oferta de posibilidades, es fundamental contar con un experto que acompañen cada paso y ayude a tomar la decisión correcta.

Con sede central en Colonia, Alemania, el Grupo OVB, es una de las empresas europeas líderes en el sector de la intermediación financiera. Desde su fundación en 1970, su eje principal es la consultoría financiera a largo plazo, transversal y, sobre todo, orientada a ofrecer a cada cliente, una atención experta y personalizada sin coste económico.

En España cumplen este año 2023 su XX aniversario, y en este tiempo han logrado ofrecer a sus clientes soluciones a medida con las herramientas más competitivas del mercado, desde la protección personal de sus ingresos, hasta la planificación financiera a corto, medio y largo plazo.

“Los autónomos desconfían del sistema público de pensiones”

Productos para cada perfil

Para los taxistas existen multitud de productos que deben analizar si encajan o no con su perfil concreto. El problema con el que se encuentran a menudo en OVB es que muchos clientes eligen un plan concreto simplemente porque alguien se lo ha recomendado, pero no tiene por qué encajar con sus expectativas, incluso puede llegar a ser perjudicial para su salud financiera.

Porque igual que cuando se te rompe una tubería no intentas arreglarla tú mismo, sino que acudes a un especialista, con la economía doméstica debería ser igual. “Uno no tiene por qué saber cómo funcionan todas las herramientas financieras que existen en el mercado, ni tampoco cuáles son las que mejor encajan con nuestra situación, para eso estamos nosotros”.

La coordinadora de OVB insiste en que para los autónomos, en este caso taxistas, “lo más importante es ver y analizar todas las posibilidades que existen y que, con todas las opciones y la información sobre la mesa, decidan qué es lo que quiere en su caso”. La clave está, sin duda, en que no se les ofrece una única herramienta, un único producto. Por supuesto, “nosotros le acompañaremos en este proceso para ayudarle a elegir lo que sea más conveniente para él”.

Por enumerar algunos productos, para el Director Nacional, uno de más valorados y adecuados para los autónomos en general, y por supuesto para los taxistas, OVB ofrece los seguros de protección ante una baja laboral. “Muchas veces solemos pensar que no va a pasarnos nada, pero podemos tener una enfermedad sobrevenida que nos impida trabajar, y pasar a facturación cero. Para este imprevisto también aporta una solución OVB sin resultar muy costoso ofreciendo la seguridad y tranquilidad que cualquier autónomo necesita”.

También están funcionando muy bien, apunta la coordinadora, los productos de ahorro como los PIAS que son de los más demandados, los Unit Linked... Otra opción muy demandada es mejorar planes de pensiones ya contratados, que muchos clientes no saben que se pueden cambiar de compañía.

Dudas con las pensiones

La jubilación es una de las cuestiones que más preocupan a los ciudadanos en los últimos tiempos, a los autónomos especialmen-

“Nuestros clientes no son números, tienen nombres y apellidos”

te. Lo atestigua el director nacional de OVB que lleva once años en la empresa y cuando preguntaba si estaban preocupados por la situación de las pensiones públicas, y el 90% me decía que no, que confiaba en el sistema. Sin embargo, ahora el 90% no confía y saben que van a tener que recurrir a herramientas privadas para mantener su nivel de vida en un futuro. Creo que a pesar de las reformas, desconfían del sistema y saben que tienen que optar por otras fórmulas de ahorro y gestión y están muy dispuestos a hacerlo. Simplemente la clave es encontrar la herramienta que mejor encaje.

“En el caso concreto de los planes de pensiones, como ha mencionado antes nuestra coordinadora, mucha gente no sabe que se pueden traspasar”. Es decir, tú tienes este producto con tu banco pero puede que ahora haya mejores opciones. “Eso también podemos estudiarlo y mejorarlo con las herramientas que nos ofrece el mercado. Pero lo importante es que nos llamen y tener una entrevista con ellos para saber qué buscan y qué se les puede ofrecer”, señalan.

Por eso planificar un plan de jubilación propio, con cierta antelación, es esencial y puede suponer una variación inmensa en términos económicos. Puedes jubilarte con 90.000 o 300.000 euros ahorrando lo mismo en función de la inversión o producto que elijas. “Te puede cambiar la vida”.

Colchón de seguridad

“El futuro es más incierto hoy que hace unos meses”, opina el director. A nivel nacional queda todavía mucho por corregir. Es evidente que existe un problema con la subida de los tipos de interés, que está llevando a muchas familias a no llegar a final de mes. Esto se ha visto principalmente en las hipotecas, que muchos han pasado de pagar 300 a pagar casi 500. Y también supone que mucha gente no puede acceder a nuevas hipotecas.

La tasa de paro sigue estando alta, junto con a la inflación, la subida de los tipos de interés que mencionábamos ha hecho que los mercados se hayan ralentizado.

“Por eso es importantísimo, y es algo en lo que incidimos a nuestros clientes, planificar cuando la situación nos los permite tener un colchón de seguridad” que sirva ante este tipo de situaciones para afrontar estos momentos más delicados con más tranquilidad.

La parte buena es que como en todas las crisis, es un momento de oportunidades en el que también pueden beneficiarse muchas personas que estén dispuestas a invertir. Pero, insisten, es importante planificar adecuadamente para que las crisis nos afecten lo menos posible.

Contar con grandes profesionales con más de 50 años de experiencia en Europa y un altísimo volumen de negocio permite trabajar a OVB cada vez con más entidades, beneficiando al cliente con mayores ventajas, siempre sin perder de vista su principal objetivo, el trato personalizado. Porque como aseguran “nuestros clientes no son números, tienen nombres y apellidos”.



Para estos dos expertos en finanzas es importante contar con la figura del consultor también en nuestra economía del día a día

“El futuro del taxi depende



@soyladeltaxi, una de las referentes creando contenido del taxi en TikTok

La sociedad en la que vivimos cambia a un ritmo vertiginoso impulsada por tecnologías cada vez más innovadoras que hacen que lo que hoy es nuevo, mañana quizás sea viejo. Y, coincidiendo con el mes de la mujer, queremos seguir destacando a las mujeres que trabajan el taxi y, además, se ha convertido en más influyentes en TikTok.

Bajo el sobrenombre de @soyladeltaxi, esta taxista madrileña se ha convertido en una de las creadoras de contenido sobre el taxi que más visualizaciones genera. Preguntándonos por cómo decidió iniciar esta aventura, desde La Gaceta del Taxi quisimos tener un encuentro con esta mujer taxista que lleva ya un tiempo trabajando en que los problemas e inquietudes del taxi trasciendan y vayan más allá del sector a través de TikTok.

