

# La **Gaceta** TAXI

La primera revista del sector

AÑO XXVIII  
NÚMERO 320  
ABRIL 2023

## Con el apoyo de VOX se aprueba el régimen sancionador de VTCs

- Borja Musons, presidente del taxi vasco, sobre la última sentencia del TS
- Entrevista a los candidatos del PSOE y UP al Ayto. madrileño



Reyes Maroto, PSOE



Roberto Sotomayor, UP

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



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



También en  
 iVOOX  
 Spotify

## Perseguir la esperanza

Es posible que no sea la primera vez que escribimos que estamos ante un año de importantes cambios legislativos y judiciales. Y es que, en esta lucha de poderes en la que se ha convertido la futura convivencia entre taxis y vehículos de alquiler con conductor, siempre hay un nuevo reto al que enfrentarse y una nueva dirección que tomar.

Así que aquí estamos de nuevo. Viéndolas venir, desde sede judicial y legislativa. De un lado y de otro intentando construir esta nueva fórmula que, aún no sabemos muy bien cómo, permita a los taxistas seguir realizando su labor en un sistema de competencia justo y equilibrado. No obstante, la decisión del Supremo de anular la precontratación en la normativa que regula las VTCs en el País Vasco ha obligado al taxi a rearmarse para continuar la lucha por otras vías tras lo que han calificado de "jarro de agua fría".

Pero no hay que olvidar otra importantísima parte en todo este encaje de bolillos en el que se ha convertido la movilidad. Hablamos de los políticos. Esos que llevan casi desde que comenzó el año en una peculiar pre campaña electoral infinita que nos pone cada vez más difícil diferenciar lo que es genuino de lo interesado, si es que existe tal distinción. Con ellos volvemos a hablar del taxi y de la movilidad en un momento de revolución y cambio.

Y aunque no hay que dormirse en los laureles ante lo que está por llegar, lo cierto es que dormir bien es fundamental para que todo funcione correctamente. Por eso en este número hablamos de una gran desconocida, la apnea del sueño, que afecta a más personas de las que están diagnosticadas y que puede conllevar graves problemas de salud a largo plazo que, en el caso de un taxista, pueden llegar a afectar a su seguridad, y la de los usuarios, en su día a día laboral.

Además, dormir nos permite soñar. Y muchas veces estos sueños o pesadillas nos impulsan a seguir hacia delante, a buscar una solución a un problema aparentemente imposible de solucionar, nos animan a tener esperanza y, lo más importante, a perseguirla.

## 4. Taxómetro

- Con opinión propia

## 6. Primera carrera

- El Gobierno de Isabel Díaz Ayuso ha aprobado el régimen sancionador de la ley de vehículos de alquiler con conductor. El apoyo de VOX, y la introducción de sus enmiendas, ha sido determinante para sacarlo adelante, tal y como recuerda su diputado Javier Pérez Gallardo, con quien hablamos en este número. El régimen sancionador prevé sanciones para las VTCs que oscilan entre los 801 y los 6.000 euros.



## 10. Actualidad

- Tras la sentencia del Supremo dando la razón a las VTCs, entrevistamos al presidente de la Federación Vasca del Taxi, Borja Musons sobre las opciones del taxi y cómo valoran esta decisión judicial.



## 12. Salud

- Plantarle cara a la apnea del sueño para mejorar la calidad de vida



## 14. Noticias

- Nueva app obligatoria para el taxi de Zaragoza
- El Defensor del Pueblo no llevará ante el Constitucional la Ley VTC
- Detenida una banda de ladrones de catalizadores



## 18. Entrevista

- Los candidatos del PSOE y de Unidas Podemos a la alcaldía madrileña, Reyes Maroto y Roberto Sotomayor nos cuentan sus planes sobre el taxi y la movilidad en la capital.

## 24. Al volante

- Vehículos más nuevos para reducir la siniestralidad



## 26. Homologados

## 28 Emobility

- Las últimas noticias en movilidad sostenible



Año XXVIII - Número 320 - Abril 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,  
redacción@gacetadeltaxi.com  
Manu Sánchez

Dpto Comercial: GGM  
comercial@gacetadeltaxi.com

Administración: info@gacetadeltaxi.com

Depósito Legal: M-17.622-1995

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



En La Gaceta del Taxi queremos saber qué pensáis de la actualidad del sector. Comparte tus opiniones con nosotros en nuestras redes sociales

También puedes escribirnos a [redaccion@gacetadeltaxi.com](mailto:redaccion@gacetadeltaxi.com)



La Gaceta del Taxi



@gacetadeltaxi

## Voces críticas frente al nuevo sistema económico europeo (II)

### Manu Sánchez

Responsable Geet  
Plataforma en defensa  
del servicio público del taxi



La corriente crítica sobre el nuevo sistema europeo, ya nos decían que esta nueva línea económica ofrecía un amplio escenario para que los Grupos de pensamiento liberal en el Estamento europeo provocasen en contra de las regulaciones restrictivas y la ordenación de los mercados (ex ante), introducir su principal arma, la regulación competitiva (ex post). Un modelo, -a la carta-, que abanderara los liberales en su política económica en aplicación de todas las ramas; fiscal, comercial, laboral, medioambiental, I+D+i, y por supuesto en tecnología digital, anteponiendo el Interés económico (vicios privados) al "Principio del interés general" (prosperidad pública). Es decir, el egoísmo personal conduce al deterioro del bienestar común.

Expertos en la materia, tanto en teoría económica como en Derecho de regulación económica, (también conocido como derecho administrativo económico), afirman de manera general, que "los mercados son eficientes y competitivos cuando hay regulación". "Sin regulación no funciona el mercado". "La regulación es una respuesta a los fallos del mercado" ante situaciones indeseables fruto de un funcionamiento incontrolado o ineficiente por la posición dominante de ciertas empresas que provocan las desigualdades sociales.

Una larga lista de afirmaciones científicas en su teoría, validan la intervención del Estado como función esencial del mismo en diversos sectores económicos, sin embargo, la competencia como instrumento disruptor, ha complicado el espíritu de los Tratados en el proceso de la UE, al ser potenciado desde un círculo abierto de personas de diferentes sectores profesionales, políticos, jueces, letrados, periodistas y economistas de los llamados nueva generación, los Chief executive officer (directores ejecutivos) acrónimo CEO, o bien managing director, sin olvidarnos de todas aquellas personas y empresas relacionadas con las tecnologías que ante el declive del anterior sistema económico, como consecuencia de la fuerte sacudida de la crisis financiera internacional, apostaron en este nuevo horizonte por un salvaje libre mercado donde las regulaciones y los precios de los bienes y servicios que se fijan en función

**“Así pues, la economía mundial cada vez se encuentra más interrelacionada, los mercados se amplían y flexibilizan, la producción se deslocaliza”**

de la interacción entre los oferentes y los demandantes, no puedan intervenir sobre dichos elementos ningún estamento gubernamental del Estado o cualquier otro agente externo.

Según Raúl-Marc Jennar, experto reconocido en Derecho europeo, interpreta que la lógica de los textos originales del Tratado no sufre alteración, pero con las enmiendas que se llevaron a cabo para desnaturalizarlo, no hicieron más que agregar una falta de garantías jurídicas a la falta de garantías sociales. Y tenía mucha razón,

porque incidieron sobre la supresión de obstáculos y requisitos a las actividades en toda la UE para poder acelerar el proceso de liberalización en los restantes sectores, tal y como se desarrolló en el Gas, Electricidad, Servicios Postales, Telecomos: (Telecomunicaciones y Radiodifusión). Eso sí, este proceso acelerado de cambio, según indicaciones del Consejo, también advertía que era esencial que Europa garantizase que el surgimiento de esta nueva economía, NO debería de incrementar los problemas sociales existentes de desempleo, exclusión social y pobreza, y sobre todo, -con la boca chica- no tendría que atentar contra los sectores tradicionales. Hoy esas advertencias sobre cómo afectaría a los problemas sociales se encuentran en el olvido de este acelerado cambio europeo. Respecto al sector del transporte, (tratado como materia propia diferente a la Directiva de Servicios), la eliminación de barreras transfronterizas entre los países miembros, en su primera fase cobraba prioridad en el Estamento político (cambios legislativos y reglamentarios), mientras que la segunda

fase, tuvo su origen en la movilidad urbana (implantación de nuevos modos de transporte, por ejemplo, la micro-movilidad impulsados por energía eléctrica). Para ello, las normativas aplicables por cada país miembro han sufrido una infinidad de modificaciones parciales o totales con incorporación de nuevos textos motivados por Directivas y Reglamentos que vienen agravar junto con el nuevo proceso normativo de regulaciones competitivas su aplicabilidad a toda la



vida económica, profesional y social, olvidándose de las indicaciones efectuadas por el Consejo, advirtiendo que, era esencial que Europa garantizase que el surgimiento de esta nueva economía, sobre todo, no tendría que atentar contra los sectores tradicionales conformado por autónomos profesionales donde el autoempleo que vienen desarrollado podría prestarse bajo la careta del falso autónomos dependiente pasando a realizar trabajos de asalariados mal remunerados por las empresas intermediadoras en los servicios.