Gaceta del Taxi.- Pudimos conocerla a través de las redes sociales y ver el trabajo divulgativo que haces del sector del taxi. Pero antes de nada queríamos saber cómo llegó al mundo del taxi a nivel profesional.

@soyladeltaxi.- Soy de familia de taxistas. Mi padre es taxista y mi abuelo por parte de madre también lo era. Recuerdo que cuando era pequeña mi abuelo siempre me hablaba del daño que hacían al sector del taxi las flotas. Veíamos un taxi por la calle y de repente había un taxi que ponía “no a las flotas” y preguntaba qué era eso y tomé conciencia muy

rápido de cómo funcionaba el sector. Antes de la pandemia, mi padre se iba a jubilar y no sabía muy bien qué hacer con la licencia. Dado que estaba en un momento malo en mi sector y creía que era una buena oportunidad y ya tenía la cartilla porque de vez en cuando echaba una mano a mi padre los fines de semana, pues decidí lanzarme definitivamente al mundo del taxi.

G.T.- Y de ahí, a las redes sociales.

@soyladeltaxi.- Estalló todo el asunto de las VTC y hoy en día todo se mueve en las redes sociales. Veía muchísima información en medios y me preguntaba, dónde se informa la gente porque la información estaba totalmente sesgada. Cuando pasó lo de la huelga en 2019 había muchos periodistas que no se estaban informando. Pasada esa vorágine, la idea de crear videos en TikTok nació un poco por no aburrir a mi grupo de amigos. Estaba mandando audios muy largos explicándoles lo que pasaba y llegó un momento en el que tomé la decisión de subir a redes. Realmente me lo tomé en serio desde comienzos del

año pasado por todos los cambios que iban a venir en octubre con el final de la moratoria del decreto Ábalos. Había muchas cosas que explicar, pero tenía muy claro que mi objetivo no era ni mucho menos el taxista. Al taxista yo no tengo que convencerle de nada. Mi público era el usuario. Eso siempre lo he tenido claro.

G.T.- ¿Con qué periodicidad subes videos a TikTok?

@soyladeltaxi.- Cuando empecé subí los seis primeros videos a la vez. Me los había preparado durante mes y medio y así, si alguien tenía interés, contaba con contenido suficiente. Ahora, como además del taxi ejerzo otra profesión, subo videos cuando puedo. Aunque es verdad que hay una agenda un poco marcada, y con las movilizaciones, aunque no encontraba la forma de enfocar al usuario, al final vi como los medios de comunicación estaban tratando la noticia y ahí decidí subir un nuevo video. Pero en realidad es cuando puedo porque hacerlo, editarlo y subirlo lleva mucho tiempo.

G.T.- Subir algo de calidad lleva mucho más tiempo del que la gente pueda imaginar.

@soyladeltaxi.- Efectivamente. También depende del video porque hay algunos que son más fáciles de producir, pero escribir el guion, encontrar el tono, dar con la duración, etc. Es difícil. Siempre me gusta hablar del asunto con taxistas de Madrid y de Barcelona para que sea aplicable en las ciudades grandes de España. Luego cuando hago los videos relacionados con las VTC también suponen una labor de investigación larguísima.

G.T.- Aunque hemos visto que también tiene perfil en Instagram, ¿Por qué decidió elegir TikTok y no otra red social?

@soyladeltaxi.- Porque Tiktok tienen un poder muy importante que es la viralización. Recuerdo que durante mi primer día en TikTok subí seis videos. Uno de ellos, que era en el que más detallaba y explicaba todas las tramas de las VTCs, en 24 horas tenía 80.000 visualizaciones. Me empezó a seguir gente famosa, había comentarios de profesionales de la televisión. Me generó mucha ansiedad, directores de asociaciones del taxi me estaban llamando a mi número personal, me fui de todos los grupos del taxi. De repente me puse en un foco que 24 horas antes no tenía.

G.T.- Pese a ese shock, no se ha frenado y ha seguido con ello.

“El taxi ha sido su propio verdugo durante muchos años”

de la voluntad política”

“TikTok tiene un poder muy importante, la viralización”

@soyladeltaxi. No me frené pero sí que tengo temporadas en las que pienso que debería subir un video porque hace a lo mejor tres semanas que no abro las cuentas. Es verdad que el objetivo de llegar a más gente más allá del taxi lo he conseguido, pero a la hora de afrontar los guiones nuevos pienso que no represento a nadie en el mundo del taxi. Me cuido mucho en los guiones de intentar representar a todo el sector, cosa que es complicadísima. De lo que más contenta estoy es justamente de eso, de que no he tenido ningún taxista que me haya achacado nada.

G.T. ¿Por qué cree o cuál cree que es la razón por la que el taxi, a pesar de haber mejorado, aún no ha conseguido trasladar todo lo bueno que hace, por ejemplo, ante medios de comunicación más generalistas?

@soyladeltaxi. Creo que es un cúmulo de cosas. En uno de los videos contaba como que al taxi no le hace falta que le venga un verdugo, porque el taxi ha sido su propio verdugo durante muchos años. No ha tenido ni ha cuidado del corporativismo, ni la imagen de marca, y puede ser totalmente entendible porque al final cada taxista dentro de su coche tenía sus propias normas. A día de hoy sí que se ha entendido que el mínimo reside en la excelencia. Pero cómo se entiende la excelencia puede ser de forma distinta en función de cada

taxi. Lo que necesita el usuario depende del usuario y por eso creo que es muy difícil tener contenta a toda la ciudadanía. Y a los medios de comunicación le va a interesar un “salseo”, un titular malo antes que uno bueno, porque da más visitas. Me preguntan mucho cuando voy con el taxi si el sector va a permanecer y yo respondo siempre que no depende del taxista, depende de la voluntad política. El taxista puede hacer mucho, pero si no hay voluntad política detrás va a dar igual.

G.T. Aunque sus mensajes vayan dirigidos a los usuarios, nos gustaría saber ¿cómo ve internamente el futuro del taxi?

@soyladeltaxi. Cuando hago los videos me doy cuenta de que no me puedo deshacer de mi ideal del taxi, y para mi ese ideal es que la licencia es para quien la conduce. Es algo que

he tenido siempre claro porque en mi familia casi nunca ha habido conductores. Comprender como funciona un propietario me cuesta. A la hora de hacer un video, aunque intento abstraerme, no puedo desligarme de lo que para mí sería un ideal, aunque enfocar ahora el canal para hablar bien del taxi, recalcar es una salida laboral súper digna y súper viable.

En canto al futuro, creo que el hecho de que se permita que una persona o empresa pueda tener 50 licencias va a cambiar bastante el sector. El futuro lo marca el taxi hasta donde puede, pero realmente lo va a marcar la política. El destino del taxi en Madrid es totalmente distinto al de Barcelona porque las medidas políticas propuestas han sido totalmente opuestas.

Javier Izquierdo



Gracias a la viralización de TikTok, miles de personas han comprendido la problemática del sector



Muchas horas,
Muchos kilómetros,
Necesitan mucho descanso.

NO DORMIR BIEN, ES NO DORMIR.

TERAPIA CPAP
Cuidamos de ti

Especialistas en el tratamiento de la Apnea del Sueño.

1ª VISITA GRATUITA

900.494.138
www.terapiacpap.com

Hamburgo prohibirá los taxis de combustión en 2025

En 2025, la ciudad de Hamburgo solo permitirá taxis nuevos eléctricos y prohibirá los de combustión. Ya en 2021 se inició un proyecto llamado Future Taxi, que tenía como objetivo promover el cambio de taxis por modelos libres de emisiones. En estos dos años, más de 350 taxis eléctricos, incluidos 25 propulsados con sistemas a hidrógeno, ya están prestando servicio por las calles de la ciudad germana. En un periodo de tiempo inferior a dos años, el porcentaje de vehículos 100% eléctricos en comparación con la flota total ya es del 12%. En términos de emisiones de CO2, se calcula que se habrían ahorrado 2.000 toneladas al año. Desde el sector del taxi, sus representantes ven como un éxito el proyecto iniciado en 2021. Thomas Lohse, CEO de Hansa Taxi, ha asegurado que están “firmemente convencidos de que el futuro de nuestra industria es eléctrico y que esta fecha de cambio es factible”.



En dos años hay más de 350 taxis eléctricos en la ciudad alemana

Hacienda estudia que los taxistas paguen el impuesto de matriculación



M^a Jesús Montero, ministra de Hacienda

La intención del Gobierno de eliminar las ventajas fiscales que no tengan que ver con motivos ambientales para conseguir una mayor recaudación llega también a los taxistas. El Ministerio de Hacienda ha comunicado a Bruselas su intención de retirar la exención fiscal al Impuesto de Matriculación a taxistas. De acuerdo con información publicada por ABC, Hacienda ha confiado a la Comisión Europea sus líneas maestras de la reforma “verde” que piensa implantar en los impuestos de Matriculación y Circulación, una información que “evitó dar a conocer” el pasado mes de marzo de 2022m cuando Bruselas obligaba a emitir un informe para acceder al tercer desembolso de los fondos europeos. Tal y como recoge el citado medio, en esta ocasión el Ministerio ha remitido a funcionarios de Bruselas un anexo con el título “Propuesta de Reforma Hito 390” que avanza el posicionamiento del Gobierno de España respecto a la reforma del impuesto de Matriculación y el impuesto de Circulación.

El Gobierno se estaría planteando una reforma integral del impuesto de Matriculación, que en 2021 obtuvo una recaudación de 468 millones, unas cifras que se podrían multiplicar y llegar hasta los 2.000 millones de euros si se acaba con la exención a ciertos grupos como los taxistas.

La intención del Ministerio de Hacienda podría estar centrada en eliminar todas las exenciones y supuestos de no sujeción que se recogen en la actual normativa y que no tienen que ver con criterios ambientales, eliminando las ventajas fiscales que hoy disfrutaban los taxistas, las empresas de vehículos de alquiler, las autoescuelas o las empresas de atención en carretera. Aún se desconocen detalles de si el nuevo esquema que planea el Ejecutivo también terminaría con la exención que disfrutaban los vehículos poco contaminantes o con emisiones cero

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




VALORACIÓN SIN COMPETENCIA

Señor González ☎ 670 91 43 91

NUEVO DACIA JOGGER



DESDE
15.900€*
Homologado para taxi

Gama JOGGER - consumo mixto WLTP (L/100KM) 4,8-7,8. Emisiones WLTP CO₂ (g/km) 108-137.*Oferta y PVP para DACIA JOGGER 74kW (100CV) ECO-G 5 plazas color blanco glaciar exclusivo para matriculación Auto Taxi. PVP sin impuestos, incluye preparación y descuento por financiar con MFS. Importe mínimo a financiar 7.000€. Permanencia mínima de financiación de 36 meses. Incompatible con otras ofertas. Oferta válida para particulares y autónomos. Dacia recomienda 

Competencia sanciona a Élite Taxi Barcelona con 120.000 euros



La ACCO ha calificado las conductas del taxi de "anticompetitivas"

La Autoritat Catalana de la Competència (ACCO) ha presentado una primera propuesta de sanción contra Élite Taxi Barcelona y Taxi Project por, supuestamente, incurrir en conductas anticompetitivas con prácticas agresivas, denigrantes y de boicot

contra plataformas de VTC. En total, la propuesta de sanción trae consigo una multa de 120.000 euros. Desde las organizaciones del taxi ya han reaccionado anunciando que acudirán a los tribunales. Ahora se inician tres semanas para presentar alegaciones ante esta primera propuesta de sanción de la ACCO. Desde el taxi acusan a la entidad catalana de la competencia de "trabajar al servicio y dictado de Uber" y han dejado claro que este procedimiento se va a judicializar.

Élite BCN y Taxi Project apuntan hacia la directora general de la ACCO, Susana Grau, que según ellos ha dictado "una resolución que va en contra de todos los derechos fundamentales que se llevan por bandera en Catalunya".

"Deberemos decidir si verdaderamente vale la pena iniciar una de las movilizaciones más duras que se han conocido en el taxi o lo dejamos todo en manos de nuestros abogados y esperamos a la sanción firme", aseguran las organizaciones del taxi, insistiendo en que lo que ha hecho la ACCO "es un ataque directo sin precedentes a la libertad de expresión".

El taxi despide a Miguel Tomás, ex presidente del STAC

Miguel Tomás Romero, ex presidente del Sindicat del Taxi de Catalunya desde 1977 hasta 2009, falleció el pasado mes de febrero un histórico del taxi. Fue también durante tres décadas, presidente de la ya desaparecida Confederación Española del Taxi y de la Confederación Europea del Taxi.