Estoy totalmente de acuerdo en todo esto que apuntan las voces críticas, ya que no deja de ser una quimera. Hoy esas advertencias sobre cómo afectaría a los problemas sociales y laborales se encuentran en el olvido de este acelerado cambio europeo. Y el motivo se puede encontrar en una discreta negociación que hicieron en secreto en Ginebra cincuenta Estados donde acordaron el libre comercio en todas las direcciones, sin medir las consecuencias negativas que pudiera ocasionarse en la sociedad,

Desde entonces la UE se caracteriza por la supresión de los obstáculos a "la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales" en todos los EE.MM, con el respeto al principio de una economía de mercado abierta y de libre competencia entre los mismos, dejando la puerta abierta a la Internalización, a cuyo efecto añadió un nuevo artículo 3.a) al Tratado de la Comunidad Europea en el que formuló una declaración trascendental que "para alcanzar ese y los demás fines asignados a la Unión, la acción de los Estados miembros y la de ésta incluirá la adopción de una política económica que se base en la estrecha coordinación de las políticas económicas de los Estados miembros y en la definición de objetivos comunes siendo preciso complementarlas con normas de Derecho derivado".

En este contexto, la libre competencia en los mercados y las políticas de la UE que lo desarrollan y potencian cobran relevancia particular, y especialmente con el lanzamiento de la Agenda Digital en el año 2010 que determina el escenario más propicio para que las multinacionales tecnológicas logren los estándares prefijados en su ADN, una economía extractora y libre de control fiscal.

Por lo tanto, la UE pretende que la tecno economía sea el motor de los designios de esta nueva sociedad, pues en torno a ella, están surgiendo actividades y servicios nuevos que en un futuro serán sustentados en la robotización, ofreciendo de momento la posibilidad de una readaptación de algunas profesiones y actividades existentes que con el tiempo desaparecerán al igual, que de todas aquellas que no se adaptan.

Así pues, la economía mundial cada vez se encuentra más interrelacionada, los mercados se amplían y flexibilizan, la producción se deslocaliza dejándose en exclusiva a las grandes empresas que se enfrentan a la creciente competencia mediante alianzas y fusiones. De esta manera, se estructura la nueva convivencia de la globalización, la europeización y la nueva economía basada en la era tecnológica, al quedar reflejadas tanto en las diferentes normativas comunitarias como las que corresponde por su transposición al Derecho interno de cada EE.MM. Por lo tanto, aprovechando la aparición de toda esta sinergia coincidente, someten a los mercados que procesan la apertura del libre comercio a través de los Tratados Internacionales, para provocar un debilitamiento de la fuerza impositiva de los Estados (Administraciones públicas).

Pero qué más da, si el verdadero objetivo con su acelerado avance,

es redefinir un amplio panorama competitivo, haciendo creer que están dando lugar a nuevas oportunidades de negocio, pero sin embargo lo que verdaderamente nos ocultan, es un aumento de más riqueza para ciertas plataformas multinacionales, especialmente americanas donde está la cuna y la cuña de la tecnología del Silicón Valley en la Bahía de San Francisco (California). Una riqueza que no repercutirá como ingreso en los países donde operan, en aplicación de una \*economía extractiva\* y libre de fiscalidad. Por tanto, el principio de una economía abierta y de libre competencia fue provocada por el propio sistema económico Internacional, cuando se empezaba a cuestionar los fallos del sistema financiero (2008) en pleno apogeo del mundo digital para poder hacer las transferencias adecuadas que diera lugar a reinventar el nuevo sistema liberal capitalista entorno a la tecnología.

Por consiguiente, las políticas relacionadas con el estado de bienestar, hoy en día, apenas es relevante en Europa, porque la política europea pasó de una estrategia para mantener un equilibrio entre la ampliación de las fuerzas del mercado y el desarrollo de la política social y laboral, a una actitud de insistencia neoliberal que tronizaron en el altar las ideas políticas liberales del nuevo ídolo, llamado "LA COMPETENCIA". Un concepto que altera la esencia principal de los Tratados, por la defensa de los Derechos Humanos, el respeto a la Tierra y a la dignidad de las personas, de aquella Europa que se presentaba como un marco natural de desarrollo solidario entre todos los países miembros de cuya referencia profundizaba en la democracia incipiente, para acompañar a los retos y necesidades del nuevo siglo que se avecinaba.

Para Manu Sánchez, autor del Taxómetro edición tras edición, "la técnica previa para incorporar un sector privado diferente al sector con funciones de servicio público es aplicar la inacción de propuestas en mejoras sectorial para asegurar que las cosas no funcionen, el usuario se moleste, y se use como excusa para pasar el control de los servicios a manos de plataformas capital privado irrumpiendo por la puerta falsa, permitiendo que ignoren las normas y reglamentaciones existentes en materia de transporte."

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



**VALORACIÓN  
SIN COMPETENCIA**

**Señor González** ☎ **670 91 43 91**

# Aprobado a última hora el régimen sancionador

**En el último Pleno de la legislatura, el Gobierno de la Comunidad de Madrid aprobó en la Asamblea un régimen sancionador para las VTC. Meses después de que entrase en vigor la legislación regional de estos vehículos, por fin contarán con una normativa en materia de sanción que, sin embargo, no ha sido del agrado de una buena parte del taxi. Vox ha apoyado el régimen propuesto por el PP, toda vez que sus enmiendas fueron aceptadas por los populares.**



*La Comunidad de Madrid aprueba en el último Pleno el régimen sancionador VTC*

Si todo el sector del taxi estuviera de acuerdo con el nuevo régimen sancionador aprobado para los vehículos de alquiler con conductor (VTC), si que cabría decir en esta ocasión aquello de “más vale tarde que nunca”. Sin embargo, el nuevo texto que aprobó el Gobierno de la Comunidad de Madrid en el último Pleno de la Asamblea de esta legislatura, ha dejado muchas dudas en buena parte del colectivo.

En cualquier caso, el Partido Popular ha conseguido introducir por fin un régimen sancionador con los votos favorables de ellos mismos y de VOX, los votos en contra de Más Madrid y Unidas Podemos, y con la abstención del PSOE. La formación popular ha modificado de nuevo la Ley de Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, que ya fue modificada anteriormente el pasado mes de junio de 2022 cuando se aprobó la denominada “Ley VTC” que permitía a estos vehículos realizar servicios urbanos más allá del fin de la moratoria del decreto Ábalos de octubre de 2022. Como en aquella ocasión, el PP ha necesitado el apoyo de Vox, que ha visto como sus enmiendas si que han sido introducidas en el texto.

Es importante recordar que ya el Ejecutivo liderado por Isabel Díaz Ayuso realizó un intento fallido de aprobar este citado régimen

sancionador el pasado mes de diciembre de 2022, cuando quiso sacarlo adelante por el procedimiento de urgencia y lectura única. En esa ocasión, VOX se opuso a hacerlo de esa forma.

Ahora, sin embargo, Vox ha aceptado, una vez que sus pretensiones y ajustes han sido introducidos en el texto. La “cabeza pensante” de esas enmiendas ha sido Javier Pérez Gallardo, diputado por Vox en la Asamblea de Madrid y portavoz de Transportes de la formación verde. El propio Gallardo, al día siguiente de aprobarse el texto en la Asamblea, atendió a La Gaceta del Taxi para analizar todo este polémico procedimiento.