Con su muerte, el taxi ha perdido a uno de los dirigentes más legendarios, activos y defensores del sector, como ha recordado el actual presidente del Sindicat, Luis Berbel.

"Socialmente era persona comprometida, militante comunista, que conllevó a darle un carácter reivindicativo y social a la propia organización, donde el sector del taxi no era el motivo principal", ha señalado.

Desde La Gaceta del Taxi queremos trasladar nuestro más sentido pésame a sus familiares y amigos y por extensión al resto de los profesionales de taxi.



Miguel Tomás en una de las últimas ferias del sector

Sube un 15% la tarifa del taxi en Las Palmas De Gran Canaria



Ahora falta por conocerse cuándo se aplicarán estas nuevas tarifas

El Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria ha aceptado la propuesta de subida de tarifas planteada por el sector del taxi y el precio del servicio subirá de media un 14.7%. El Consistorio ha decidido rechazar sus dos primeras propuestas y aceptar finalmente el planteamiento realizado por la mayoría del sector. De esta forma, la bajada de bandera en horario diurno y día laborable pasa de 2,40 a 2,95 euros. Para el horario nocturno, festivos y los días 24 y 31 de diciembre, la bajada de bandera pasa de 3 a 3,65 euros. Los días 25 de diciembre, y el 1 y el 5 de enero, la bajada de bandera será de 4,35 euros por los 3,60 euros de la actualidad. En cuanto al precio por kilómetro, en horario diurno será de 85 céntimos, en horario nocturno pasa de 0,75 a 0,90 euros, y en días festivos se aplicará un precio por kilómetro también de 0,90 euros. Por último, en relación a la hora de espera, en horario diurno pasa de los 14,5 euros a los 16 euros; por las noches y festivos pasa de 15 a 18 euros. Ahora falta por conocerse cuándo se aplicarán estas nuevas tarifas, que aún deben ser justificadas con un informe económico, y eso puede hacer que se retrase hasta el mes de abril.

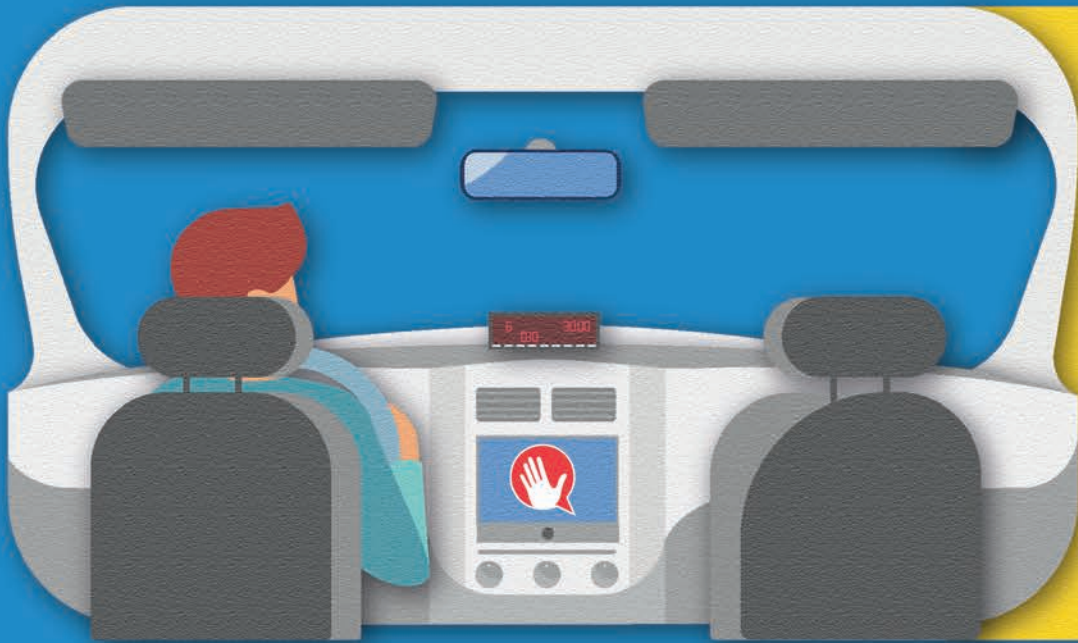


Radioteléfono
pidetaxi
tu app para pedir taxi

¿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 Supremo mantiene en vigor el Reglamento del 19

El Tribunal Supremo ha estimado el recurso de casación interpuesto por la Comunidad de Madrid y la Asociación Madrileña del Taxi (AMT) declarando nula la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid contraria el Reglamento del Taxi que el Gobierno regional madrileño aprobó en abril de 2019.

En una sentencia con fecha del 27 de enero, el Supremo respalda el texto normativo regulatorio del taxi de la Comunidad de Madrid de 2019, anulando la sentencia de la Sección Octava de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid. De esta forma, el Alto Tribunal ha decidido desestimar el recurso interpuesto por la Plataforma Caracol contra el Reglamento del Taxi de la CAM de 2019, que en su momento sí que estimo el TSJM en marzo de 2021.

En concreto, la sentencia del Tribunal de Madrid declaró la nulidad del decreto que modificaba el Reglamento del Taxi en 2019 por omisión del trámite de información pública en la tramitación del Decreto que motivó que el texto aprobado tuviera una redacción distinta a la que figuraba en la primera redacción, que sí había sido sometida al trámite de información pública.

Sin embargo, tanto la CAM como la AMT consideraban que la relevancia de esas modificaciones no debería dar lugar a la nulidad del Reglamento, y es en ese punto donde ahora el Tribunal Supremo les ha dado la razón. Hay que recordar que ya el pasado mes de septiembre, en otra sentencia del Supremo, se respaldó el Reglamento del Taxi de la CAM de 2019, en contra de una sentencia también del TSJM que declaró nulo el citado texto tras un recurso presentado por Federación Profesional del Taxi (FPTM).



Esta es la segunda sentencia que respalda el Reglamento

La CNMC sanciona a dos radiotaxis por la creación de un cartel



La multa asciende a 31.174 euros

La Cooperativa Radio Taxi Murcia y la Asociación Teletaxi Ciudad de Murcia han sido sancionadas por la CNMC por supuestamente haber conformado un cartel al acordar sancionar, e incluso expulsar, a los taxistas que ofrecieran sus servicios a través de otras plataformas. Según explica la entidad reguladora de la competencia en nota de prensa, Radio Taxi Murcia y TeleTaxi Ciudad de Murcia, principales plataformas de contratación telefónica de servicios de taxi en la región, adoptaron un compromiso coordinado de sancionar a aquellos taxistas que prestasen servicios a otras empresas de intermediación y a no admitir a los taxistas expulsados por incumplir el acuerdo en ninguna de las entidades por un periodo de tres años.