“Nos hubiese gustado hacer más y hubiéramos sido más ambiciosos. Al final la Ley de Transportes se ha ido reformando mediante parches y creemos que la movilidad es el gran reto de ciudades como Madrid y requieren una renovación sus leyes”, explica el portavoz de Vox, que lamenta que, en la actualidad, en lo que respecta al taxi y a las VTC solo se hayan planteado abordar el problema “mediante prohibiciones o restricciones por parte de la izquierda que el PP ha asumido”.

“Creemos que hay una alternativa mejor. Somos muchos millones de habitantes en Madrid, dedicamos muchas horas a gobernar y hay que ser más ambiciosos, y hay

# VTC con el respaldo de Vox

una alternativa a las prohibiciones de unos y al libre albedrío o la ley de la selva de los otros” señala Pérez Gallardo, quien durante el último Pleno de la Asamblea recibió buenas palabras de Carlos Segura, portavoz de Transportes del PP, horas después de que Díaz Ayuso anunciase que “rompía” con Vox

## Enmiendas de Vox

Para que el PP haya logrado sacar este régimen sancionador adelante a última hora, ha debido introducir las enmiendas planteadas desde Vox. Una de las que más “enorgullece” a Pérez Gallardo es precisamente la que impide que se concedan miles de VTC de forma desproporcionada pese a que se soliciten y pese a que haya caído la ratio 1/30 en Europa como podría suceder en las próximas semanas. “Gracias Vox no va a poder pasar y el Gobierno cuenta con una herramienta distinta al 1/30”, indica el diputado de Vox, que aprovecha la conversación con nuestro medio para ir más allá en el debate y plantear la necesidad o no de diferenciar los modelos de taxi y VTC. “¿Hay que separar los modelos? ¿Son lo mismo o radicalmente diferentes? No creemos que sea blanco o negro, lo que si creemos es que nuestras en-

**“Con este régimen sancionador de VTC los taxistas también están más protegidos”**

miendas mejoran lo propuesto por el Gobierno regional, que ha hecho como el estatal del PSOE, han ido introduciendo parches y han sido una chapuza”, critica Gallardo.

“Vamos a estar hablando mucho de este asunto la próxima legislatura”, afirma el representante de Vox, en una próxima legislatura en la que se espera que por fin se apruebe un reglamento para las VTC, algo que estaba previsto y a lo que se comprometió el PP el pasado mes de junio de 2022 cuando aprobó la legislación de este tipo de vehículos. “Creo que habrá Reglamento de las VTC la próxima legislatura, sinceramente. Así como espero que el del taxi salga las próximas semanas”, sostiene Pérez Gallardo.

Volviendo al régimen sancionador, en los debates realizados tanto en el Pleno de la Asamblea como en la Comisión de Transpor-

tes, el portavoz de Vox ha insistido en la necesidad de que haya una legislación estatal para las VTC. “Nos parece muy importante porque por mucho que hablemos de transportes urbanos, no puede ser tan radicalmente diferente el modelo de Madrid con el de Catalunya, Galicia o Valencia. Tiene que haber unas características y que las ciudades se amolden a sus necesidades con unas bases comunes”, explica el diputado. “Es la eterna lucha que tenemos en Vox. PP y PSOE optan cada vez más por ceder más competencias a las comunidades autónomas, como pasó con el decreto Ábalos, que tanto desde el taxi como desde las VTC consideran que fue un error”.

## Regulación o liberalización

Siendo cada región la que determina el modelo de transporte urbano que quiere, en Madrid se ha optado por ampliar la oferta de taxi, dejando atrás restricciones y orientándose hacia la liberalización del sector. “Hay una parte del taxi que lo que quiere es tener gente esperando a los taxis y que ellos tengan trabajo. Pero en Madrid pasa lo contrario, el taxi es el que espera, y así se garantiza que el cliente no tarde. Es un servicio que



Javier Pérez Gallardo, portavoz de Transportes de Vox en la Asamblea de Madrid



El PP logró aprobar el régimen sancionador aceptando las enmiendas de VOX

está, obviamente no queremos que los profesionales tengan que mendigar para vivir, pero el hecho de que esté bien dimensionado ha mejorado el servicio”, defiende el portavoz de Vox, que recalca la enorme calidad del servicio que prestan los taxistas madrileños sin que nadie les “haya regalado nada”.

“Mucha gente apuntaba a la necesidad de digitalización y modernización del taxi cuando ese debate no existe porque es mentira. El taxi de Madrid es uno de los más modernos, ha mejorado muchísimo y con la nueva legislación lo que se propone es que, si tenemos uno de los mejores taxis, apliquémosle esas bondades a las VTC”, defiende Pérez Gallardo.

“Y al revés queremos que pase lo mismo. ¿Qué es lo que hace al taxi que sea menos competitivo o qué es lo bueno que tienen las VTC para aplicarlo al taxi?”, se pregunta Gallardo, que apunta a restricciones que considera anticuadas como la dificultad de homologar coches, o que no pueda haber coches de renting o taxis de sustitución como un importante problema a solucionar.

## Régimen sancionador “laxo”

Una de las principales críticas vertidas, no ya solo desde el taxi, sino desde el resto de partidos políticos que se opusieron a la aprobación de este régimen sancionador para las VTC es que es más laxo que el que se aplica a nivel nacional. Ante esto, Gallardo recuerda que “también es más laxo para los taxistas”.

## “Nuestras enmiendas mejoran lo propuesto por el PP”

## “Espero que el PP cumpla su palabra con el Reglamento del taxi”

Al cierre de esta edición, el Gobierno de la Comunidad de Madrid no ha publicado el polémico nuevo Reglamento del Taxi con el que se espera una importante liberalización del sector. Un texto que lleva meses en el cajón, desde que a finales de enero finalizase el plazo de presentación de enmiendas, y cuyo borrador ha provocado la celebración de cuatro multitudinarias manifestaciones convocadas por una parte importante del colectivo en lo que llevamos de año.

“Varias asociaciones me preguntan todos los días si hay novedades”, afirma Javier Pérez Gallardo, que espera que “el Partido Popular cumpla su palabra y en las próximas semanas tengamos el Reglamento del Taxi” “Si no lo aprueba, será un incumplimiento más del PP, pero a mi me repiten que se aprobará en breves”, explica el portavoz de Transportes de Vox.

Preguntado sobre si cree que el texto finalmente aprobado será muy distinto del borrador conocido allá por el mes de diciembre, Pérez Gallardo intuye que habrá pequeñas modificaciones “pero no sustanciales”. “No creo que afecte a la liberalización horaria ni al número máximo de licencias que puede tener un titular, fijado en 50. Creo que se hacen alguna modificación será en otros temas”, indica.

“Sé que no se ha llegado a un acuerdo con Federación Profesional del Taxi, pero hay otras asociaciones que si quieren el reglamento. No se va a conseguir que todos los taxistas estén contentos, pero creo que no se puede tener a los taxistas con esta inseguridad jurídica de no saber a qué atenerse” manifiesta Pérez Gallardo que lamenta que el PP “se mueva mucho por impulsos y por miedos”. “Son la derecha cobarde, no se atreven a defender a los suyos. Les hemos dicho que lo apruebe con valentía”, sostiene el diputado de Vox, seguro de que el nuevo reglamento “es bueno para el taxi”.

“No puede ser que tenga la misma sanción un autobús turístico que opera todo el día a un taxista por un servicio de Atocha a la Gran Vía. El taxi y las VTC no pueden tener las mismas sanciones que el resto de transportes que son más grandes”, sostiene Gallardo, recordando que en este régimen sancionador recién aprobado aplica la sanción más dura a aquella VTC que opera sin licencia. “Este régimen lo podía haber aprobado el PP o Más Madrid. Lo que pasa que se ha politizado, cuando creo que con este régimen sancionador los taxistas están más protegidos”.