El expediente de la CNMC se inició tras varias denuncias presentadas por taxistas de la Región de Murcia. El citado acuerdo objeto de polémica estuvo vigente desde el 1 de diciembre de 2016 hasta el 2 de julio de 2019, cuando TeleTaxi Ciudad de Murcia se disolvió. Radio Taxi Murcia, entonces, en ejecución del acuerdo, sancionó a varios de sus socios y llegó a expulsar a uno de ellos, según explica la CNMC.

A juicio de la Comisión, a través de este acuerdo las emisoras "eliminaron la independencia de actuación que es exigible en los mercados competitivos y lo hicieron con un claro objetivo consistente en evitar que sus taxistas presten servicios a terceras empresas que consideran intrusas en el mercado". Entiende la CNMC que estas prácticas fueron "desproporcionadas y utilizaron un sistema represivo y disuasorio".

Por estos motivos, y al entender que se trata de un acuerdo entre competidores con un claro objeto anticompetitivo prohibido en la Ley de Defensa de la Competencia, la CNMC ha impuesto 31.174 euros de multa a Radio Taxi Murcia. Al disolverse TeleTaxi Ciudad de Murcia en 2019, no se le puede sancionar por la participación en el cartel.



La Gaceta del 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 / 659 40 12 88

“Sobran más de 300 taxis en Sevilla”



Sevilla cuenta actualmente con 2.000 taxis, una de las ratios por habitante más altas de España

El taxi de Sevilla se dirige hacia un nuevo plan de rescate de licencias. Sería la tercera ocasión que en la capital de Andalucía se busca reducir el volumen de taxis que circulan por la ciudad y para ello, dos de las principales organizaciones representativas del sector en Sevilla convocaron el pasado 22 de febrero un referéndum para ver si desde el colectivo se respaldaba o no esta medida de revocación de licencias.

El 80% de los taxistas que acudieron a votar se mostró favorable a que se ponga en marcha lo que se conoce como un Plan de Viabilidad que tiene como objetivo reducir las licencias. La votación, convocada por la Unión Sevillana del Taxi y la Asociación Hispalense Solidaridad del Taxi, se celebró en las sedes de ambas entidades y en ella participaron un total de 856 taxistas.

689 de esos profesionales votaron a favor del plan de rescate de licencias, y 165 votaron en contra. Teniendo en cuenta que dos de los votos fueron en blanco, el 80,50% de los taxistas participantes en el referéndum está a favor de un plan de rescate de licen-

cias y el 19,50% está en contra.

“Quiero agradecer a todos los taxistas la participación y el comportamiento ejemplar que han tenido. Ha sido una jornada muy tranquila”. Fueron las palabras emitidas tras acabar el recuento por David Capelo, presidente de la Unión Sevillana del taxi. “Los compañeros han ejercido su voto y la mayoría ha optado por un nuevo plan de rescate de licencias. Los taxistas han hablado y esta es la voluntad mayoritaria del sector”, indicó.

Asamblea sectorial

Un día antes de esa votación, en el Pabellón de Deportes San Pablo, la Unión Sevillana del Taxi y la Asociación Hispalense Solidari-

El 80% de los taxistas que votaron dieron el “sí” al plan de rescate

dad del Taxi celebraron una asamblea abierta a todo el sector para exponer su postura con respecto a la necesidad de ejecutar este plan de rescate de licencias. A esta asamblea no acudió Élite Taxi Sevilla, que se mostró en contra de esta iniciativa y posteriormente denunció que no fue invitada a tal acto.

David Capelo, presidente de la Unión Sevillana del Taxi, en declaraciones ofrecidas a La Gaceta del Taxi antes de la asamblea, dejó claro que en Sevilla sobran taxis, y que es algo que no dice él mismo, sino que está respaldado por dos informes contratados por el Ayuntamiento de Sevilla que vienen a cifrar en unas 300 las licencias que sobran en la capital andaluza.

“Sevilla es la ciudad de España con más ratio de taxis por habitante. Tenemos estudios que el Ayuntamiento pagó con dinero público donde se calcula que Sevilla, por su población y por lo que genera, debe contar con alrededor de unos 1.600 taxis”, explicó el presidente de la Unión Sevillana. “Actualmente contamos con unos 2.000 y queremos informar a los compañeros y recabar su postura para ver si quieren emprender el que sería un tercer plan de viabilidad para acomodar la flota de taxis a la realidad de la ciudad”; manifestó Capelo.

“Se puede decir que sobran más de 300 taxis en Sevilla”, indicó el representante de los taxistas de Sevilla, una ciudad que desde hace semanas ha liberalizado por las tardes el servicio de taxi, aunque eso no haya frenado las intenciones de la parte del colectivo que piensa que es necesario un nuevo plan de rescate de licencias.

“En Sevilla es prácticamente inviable contratar un segundo conductor porque no es rentable. Tenemos unos meses de trabajo aceptable, pero otros donde el trabajo cae absolutamente”, afirmó Capelo, quien recalcó que “aquí nadie, o casi nadie, se puede plantear contratar un segundo conductor. Por eso pienso que tener una flota acomodada a la ciudad abriría las posibilidades de que muchos compañeros trabajasen con el coche doblado”.

En total son 140 licencias las que contarían con conductores asalariados actualmente en Sevilla, donde sí que puede notar una falta de oferta de taxis durante la noche

Sevilla debería contar, según estudios, con 1.600 taxis

de los fines de semana. “Los titulares hacen su turno de trabajo, pero por mucho que quieran expresirse, están 13 o 14 horas. El cuerpo llega un momento que se rinde y debes irte a casa. Si tuviéramos una flota de taxis ajustada a la realidad, podría facilitar que muchos trabajadores entrasen como asalariados en el taxi”, sostiene el representante.

Por ese motivo expusieron a los taxistas llevar a cabo un nuevo Plan de Viabilidad. “Lo que pretendemos es que al compañero que se jubile, le rescatamos la licencia, de tal manera que no salga al mercado para transmitirla, hasta que acomodemos la cifra de taxis y sea más acorde con la ciudad”, indica el presidente de la Unión Sevillana que pone de ejemplo la ciudad de Málaga, que, con una dimensión similar, el turismo de la Costa del Sol y un aeropuerto de primer nivel, cuenta con 1.600 licencias. “Nosotros tenemos 2.000, estamos sobredimensionados y hace que nuestra actividad no sea rentable, por lo que nos encontramos con la dramática situación de compañeros que se jubilan y llevan seis o siete años para poder vender la licencias”, indica Capelo.