La aprobación del régimen sancionador para las VTC no es más que un procedimiento concluido más de los muchos que se esperan este año para el transporte público en vehículos como VTC o taxi. Por ese motivo, desde Vox consideran fundamental hacer un análisis profundo, entender si es necesario diferenciar o unir los modelos, y asumir responsabilidades en el sector como son los descuentos en servicios precontratados, mejorar la situación del eurotaxi o implementar sistemas para controlar las horas de trabajo de los conductores asalariados, empezando por los conductores de VTC.

Javier Izquierdo



# NUEVO DACIA JOGGER



DESDE  
**15.900€\***  
Homologado para taxi

**Gama JOGGER - consumo mixto WLTP (L/100KM) 4,8-7,8. Emisiones WLTP CO<sub>2</sub> (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 

# “La sentencia del Supremo

**La sentencia hecha pública por el Tribunal Supremo el pasado mes de febrero anulando la precontratación de 30 minutos a las VTC en el País Vasco, ha supuesto un “jarro de agua fría para el taxi”. Desde el sector, Borja Musons, presidente de la Federación Vasca del Taxi, lamenta la decisión adoptada por el Alto Tribunal y apunta a que algo “huele muy mal” cuando las decisiones judiciales siempre caen del lado favorable de las plataformas.**



*Borja Musons, presidente de la Federación Vasca del Taxi*

Es una de las sentencias más esperadas por el sector del taxi, de las muchas que probablemente conozcamos a lo largo de este 2023 crucial a nivel judicial para el futuro del colectivo. A finales de febrero, el Tribunal Supremo decidía declarar nula la normativa aprobada en el Gobierno del País Vasco en 2019 que establecía una precontratación mínima obligatoria de 30 minutos para los servicios de alquiler con conductor (VTC).

“Una mala sentencia para el taxi”, comunicaron representantes de la Asociación Nacional del Taxi (Antaxi), organización presente por medio de sus abogados en el procedimiento que llegó al Supremo, y cuya Sala Tercera de lo Contencioso-Administrativo celebró su vista el pasado 24 de enero. Un mes después, a finales de febrero, los magistrados hicieron pública la sentencia que daba la razón al Tribunal Superior de Justicia del País Vasco (TSJV) y a la plataforma Uber al considerar desproporcionada e injustificada la medida de establecer 30 minutos de precontratación a las VTC.

**“La sentencia es un jarro de agua fría”**

Borja Musons, presidente de la Federación Vasca del Taxi, organización que junto a la asociación nacional de taxistas y el Gobierno Vasco se personó en este procedimiento en defensa de los 30 minutos de precontratación, lamenta la decisión y la postura adoptada por el Alto Tribunal, y sostiene que “huele demasiado mal” por el hecho de que se hayan aceptado todas las pretensiones de las plataformas de las VTC.

El Alto Tribunal consideró que establecer una precontratación mínima de 30 minutos a los servicios de VTC supone una medida “excesiva y desproporcionada” y que limita su acceso al mercado. Además, entendieron 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 que aparecen en la Ley de Garantía de Unidad de Mercado (LGUM).

## Reacción del taxi

“La noticia de la sentencia la recibimos mal porque es un jarro de agua fría para nosotros”, explica Musons, que indica en primer lugar que lo que más le llamó la atención de la sentencia es “lo alejada de la realidad que está”. Y es que, tal y como recuerda el representante de los taxistas vascos, cuando el ejecutivo decidió aprobar esta precontratación de 30 minutos, lo hizo hablando previamente con representantes de las VTC del País Vasco que no trabajaban con las plataformas. “Establecieron 30 minutos porque había necesidad de cuantificarlo, pero incluso desde las VTC nos dijeron que pusiéramos mucho más tiempo”, afirma el presidente de la Federación Vasca del Taxi.

“El Gobierno vasco entendió que media hora era una cifra razonable y desde las VTC aceptaron. Estableció ese tiempo porque a su criterio era la única forma de asegurar que las VTC no estuvieran deambulando y porque se entiende que, desde fuera de Bilbao, Vitoria o San Sebastián, ir a recoger a una persona al centro puede llevarte ese tiempo”, indica Musons.

Sin embargo, pese a la intención del Ejecutivo Vasco de establecer esa precontratación como una forma de evitar la circula-

# huele bastante mal”

**“Echan por tierra las herramientas de control de las VTC”**



*El Tribunal Supremo decidió dar la razón a las plataformas de VTC en contra del taxi*

ción en vía pública evitando la captación, el Supremo ha sentenciado que esa limitación no está justificada. “El problema es que, de hecho, deambulan, en todas las ciudades en las que trabajan estas plataformas están dando vueltas constantemente por la ciudad, una y otra vez, hasta que les entra un servicio”, sostiene el portavoz de los taxistas, recordando que “están incumpliendo la ley y el Gobierno vasco sacó una normativa para evitar que pasase esto y no tuvieron que estar todo el rato controlando y sancionando”.

## Favorable a las plataformas

“Es llamativo que esta sentencia no hace alusión en ningún momento al servicio de las VTC, solo hace alusión al servicio de las plataformas digitales. Pero las VTC llevan tiempo en el mercado, y las plataformas parece que son lo único que existen. La sentencia huele mal porque obvia la realidad de que las VTC están deambulando y porque se ve la parcia-

lidad cuando solo se hace referencia a las plataformas”, explica Musons.

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. Ante esto, Musons lamenta que el discurso se haya centrado poco menos que en la parte léxica.

“Pero entonces, cuando entras a un hotel precontratas o contratas, cuando coges un taxi en la calle lo estás precontratando levantando la mano o preguntando si está libre en una parada, ¿o lo estás contratando?” se pregunta el portavoz de los taxistas. “Pueden decir los jueces lo que quieran, pero eso que plantean no es una precontratación, es una contratación directa. Ni más ni menos, porque sino todo sería precontratar. Esta-

mos desvirtuando y retorciendo el lenguaje”, apunta Musons.

“Por estos motivos, entendemos que el Supremo ha comprado o se ha tragado el discurso de las plataformas. Porque existen herramientas de control sobre las VTC, pero las están echando todas por tierra y vamos a encontrarnos una serie de normas que no hay forma de aplicar. Los jueces están echando por tierra las herramientas de control para aplicar las normas”, lamenta el portavoz de los taxistas vascos.

## Margen de maniobra para los taxistas

Preguntado sobre el margen de maniobra que le queda ahora a los taxistas, Musons asegura que seguirán pidiendo “regulación, control sobre propiciar la captación en vía pública”, al tiempo que anuncia que van a realizar una serie de acciones para intentar que haya un control. “Todo empieza a tener un olor a podrido en general y nos hacen dudar de la legalidad de todo”, critica.

“El nicho de mercado de la VTC y el taxi es distinto, porque, sino que las VTC se conviertan en taxi o que nosotros nos convirtamos en VTC. Que liberalicen todo, sin tarifas, sin restricción de coches, sin controles. No lo hacen porque ningún político contempla un escenario en el que el taxi desaparezca pero tienen que entender que a este paso vamos a desaparecer”, advierte Musons, que deja claro que “no puede haber dos modelos de transporte, uno totalmente regulado para proteger al usuario, y otro sin ningún tipo de norma”.

Javier Izquierdo

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](http://www.terapiacpap.com)

# Dormir bien para vivir



Natalia del Val es fisioterapeuta en Terapia CPAP

La Organización Mundial de la Salud (OMS) indica que entre el 1 y el 6% de los adultos están afectados por la apnea del sueño. Sin embargo, los especialistas insisten en que estamos ante una patología todavía poco diagnosticada y que hasta el 80% de las personas no son conscientes de que padecen este síndrome. La detección precoz y un tratamiento adecuado son fundamentales para garantizar la calidad de vida de los pacientes. Si eres taxista, además del cansancio y la fatiga, la falta de sueño también puede provocar situaciones de riesgo al volante.

La apnea obstructiva del sueño se define como un síndrome, aunque una actualización reciente habla de conjunto de síntomas que provocan paradas respiratorias involuntarias durante la noche. Esta falta de oxígeno en sangre tiene como principal consecuencia que los órganos no estén bien oxigenados. Todo ello hace que al día siguiente notemos fatiga, cansancio...y a largo plazo pérdidas de atención o deterioro cognitivo.

Y sí, puede ir acompañado de ronquido, si bien no necesariamente. Aunque como nos explica Natalia del Val, fisioterapeuta de TerapiaCPAP, "el 90% de los pacientes se da cuenta de que padece apnea porque sus parejas les dicen que roncan mucho y que hay

veces en la noche que paran de respirar".

Precisamente que el ronquido se haya normalizado siempre ha permitido que muchas apneas no se hayan identificado a tiempo, causando serios problemas de salud en los afectados.

"Falta concienciación sobre lo importante que es tener una buena higiene de sueño", insiste Del Val, "especialmente en aquellas personas cuya profesión implica atención máxima. Me refiero a pilotos, o conductores profesionales, como es el caso de los taxistas. Nosotros tratamos a estos profesionales aquí y muchos me dicen que por sus horarios no tienen una buena higiene de sueño, y notan que se duermen en un semáforo, que tienen pérdidas de atención, y el ronquido, claro, que es el lado estético de la apnea". "La seguridad que te garantiza un diagnóstico adecuado y un tratamiento para reducir sus consecuencias es muy importante para ellos", recalca.

Cuando una persona se da cuenta de

**"Es importante tener una buena higiene de sueño"**

que sufre este síndrome, o bien acuden al médico de cabecera y se les deriva para hacerles pruebas, o acuden directamente a TerapiaCPAP, recomendados por amigos satisfechos con el resultado.

En esta clínica con presencia en diferentes ciudades españolas, apuestan por un concepto multidisciplinar con el objetivo de que las personas afectadas por la apnea reciban un tratamiento y seguimiento profesional y cercano.

Aquí les realizan una poligrafía domiciliaria para comprobar qué índice de apnea tiene el paciente, cómo les acompaña la desaturación y la frecuencia cardíaca. "Es una prueba muy sencilla, con un pequeño aparato que se coloca en el tórax, en el dedo y unas cánulas como las gafitas nasales". Esto, nos comenta Del Val, les permite conocer al día siguiente si se trata de una apnea postural o no, y del nivel de apnea del paciente. "A partir de 5 a la hora hablamos de un índice leve, 15 moderado y de 15 en adelante, hablamos de un nivel grave."

Hasta ahora, la media de edad de los pacientes era de 40 años, más o menos, si bien es cierto que en los últimos años, gracias a una mayor concienciación sobre esta afección, llegan a consulta pacientes más jóvenes derivados por otros especialistas, como neumólogos, otorrinolaringólogos, neurólogos, odontólogos...

## Pero, ¿qué causa las apneas?

"Se trata de algo multifactorial", nos explica Del Val. "El factor genético influye muchísimo, la edad, hábitos de vida y el peso corporal también". De hecho, señala, hay personas con una apnea leve o moderada que con una mejora de hábitos puede reducir muchísimo el nivel de apneas. Incluso el género influye, si bien este factor, nos aclara, ha estado poco estudiado y es ahora cuando se ve que la morfología de la mujer sugiere otras pautas. "Por lo general, las mujeres tenemos un cuello no tan grueso, algo más alargado, por lo que las limitaciones de flujo son diferentes".

En general una apnea, la falta de entrada de aire, se produce por la oclusión de la faringe mientras se duerme, que impide el paso del aire. "Hay que pensar que la faringe es

# mejor y más seguro

un músculo y que durante el sueño todos los músculos se relajan. La garganta entonces se cierra. Además dependiendo de la postura la lengua también puede obstruirla, o incluso si la campanilla es grande y el resto de estructuras también, o una barriga prominente, hace que todo colapse más. Es una cuestión de presión y elasticidad. Por eso a mayor edad, más pérdida de la elasticidad. También el uso de relajantes musculares, el alcohol, el tabaco...todo lo que signifique una baja de tensión muscular propiciará estas apneas”.

## Tratamiento de por vida

Una vez se conoce el diagnóstico, llega el tratamiento. “Que es de por vida”, “Entiendo que es un shock para muchas personas”, reconoce la propia Del Val, “y por eso desde aquí les ofrecemos acompañamiento durante todo el proceso”.

Actualmente, el tratamiento por excelencia es el uso de una máquina CPAP que manda un chorro de aire con presión que evita el colapso de la garganta permitiendo la entrada de aire. “No es oxígeno ni aire purificado”, aclara Del Val. En TerapiaCPAP, además, apuestan por máquinas auto CPAP que se auto regulan en función de las apneas del usuario. A diferencia de la CPAP que tiene una presión fija durante toda la noche, la auto CPAP oscila durante la noche entre un umbral mínimo y máximo de presión. Estas fluctuaciones de presión se traducen en una mayor comodidad para el paciente y en un índice de apnea residual menor.

Además, esta máquina permite a la fisioterapeuta hacer un seguimiento para comprobar que se está realizando un correcto uso del tratamiento, el 90% de las noches, 4 horas mínimo para así reducir a 5 apenas a la hora.

Además de la CPAP y la autoCPAP, existen otras alternativas, en función del tipo de apnea y del nivel que se padezca. Una también efectiva y no invasiva para aquellos que sufren los síntomas de la apnea del sueño posicional cuando duermen boca arriba es un aparato que emite suaves vibraciones que harán que cambie la posición mientras duerme, sin interferir en su sueño. Cuando



La auto CPAP es la máquina que reduce las apneas y mejora la calidad de vida del afectado

## La apnea provoca fatiga, somnolencia e incluso deterioro cognitivo

cambie de posición las apneas y los molestos ronquidos desaparecerán.

Otra opción es un dispositivo de avance mandibular, que a través de un método de articulación, mantiene el maxilar en una posición que permite la apertura de las vías respiratorias de forma natural y cómoda mientras usted duerme. E incluso existe la posibilidad de una cirugía, la uvulopalatofarin-

goplastia, aunque el éxito de los resultados no es excesivamente alto.

“Aquí lo importante es que estemos concienciados sobre la importancia de la salud y los buenos hábitos de sueño y tener en cuenta cómo tu cansancio te puede condicionar la vida”, concluye Natalia del Val, quien se encarga de valorar y hacer el seguimiento de los pacientes. “Entiendo que puede resultar difícil asimilar que todas las noches vas a necesitar esta máquina, pero un buen diagnóstico y tratamiento les va a reportar mayor bienestar y seguridad en su profesión”.

Olga Lobo

## Renovar el permiso de conducir

La apnea del sueño es una de las múltiples enfermedades que la DGT marca en rojo para no renovarte el permiso de conducir a no ser que cuentes con un informe favorable. Por eso, recuerda Natalia del Val, fisioterapeuta de Terapia CPAP, es importante no solo un diagnóstico adecuado, sino un tratamiento y seguimiento apropiado.

Además, para las personas con apnea diagnosticada, la renovación del permiso de conducir se reduce a tres años y, como decíamos, siempre que se cuente con un informe favorable. Gracias a la auto CPAP en TerapiaCPAP pueden elaborar los informes necesarios para esta renovación.

## Nueva app obligatoria para el taxi de Zaragoza

**M**OZA, Movilidad Zaragoza, es la nueva aplicación, obligatoria para los taxistas, con la que los usuarios podrán reservar servicios de forma telemática, sabiendo el precio máximo que van a pagar, así como el recorrido, datos de los profesionales, etc.

Los 1.777 taxis que actualmente operan en Zaragoza deberán, por decreto, adherirse a la app para prestar servicio, con independencia de las emisoras u otras aplicaciones con las que trabajen. "No tendría sentido con la inversión tan importante que ha hecho el Ayuntamiento que no se incorporasen los taxistas", ha explicado Miguel Ángel Perdiguero, presidente de la Asociación Provincial de Auto Taxi de Zaragoza (APATZ), a La Gaceta del Taxi. La aplicación, que debería de haber estado lista hace unos meses pero ha visto retrasado su lanzamiento por la crisis de componentes, terminará de estar completamente operativa el 30 de abril, fecha en la que



está previsto que toda la flota de taxis de Zaragoza esté disponible.

"Es como cualquier app que pueda tener la competencia. El cliente fija el origen y destino, le damos un precio máximo que el taxi puede cobrar al usuario y como por obligación de Ordenanza tenemos que ir con el taxímetro activado, si el importe es menor al marcado por el taxímetro, le cobramos menos, y si el importe del taxímetro so-

brepasa lo establecido en la app, se cobra el precio máximo pactado en la app", explica el representante de los taxistas zaragozanos.