Javier Izquierdo



Imagen de taxistas ejerciendo su voto el 22F en la sede de la Unión Sevillana

Élite Taxi Sevilla se opone a este plan

Frente a la votación convocada por Unión Sevillana y Solidaridad del Taxi en una asamblea abierta el sector, la organización Élite Taxi Sevilla quiso salir al paso y dejar claro su postura contraria a este tipo de medidas.

Tras ponerse en contacto con nuestro medio, desde Élite aseguraron que en la citada asamblea les fue negada la participación. “No nos dejaron asistir porque nos íbamos a posicionar en contra del rescate de licencias”, explicó a La Gaceta del Taxi, Rafael Baena, presidente de Élite Taxi Sevilla.

El representante de la citada entidad quiso dejar claro que la semana anterior a la celebración de la citada asamblea del 21 de febrero, en la que según recalcó solo participaron 300 taxistas, no dejaron que participase Élite por estar en contra del plan de rescate. En esa reunión, a su juicio, se ofreció a los profesionales “información sesgada” e insiste en que “ningún taxista puede decidir libremente si no tiene toda la información de la mano”.

Por ese motivo, desde Élite restan valor a esta votación en la que participaron más de 800 personas pero que, atendiendo al total de personas que componen el sector en Sevilla, representan en torno al 40% del colectivo, y en ningún caso la mayoría.

“Los que acudieron a votar son los que están de acuerdo y quieren el rescate”, explicó Baena, que lamenta además que se promoció este tipo de políticas que “hacen ver que el sector está en ruinas y lo único que provoca es que se devalúe el precio de las licencias”.

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

Preguntas y respuestas sobre el nuevo sistema de cotización

	Tramos de rendimientos netos 2023 Euros/mes		Base mínima Euros/mes	Base máxima Euros/mes
TABLA REDUCIDA	Tramo 1	<= 670	751,63	849,66
	Tramo 2	>670 y <=900	849,67	900
	Tramo 3	>900 y <1.166,70	898,69	1.166,70
TABLA GENERAL	Tramo 1	>1.166,70 y <=1.300	950,98	1.300
	Tramo 2	>1.300 y <=1.500	960,78	1.500
	Tramo 3	>1.500 y <=1.700	960,78	1.700
	Tramo 4	>1.700 y <=1.850	1.013,07	1.850
	Tramo 5	>1.850 y <=2.030	1.029,41	2.030
	Tramo 6	>2.030 y <=2.330	1.045,75	2.330
	Tramo 7	>2.330 y <=2.760	1.078,43	2.760
	Tramo 8	>2.760 y <=3.190	1.143,79	3.190
	Tramo 9	>3.190 y <=3.620	1.209,15	3.620
	Tramo 10	>3.620 y <=4.050	1.274,51	4.050
	Tramo 11	>4.050 y <=6.000	1.372,55	4.139,40
	Tramo 12	>6.000	1.633,99	4.139,40

Con el nuevo sistema de cotización de autónomos ya en vigor, explicamos algunas de las principales cuestiones para los trabajadores por cuenta propia. Desde su entrada en vigor y hasta 2025 se han diseñado unas tablas de cotización transitorias con 15 tramos de rendimientos netos mensuales, que contienen las bases mínimas y máximas que se aplicarán en 2023, 2024 y 2025 en cada tramo.

Serán los Presupuestos Generales del Estado los que establecerán anualmente una tabla general y una tabla reducida de bases de cotización divididas en tramos consecutivos de importes de rendimientos netos mensuales. A cada tramo se le asignará una base de cotización mínima y una base de cotización máxima para cada mes.

Una vez el autónomo seleccione una base de cotización dentro de los tramos establecidos, la cuota mensual podrá experimentar variaciones, puesto que los trabajadores autónomos podrán modificar (hasta 6 veces al año) su base de cotización, en función de la variación de su previsión anual de rendimientos netos.

Los cambios de bases de cotización se podrán realizar también a través del servicio de cambio de base a través de Import@ss, o a través del Sistema RED. Se han establecido un total de hasta 6 cambios al año, cada dos

meses, teniendo en cuenta que los efectos se producen en las siguientes fechas:

- 1 de marzo, si la solicitud se formula entre el 1 de enero y el 28/29 de febrero.
- 1 de mayo, si la solicitud se formula entre el 1 de marzo y el 30 de abril.
- 1 de julio, si la solicitud se formula entre el 1 de mayo y el 30 de junio.
- 1 de septiembre, si la solicitud se formula entre el 1 de julio y el 31 de agosto.
- 1 de noviembre, si la solicitud se formula entre el 1 de septiembre y el 31 de octubre.
- 1 de enero del año siguiente, si la solicitud se formula entre el 1 de noviembre y el 31 de diciembre.

Cálculo de rendimientos

Para calcular los rendimientos se deben tener en cuenta todos los rendimientos netos obtenidos de las distintas actividades que realices como trabajador por cuenta propia, a los que tendrás que sumar el importe de las cuotas abonadas a la Seguridad Social.

El cálculo se realizará según lo previsto en la normativa sobre el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y con algunas especialidades como, por ejemplo, si eres socio mercantil. A estos rendimientos netos y siempre que hayas estado de alta en el régimen especial de autónomos 90 días, se aplicará una deducción por gastos genéricos del 7%, porcentaje que en el caso de socios mercantiles se reduce a un 3%.

Si a 1 de enero de 2023 ya estuvieras dado de alta como trabajador autónomo, podrás comunicar tus rendimientos antes del 31 de octubre de 2023 a través del servicio "Modificación de datos de trabajo autónomo" de Importass.

Para aquellos trabajadores autónomos que causen alta inicial o que no hubiesen estado en situación de alta en los dos años inmediatamente anteriores, habrá una cuota reducida que se definirá en los Presupuestos Generales del Estado cada año. Entre 2023 y 2025 se ha fijado en 80 euros mensuales durante los primeros 12 meses.

La duración de estas cuotas reducidas será mayor para personas con discapacidad o víctimas de violencia machista o terrorismo. Además, será prorrogable en aquellos casos de trabajadores autónomos cuyos rendimientos netos no superen el SMI.