"El usuario puede valorar el servicio de taxi, puede imprimirse el propio cliente de la carrera y mandárselo a su correo, puede el recorrido del taxi con el nombre del taxista, etc. Lo importante es que se puede valorar el servicio del taxista, es un plus que lo que hace es que el compañero se esfuerce aún más por hacer bien el servicio", afirma Perdiguero.

## Detenida una banda de ladrones de catalizadores

**U**na banda dedicada al robo de catalizadores de vehículos por toda España ha sido desarticulada por la Policía Nacional. El grupo de ladrones sustraían en minutos estos elementos de los vehículos gracias a una sierra, para posteriormente venderlos de nuevo. Muchos taxistas se han visto afectados también por el robo de catalizadores.

La Policía informó este sábado que en la operación fueron detenidas un total de 29 personas en Málaga, Madrid y Toledo. En total, se llevaron a cabo 15 registros simultáneos en los que se intervinieron una gran cantidad de catalizadores, herramientas para el robo, 40.000 euros en efectivo, un arma de fuego y munición, así como documentación de los robos.

Según informó el propio cuerpo, la banda estaba especialmente asentada en Madrid y se desplazaba por toda la geografía nacional para realizar los robos. Posteriormente, vendían estos catalizado-



res a empresas localizadas en Madrid y Málaga para después, exportarlos a Estados Unidos.

Entre los detenidos se encuentran miembros de la organización encargados del robo de los catalizadores, así como responsables de la recepción de los mismo y de la falsificación de documentos para la compraventa. Seis de los miembros activos más importantes de la banda han sido ingresados en prisión.

Del total de las detenciones, 16 se han llevado a cabo en

la ciudad de Madrid, tres en San Fernando de Henares, dos en Leganés, uno en Getafe, uno en Torrejón de Ardoz, cuatro en Málaga, uno en la localidad toledana de Seseña y otro en la de Talavera de la Reina. Además, se han practicado seis registros en Madrid capital, dos en Getafe, uno en San Fernando de Henares, uno en Torrejón de Ardoz, uno en Leganés, tres en Málaga y uno en Seseña.

## La UE estudia que las plataformas intermediarias paguen IVA

El Consejo Europeo está desarrollando una nueva Directiva que tendrá una repercusión directa sobre las plataformas digitales de intermediación entre el proveedor del servicio y el cliente, para que sean éstas los sujetos pasivos del IVA. Esta nueva normativa afectará a los servicios de transporte de viajeros en vehículos de turismo, así como a los de hospedaje.

Según recoge El Economista, la Unión Europea estaría preparando esta Directiva como un plan de choque contra el fraude del IVA en la economía digital, que estaría haciendo perder a los Estados miembros una media de 93.000 millones de euros al año.

El texto, según explica el citado medio, prevé que en los casos donde el proveedor de servicio de transporte suele ser un particular o una pequeña empresa, sea la plataforma intermediaria la encargada de cobrar y declarar el IVA. Desde Europa esperan que los países miembros se acojan a esta nueva Directiva el 31 de diciembre de 2023, aunque la medida que afecta a plataformas digitales entrará en vigor el 1 de enero de 2025.

Otro objetivo de esta medida será "garantizar la igualdad de condiciones" entre las plataformas que ofrecen servicios y los proveedores tradicionales considerados sujetos pasivos. Señala el Consejo Europeo que en los casos en los que el intermediario de la operación esté mejor situado que el proveedor subyacente de los servicios, el primero será el encargado de soportar el IVA. Concretamente la nueva Directiva, que modificará la actual Directiva 2006/112/CE en lo que respecta a las normas del IVA en la era digital, inserta un nuevo artículo, el 128 bis, que indica que cuando la plataforma de intermediación facilita la prestación de servicios de transporte de viajeros se considerará que es esta la que presta los servicios a efectos del impuesto.



Exclusivas formulas  
diseñadas para cada  
sistema de combustible



- **DIESEL**

- **GASOLINA**

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



LUBRICA Y MANTIENE LIMPIO Y PROTEGIDO EL SISTEMA  
DE ALIMENTACIÓN

RESTAURA LA POTENCIA

REDUCE LAS EMISIONES DE GASES

MEJORA EL RENDIMIENTO DEL COMBUSTIBLE

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

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

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

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

## El Supremo estudiará si los ayuntamientos pueden regular VTCs



**E**l Tribunal Supremo ha admitido a trámite un recurso de casación presentado por la Comunidad de Madrid, al hilo de una sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía (TSJA) que declaraba nulos algunos artículos de una ordenanza que regulaba los vehículos de alquiler con conductor (VTC) en Jerez de la Frontera.

Ahora el Alto Tribunal se encargará de analizar, por lo tanto, si los ayuntamientos pueden regular las condiciones de explotación de los servicios de arrendamiento con conductor. Es decir, deberá responder si una ordenanza municipal constituye una norma jurídicamente válida para imponer medidas restrictivas a la libre competencia. Es la tercera cuestión que pasa por el Tribunal Supremo relativa a la regulación de VTC en pocos meses. Hay que recordar que la ratio de 1 VTC por cada 30 taxis se elevó en cuestión prejudicial desde el Supremo al Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE), y aún se desconoce la decisión comunitaria.

Pero esta no ha sido la única cuestión a tratar en el Alto Tribunal español en relación a las VTC, ya que el pasado 24 de enero se celebraron dos importantes vistas sobre la precontratación obligatoria de 30 minutos que se había impuesto en el País Vasco y en las Islas Baleares a estos vehículos. Sobre la cuestión vasca ya se pronunció el Supremo, declarando que la imposición de una precontratación de 30 minutos era desproporcionada y dando la razón, por lo tanto, al Tribunal Superior de Justicia del País Vasco (TSJPV) que declaró nulo ese requisito.

En esta ocasión, según recoge La Información, el Supremo analizará si los ayuntamientos tienen poder normativo suficiente para introducir más restricciones a través de ordenanzas municipales. Y lo hará tras admitir a trámite un recurso de casación presentado una vez conocida la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía que estimó un recurso presentado por la Agencia de la Competencia y de la Regulación (la CNMC andaluza) contra la ordenanza municipal de las VTC de la ciudad de Jerez de la Frontera. En esta norma municipal, aprobada en 2020, se establecían reglas de estacionamiento, una precontratación mínima para los servicios de VTC, horarios y calendarios, etc.

Fue la propia Comunidad de Madrid, sabedora de la decisión del TSJA, la administración que presentó un recurso de casación y ahora ha sido admitido a trámite por el Supremo. Como parte recurrente se ha presentado el Ayuntamiento de Jerez, y como parte recurrida la propia Junta de Andalucía.



## Competencia critica los límites a los descuentos en el taxi

**L**a Autoritat Catalana de la Competència (ACCO) ha criticado la medida incluida en la modificación de la Ley del Taxi de Catalunya por la que se prohíbe a los operadores de intermediación de servicios modificar el precio prestado por un taxi mediante bonificaciones, descuentos, suplementos o cualquier otra forma análoga.

La entidad reguladora de la competencia en Cataluña considera que es una “previsión injustificadamente restrictiva de la competencia” y, a su juicio, “comporta un grave perjuicio en el bienestar de las personas usuarias de los servicios de taxi contratados mediante la mediación”. Para la ACCO, los usuarios no podrán beneficiarse de mejores precios cuando contraten un servicio de taxi a través de algunas de estas empresas.

Desde Competencia aseguran que el mercado de los servicios de taxi y el de la intermediación, aunque están relacionados, conforman dos sectores de actividad distintos sometidos a regulaciones distintas. “A diferencia del servicio de taxi, la actividad de mediación en la contratación del servicio de taxi se ha ejercido, hasta ahora, en régimen de libre competencia”, indica la ACCO, en un mercado en el que las plataformas podrían escoger el precio del servicio ofrecido y los usuarios podrían elegir la plataforma que más le interesase. De tal manera, aseguran, que el precio “constituía uno de los factores clave de competencia en el mercado de la mediación en el servicio de taxi”. Para la ACCO, esta modificación de la Ley del Taxi aprobada la semana pasada “traslada la rigidez del sistema de tarifas fijas existentes en el mercado del taxi hacia el mercado de los servicios de mediación en su contratación”, estableciendo, a su entender, “una grave restricción en la política comercial de las empresas de mediación”.



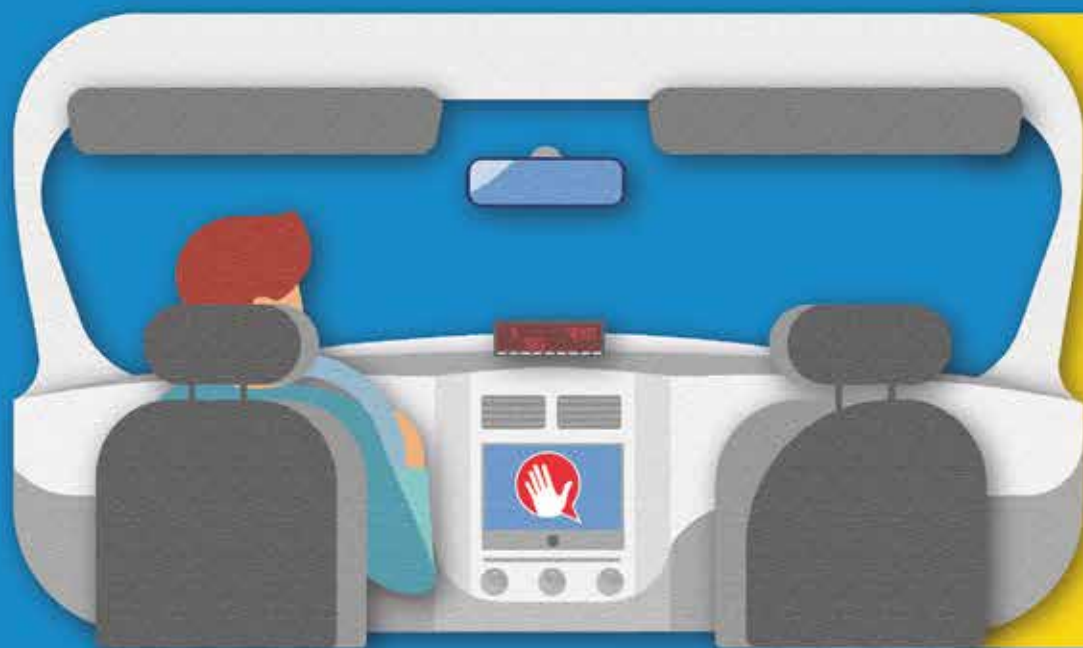


Radioteléfono  
**pidetaxi**  
tu app para pedir taxi

# ¿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

# “La función que tiene el taxi como



Reyes Maroto, candidata a la alcaldía de Madrid por el PSOE

**E**n el Bar Iberia, uno de los locales más icónicos y relacionados con el sector del taxi de Madrid, Reyes Maroto, hasta hace unas semanas ministra de Industria y ahora candidata a la alcaldía de Madrid por el Partido Socialista, atiende a la Gaceta del Taxi para expresar cómo ve ella el presente y el futuro de un colectivo que está viviendo una época frenética de cambios normativos.

Consciente de los problemas de interlocución que en ocasiones existen entre los taxistas y la administración, Maroto propone tender puentes y mejorar las comunicaciones para que no haya polémicas como la que está viviendo en estos momentos el taxi de la capital, donde una parte importante del mismo se muestra contrario al nuevo reglamento que prepara la Comunidad de Madrid.

**Gaceta del Taxi.-** En lo que llevamos de 2023, se han producido ya cuatro manifestaciones de taxistas de Madrid en contra del reglamento que pretende aprobar la Comunidad de Madrid. ¿Qué sensación le queda al ver estas propuestas, no ya solo como candidata a alcaldesa, sino como ciudadana?

**Reyes Maroto.-** Como ciudadana, lo primero que hay que dejar claro es que el taxi presta un servicio público y lo valoro muy positivamente porque nos permite tener alternativas de movilidad de transporte público para satisfacer todas las necesidades de desplazamiento. Además, el taxi ofrece seguridad al cliente y es muy importante para todos los madrileños tener claro que cuando utilizamos un taxi usamos un servicio público seguro. Como candidata, debo decir que he sido parte de las reivindicaciones del sector en la calle para denunciar la nueva regulación que la Comunidad de Madrid está promoviendo, sobre todo para denunciar la falta de interlocución que tiene con el sector. Lo peor que puede hacer un gobierno es legislar contra los intereses de un servicio público y

**“No se puede legislar contra los intereses de un servicio público”**

sin contar con sus interlocutores que son las asociaciones.

**G.T.-** Considera el dialogo una de las herramientas fundamentales para evitar estas protestas

**R.M.-** Le reproché a Martínez Almeida su falta de empatía con el sector, sobre todo que no defendiera los intereses de un servicio que para Madrid es fundamental. Como alcaldesa quiero tener esa interlocución con el sector tanto para mejorar la calidad del servicio público que prestan los taxistas, como para atender sus reivindicaciones y trasladarlas a la Comunidad de Madrid. De una alcaldesa se espera que atienda las reivindicaciones que hacen las asociaciones de la ciudad, y quiero crear un espacio de interlocución.

**G.T.-** Con la aparición de las VTC el paradigma de la movilidad en Madrid ha cambiado. Y se plantean dos modelos para abordar el nuevo panorama: liberalizarlo todo o regular los nuevos operadores como las plataformas VTC. ¿En qué tipo de modelo está el PSOE?

**R.M.-** Estamos más en el segundo modelo.

# servicio público es histórica”

La función social que tiene el taxi como servicio público es histórica y ese es el modelo que tenemos que preservar. Hay nuevos modelos de movilidad que los usuarios utilizan y tenemos que nivelarlos hacia lo que siempre ha sido un servicio público de calidad y seguro como es el taxi.

## Respeto a las horas y días de libranza

**G.T.-** Un efecto inmediato de la normativa que propone el Gobierno de la Comunidad de Madrid supone que, por ejemplo, la letra de los días de libranza desaparezca. ¿Qué posición guarda el PSOE en Madrid sobre esta circunstancia?

**R.M.-** Estamos trabajando mucho para dignificar el empleo en nuestro país. El PSOE siempre va a ser un aliado en la calidad de los empleos. Creo que en un trabajo que exige tantas horas, tanta dedicación y que puede generar un cansancio, se deben respetar los días y las horas de libranza porque el descanso también forma parte del buen servicio que prestan los taxistas. Siempre vamos a defender que el empleo sea de calidad teniendo en cuenta además que la mayoría de los taxistas son autónomos. Dignificaremos esa calidad en el empleo que el taxi se merece.

**G.T.-** Como persona que ha estado en el Gobierno de España, ¿cómo se han vivido en el Ejecutivo toda la polémica que envuelve al taxi con las nuevas plataformas de VTC?

**R.M.-** Cuando llegue al Gobierno tuvimos que afrontar una gran reivindicación que paró la ciudad de Madrid en el año 2019. El ministro Ábalos trabaja como yo, sobre la base del diálogo, buscó una solución que era provisional y es la que ha estado vigente dando coherencia a la reivindicación que el taxi planteaba. Lo cierto es que se establecieron una serie de exigencias para que las comunidades autónomas regularan y a partir de ahí lo que hemos visto es que la Comunidad de Madrid fue la primera y lo hizo contra el taxi. Desde el Gobierno se ha entendido cuál era la confrontación y el problema. Se buscó una solución provisional sobre la base de las competencias que tiene el Gobierno y ahora se tienen que tender esos puentes para que la Comunidad en lugar de legislar contra el

## “Dignificaremos la calidad en el empleo que el taxi se merece”

taxi, incorpore al taxi como una solución de la movilidad que Madrid necesita.

**G.T.-** En el Congreso de los Diputados se ha celebrado la Comisión de Transportes sobre el proyecto de Ley de Movilidad Sostenible que se está desarrollando. Desde el taxi nos han trasladado qué posición va a tener su sector, porque en los borradores denuncian que se ha obviado al taxi. Quería preguntarle, ¿por qué un colectivo tan importante debe reivindicarse tanto y luchar por aparecer cuando son miles de trabajadores los que aglutina?