Se podrán realizar hasta seis cambios de base al año



Tratamientos de Fisioterapia GRATUITOS para TAXISTAS

La Escuela Universitaria de Fisioterapia de la ONCE dispone de una clínica dotada con los medios técnicos necesarios para llevar a cabo la valoración y el tratamiento de distintas afecciones: traumatológicas, ortopédicas, reumatológicas, neurológicas, respiratorias, lesiones deportivas, etc.

Si eres taxista, Matías Martínez Olmo te anima a cuidarte

APÚNTATE AQUÍ



Horario de mañana. De septiembre a abril, interrumpiéndose en los periodos no lectivos y en épocas de exámenes de los estudiantes



Clínica de Fisioterapia de la Escuela
Universitaria de la ONCE
Calle Nuria 42, Madrid 28034



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



Jogger	999	100/74kw	15.900€*
--------	-----	----------	----------

PVP sin impuestos, incluye preparación y descuento por financiar con MFS. Importe mínimo a financiar 7.000€. Permanencia mínima de financiación de 36 meses. Incompatible con otras ofertas. Oferta válida para particulares y autónomos.

RENAULT JURADO. Tel. 914 010 549

C/ Alcalá, 187. Madrid



Transit Custom Hybrid diesel	1995	150/	
Transit Custom Hybrid enchufable	1995	150/	
Custom Komby 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



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



IS300h Premium	2.500	218/105	48.500
----------------	-------	---------	--------

*PRECIOS DESDE



E200 Gasolina/ECO	1.991	197	44.500
E 300 Diésel Híbrido/ECO	1.991	197	55.900

Precios Desde. IVA y descuentos incluidos



Leaf 40 Kw/h		150/110	35.569,00*
Leaf 60 Kw/h		217/160	41.069,00*

*PRECIOS DESDE. IVA incluido pero no las ayudas estatales de EV

Marcas y Modelo	C.C.	CV/KW	Euros
-----------------	------	-------	-------



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

*PRECIO DESDE



Megane ST E-TECH	1.600	160	26.550*
------------------	-------	-----	---------

Precios DESDE- No incluye gastos de preparación taxi, ni IVA.



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

F. TOMÉ. T 91 747 82 00 -628 118 569

c/ Tauro 27. Madrid. W: ftome.com



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.



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.



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

**Todavía hay mucho que hacer,
sigamos trabajando juntos**

**Uno es mucho más que nadie,
uno es importantísimo**

AFÍLIATE, AFÍLIATE, AFÍLIATE
tus asociaciones del TAXI te esperan

AGATM 914453281

AETM 915157194

AMT 912871295

FPT 914777021

Euro5 apad.euro5taxi@gmail.com

PLATAFORMA CARACOL seccioncaracol@gmail.com

¡Juntos somos más fuertes!



**Una iniciativa de Matías,
el “Mago Blanco” del taxi**

Acuerdo La Gaceta del Taxi / ChargeGuru

“Para un taxista es fundamental tener un punto de recarga en su domicilio”



Conseguir una flota 100% eléctrica requiere, al menos, de dos factores fundamentales. El primero, que haya una amplia variedad de vehículos eléctricos autorizados para taxi. Y el segundo, contar con una infraestructura de carga que permita a los taxistas dar el paso con seguridad. Con el objetivo de hacer esto más sencillo, en La Gaceta del Taxi hemos firmado un acuerdo con ChargeGuru, empresa instaladora de puntos de recarga para particulares y empresas.

Para Inés Jaén, su responsable de marketing en España y Portugal, “los taxistas pueden ser excelentes prescriptores del coche eléctrico”, y gracias a esta colaboración los profesionales pueden dar el salto al eléctrico de una forma fácil y segura. “Pueden contar con nosotros, estamos para asesorar”, ha señalado Jaén.

Gaceta del Taxi.- ¿Qué esperan de ese acuerdo con La Gaceta del Taxi, un medio que llega a miles de taxistas en España?

Inés Jaén.- Nuestro acuerdo con la Gaceta del Taxi tiene como objetivo ofrecer nuestros servicios de soluciones de recarga a los taxistas. Son los que se pasan todo el día montados en su vehículo y quién mejor que ellos para prescribir una movilidad eléctrica

en las ciudades. Creemos que este acuerdo puede dar grandes frutos. Al final el objetivo es ayudar a los taxistas a pasarse a la movilidad eléctrica y acabar con el mito de que es difícil la instalación. Nos podemos encargar de todo el proceso sin robarles tiempo e independientemente también podemos asesorar a ese taxista que tiene dudas sobre si cambiar a un eléctrico. Pueden contar con ChargeGuru para obtener toda la información que necesiten sobre la instalación de un punto de recarga.

G.T.- Lo fundamental es incidir en que instalar un cargador no es un proceso tan complicado como puede parecer...

I.J.- Para un uso normal de un vehículo que hacemos los ciudadanos, de casa al trabajo, por ejemplo, hemos realizado un estudio y la gente suele utilizar las horas valle para recargar el vehículo. En el caso de los taxistas,

ya depende de sus horarios de trabajo, por ello es fundamental tener un punto de recarga en su domicilio, así durante las horas que no esté trabajando lo podrá recargar. El taxista realiza muchos kilómetros al día y necesita tener un punto de recarga en casa para no depender de puntos de recarga en vía pública. Es cierto que existen parkings públicos donde puedes cargar tu coche gratis, pero posiblemente esto se termine pronto por el aumento del parque móvil de vehículos eléctricos en la ciudad. Al final tener un punto de recarga en casa te libera de tener ese miedo de quedarte sin batería durante las horas de trabajo. Los coches eléctricos actuales tienen unas baterías que ofrecen grandes autonomías de hasta 600 km por carga completa, por lo que no debería suponer una barrera.

G.T.- Y toda la normativa, nacional e internacional, va encaminada al uso de este tipo de coches, ¿no es así?

I.J.- Creo que es interesante comentar que el Parlamento Europeo ha aprobado recientemente que a partir de 2035 no se van a poder vender más coches nuevos de combustión. Aparte de todas las restricciones y normativas anticontaminación que ya existen

“Los taxistas pueden ser excelentes prescriptores del coche eléctrico”

SI PIENSAS EN VERDE
CUANDO TE MUEVES
POR LA CIUDAD



www.maxmobility.es

TU PORTAL PARA ESTAR
AL DÍA DE LAS NOTICIAS
DE MOVILIDAD SOSTENIBLE





en las ciudades. Esto significa que el taxista deberá dirigirse hacia el uso de modelos eléctricos, además, seguramente darán el paso antes que el resto. Ellos son excelentes prescriptores y testeadores. Esto ya pasó con los modelos híbridos, a partir de que los taxistas se sumasen al uso de vehículos híbridos muchos ciudadanos lo hicieron. Los taxistas pueden tener mucha influencia en el resto de la sociedad para incitar hacia una movilidad sostenible. Además, los clientes también lo ven con buenos ojos cuando se suben a un taxi eléctrico, y si no me equivoco, en algunas plataformas para solicitar taxis existe la posibilidad de pedir un vehículo ECO.

G.T.- Poniéndonos en la piel de un taxista que se lanza y compra un coche eléctrico, impulsado por las nuevas normativas. ¿Qué debe hacer o qué pasos debe seguir para contar con un punto de recarga de forma rápida?

I.J.- Lo que buscamos es la mayor simplicidad para el cliente. El taxista lo único que tiene que hacer es ponerse en contacto con nosotros y le vamos a solicitar una serie de datos, como el lugar de instalación, el tipo de residencia (si es unifamiliar o un garaje comunitario), la distancia que hay del contador al punto donde quiere realizar la instalación, etc. Con estos datos los técnicos de ChargeGuru pueden realizar un presupuesto personalizado. Si vemos que con los datos ofrecidos por el taxista no es suficiente, si se requiriese, realizamos una visita previa gratuita a su domicilio para ver y conformar ese presupuesto. A partir de ahí, trabajamos con diferentes marcas de cargadores y dependiendo de las necesidades del cliente le vamos a proponer unos u otros. Por ejemplo, hay cargadores que tienen conectividad Wi-fi, pero imaginemos que el taxista aparca el coche por las noches en un garaje subterráneo sin cobertura. En ese caso, la mejor opción sería un cargador que no necesitase señal.

Otro ejemplo sería la carga a través de la energía solar. Si un taxista cuenta con placas

solares, le recomendaremos un cargador que pueda suministrar esa energía al vehículo, de esta forma se disminuye el coste de electricidad y podría convertirse en un taxista "100% ECO".

Lo que quiero decir es que adaptamos nuestras opciones a sus necesidades reales. Una vez estudiadas, le enviamos el presupuesto al taxista para que lo valide y así ponernos manos a la obra. Nos encargamos de todo el procedimiento, desde el asesoramiento hasta la instalación.

G.T.- Al final lo que busca el taxista con estos cambios es que tampoco le supongan una gran pérdida en cuanto a tiempo que puede invertir en trabajar.

I.J.- Tenemos mucha experiencia en esta área y lo que queremos es que para el cliente sea lo más fácil posible. Además, hay que tener en cuenta las ayudas económicas del Plan Moves, que abarcan tanto la compra del vehículo como la instalación del punto de recarga. Con este plan, los autónomos se podrían beneficiar del reembolso del 70% del total del coste de la instalación del punto de recarga, incluyendo el cargador. En el caso de que un taxista estuviera en un pueblo de menos de 5.000 habitantes, esa ayuda llegaría hasta el 80%. Para las empresas la ayuda es del 30%.

G.T.- ¿Gestionan también la solicitud de esta ayuda?

I.J.- Si el cliente la requiere y nos la pide, la solicitamos nosotros de forma gratuita. Realizamos la gestión, que conlleva una serie de trámites y nuestro equipo de administración lo lleva a cabo.

G.T.- Hay mucho taxista que aún no está decidido por la compra de un coche 100% eléctrico y opta por la compra de un vehículo híbrido. En cuanto a la instalación del tipo de cargador, ¿hay mucha diferencia?

I.J.- Con el vehículo híbrido enchufable (o PHEV) también se puede instalar un cargador eléctrico, en este caso, al ser una batería más pequeña, el vehículo se cargará de forma más rápida.

Lo recomendamos por seguridad y comodidad. Además, el mismo punto de recarga es compatible para híbridos enchufables y 100% eléctricos. Lo que vemos en otros países, es que los conductores que se compran un PHEV, el siguiente coche ya es puro eléctrico, porque ven que la autonomía no es un problema. Por lo que puede ser una inversión a futuro.

Lo que sí que recomendamos, tanto para eléctricos como híbridos enchufables, es que no se haga uso de un enchufe normal para cargar los vehículos eléctricos. Si es un día concreto, que no queda más remedio por la razón que sea, no pasa nada. Pero de forma continuada puede suponer un problema de seguridad por temas de sobrecalentamiento. Además, si se utiliza un enchufe convencional, también se corre el riesgo de que "salten los plomos". Los cargadores de vehículos eléctricos incorporan la función de balanceo de carga dinámica, lo que evita cortes en la luz si se usan otros aparatos eléctricos en casa mientras se carga el vehículo.

“Buscamos la mayor simplicidad para el cliente”

Servicio global

Fundada en 2018 y con presencia en siete países, ChargeGuru comienza su actividad en España a inicio de 2020. La compañía es especialista en soluciones de recarga tanto para particulares como para empresas. Ofrecen un servicio integral, desde el asesoramiento previo hasta la realización de la instalación. Además ofrecen servicios de mantenimiento y supervisión.

Para ello disponen de una amplia red de socios instaladores que les permite dar cobertura a todo el territorio nacional. "Todos estos instaladores están certificados por nosotros", asegura la responsable de marketing, Inés Jaén. "A ChargeGuru nos interesa contar con el máximo de partners posible para poder dar servicio allí donde nos necesiten". Porque aunque la mayoría de las instalaciones solicitadas son en las grandes ciudades y áreas metropolitanas, en ChargeGuru quieren llegar a poblaciones más pequeñas, ya sea para instalaciones de puntos de recarga en garajes comunitarios, viviendas unifamiliares o en empresas a través de ChargeGuru Business Services.



**2 MESES
SOLO
1 EURO**

www.gacetadeltaxi.com

PARA CONTENIDOS DIGITALES EXCLUSIVOS

PROMOCIÓN ESPECIAL

SUSCRÍBETE Y ACCEDE



CUIDAMOS DE TU TAXI
CUIDAMOS DE TU COCHE
CUIDAMOS DE TI



**DISPONEMOS DE COCHE DE SUSTITUCIÓN
PARA EL DÍA DE LIBRANZA**



**MECÁNICA,
CHAPA Y PINTURA**



**CONCERTADO CON TODAS
LAS COMPAÑÍAS DE SEGUROS**



**RECEPCIÓN Y
DEPÓSITO 24 H**



AVDA. DE SAN PABLO, 41 COSLADA
HORARIO 7:00-21:30 H



CITA PREVIA

91 594 88 29

HORARIO NOCTURNO

619 276 990