**R.M.-** En relación con esta ley o cualquier regulación que afecte a la movilidad, el taxi forma parte. Forma parte de la movilidad que se ofrece a los madrileños y madrileñas y por lo tanto debería tener un nivel de interlocución por supuesto en la alcaldía, pero también a nivel de gobierno regional y gobierno estatal. Ahora que está esta ley en el Congreso, creo que sería bueno que las asociaciones del taxi comparezcan en la Comisión de Transportes para poder manifestar quienes son, cómo

pueden contribuir a la movilidad sostenible y que se atiendan sus reivindicaciones. Es muy importante que las asociaciones estén activas en los debates que se están planteando, en este caso a nivel estatal, porque es la mejor manera de que esas reivindicaciones se incorporen en una ley que piensa en el futuro. De hecho, en Madrid el 75% de los taxis ya tienen etiqueta ECO o CERO y por lo tanto, el taxi está siendo parte de la solución para las ciudades sostenibles y es importante que se conozca y se difunda.

**G.T.-** Además, ahora que las grandes ciudades se dirigen a una reducción cada vez mayor del vehículo privado, el taxi debe ser un referente en esta dirección.

**R.M.-** Mi propuesta para Madrid es una movilidad para todos y creo que es muy importante que haya un mayor uso del transporte público, incluyendo al taxi. La contaminación de partículas finas está generando muertes, afecta a la salud de los madrileños y madrileñas y para mi Madrid tiene que ser una ciudad con calidad de vida y más saludable. Se tienen que adaptar esas zonas de libres emisiones, creo que el taxi puede hacer una función muy importante como servicio público que es para facilitar a los usuarios a que utilicen el transporte público.

Javier Izquierdo



“Desde el Gobierno se ha entendido cuál era la confrontación y el problema”

# Cinco elementos a controlar en tu taxi durante la primavera



Comienza la primavera y con esta estación del año llega el buen tiempo, el aumento de las temperaturas y el incremento de los viajes de fin de semana. Norauto, la cadena de mantenimiento y equipamiento integral del automóvil, recuerda que no se debe descuidar el vehículo y que en primavera es necesario revisar especialmente 5 elementos del vehículo. Estos elementos son importantes no sólo para garantizar la seguridad sino también conseguir que el conductor y los pasajeros vayan cómodos, algo muy importante con las alergias propias de esta estación.

**1- Sistema y carga de aire acondicionado.** Con el aumento de las temperaturas, es importante que el sistema de climatización funcione correctamente. Con el paso del tiempo el circuito puede perder gas progresivamente. Si es necesario hacerlo con más frecuencia, seguramente el sistema tenga algún fallo y, por lo tanto, se debe realizar una revisión del sistema. Esta recarga de aire se debe hacer en un sitio profesional donde cuenten con gas homologado.

Si no se cambia el gas del aire acondicionado no se podrá regular la temperatura dentro del habitáculo. Igualmente, habrá un aumento de bacterias en el interior del coche y el ambiente se verá perjudicado.

**2- Filtro de polen.** Es especialmente importante sustituirlo en primavera, sobre todo, si alguno de los pasajeros habituales tiene alergia al polen. Es el encargado de filtrar el aire exterior que llega a través de los conductos y evita que los pasajeros lo respiren. Este filtro ofrece una mayor calidad de aire y un mayor confort.

**3- Filtro de aire.** Necesario para que el motor funcione. Su misión es garantizar que el aire que llega a los cilindros, donde se mezcla con el combustible para generar la combustión, esté completamente limpio y libre de impurezas. Si el filtro está en mal estado, deja entrar sustancias en el motor y algunas

piezas quedarían dañadas. Con este filtro, el aire que entra en el motor está completamente limpio, optimizando su rendimiento, retrasando la aparición de averías y manteniendo el lubricante más limpio. Con un filtro de aire obstruido hay un bajo rendimiento del motor y un mayor consumo de combustible. Norauto recomienda cambiar el filtro según las indicaciones del fabricante o cada año o cada 20.000 kilómetros.

**4- Atención a los cristales:** con el buen tiempo proliferan los mosquitos, los cuales se quedan pegados al parabrisas. Para garantizar una correcta visión y evitar destellos, es importante que la luna delantera y trasera estén limpias y en perfecto estado. También es necesario contar con un lavaparabrisas adecuado y en los niveles correctos. Y es que no hay nada más molesto que activarlo y no tener líquido que ayude a ver mejor.

En este sentido, en Norauto cuentan con productos específicos para las altas temperaturas y para la eliminación de marcas de insectos.

**5-Igualmente, hay que comprobar el buen estado de las escobillas.** No deben estar cuarteadas para que hagan un correcto barrido. Podemos saber que es el momento de cambiarlas si después de activar el limpia-parabrisas, se percibe que los cristales han quedado empañados o hay algunas zonas que siguen sucias. También es el momento de sustituir las si hacen movimientos o ruidos anómalos. Lo que se recomienda es cambiar las escobillas cada año o año y medio y antes si han tenido mucho uso. Este elemento es importante no solo para eliminar los insectos sino también para eliminar el polvo en suspensión propio de la primavera. Además, hay que tener en cuenta que en primavera también se producen frecuentemente lluvias y las escobillas deben estar listas para eliminar esas posibles gotas propias de esta estación.

Por supuesto, no hay que olvidar el resto de elementos de seguridad tan necesarios como neumáticos, sistema de frenado, frenos, dirección, amortiguadores, iluminación... En definitiva, hay que comprobar aquellos puntos que se deben controlar todo el año de forma periódica, también en primavera.

**Filtros limpios para minimizar las alergias**



# 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



# “Hay que incentivar el uso del taxi

**Las elecciones municipales en Madrid están a la vuelta de la esquina y el sector del taxi, compuesto por miles de familias, es un colectivo fundamental. Por ese motivo, desde Unidas Podemos consideran un “un insulto” no defender al taxi y apuestan por protegerlo de la “liberalización” que se propone desde el Gobierno de la Comunidad de Madrid.**

**Roberto Sotomayor, candidato a la alcaldía por Unidas Podemos, sostiene en esta entrevista concedida a La Gaceta del Taxi que las políticas liberales del Partido Popular no solo desprotegen a los taxistas en favor de las plataformas, también a los usuarios y lamenta que el PP haya querido declararle “la guerra” al sector.**



*Roberto Sotomayor, ex atleta y candidato a la alcaldía madrileña por Unidas Podemos*

**Gaceta del Taxi.**- Una buena parte del taxi de Madrid se ha manifestado este año ya hasta en cuatro ocasiones contra el Gobierno regional. ¿Qué valoración hace tanto como madrileño como candidato a la alcaldía de Madrid de estas protestas?

**Roberto Sotomayor.**- Veo la situación con preocupación. Me pregunto qué es lo que pretende el Partido Popular. ¿Quiere ponernos un modelo como el de Estados Unidos donde en las ciudades en las que han llegado las plataformas de VTC han destruido al taxi y casi ha desaparecido? El modelo que nos impone el Partido Popular es que estas plataformas, que encima no pagan impuestos en España, tengan cancha libre y que nos pase como sucedió el año pasado con las personas que acudieron al Mad Cool y que volvían al centro de Madrid y por un servicio al centro de la capital llegaron a pagar 138 euros. ¿Ese es el modelo que quiere el Partido Popular? Si es ese el modelo, nosotros estamos en contra. Hay que proteger al sector público del taxi y a sus miles de familias que sí que pagan impuestos en España. Hay que incentivar el uso del taxi porque nos va la

## “No ayudar en estos momentos al sector del taxi es un insulto”

vida en ello. Tenemos que conseguir que Madrid sea una ciudad mucho más sostenible y eso tiene que ver mucho con intentar meter en el imaginario colectivo de la gente que hay que intentar utilizar menos el coche privado porque los datos de polución son los que son y nos va a pasar por encima la realidad.

**G.T.**- La movilidad en Madrid ha cambiado mucho en muy poco tiempo. Ahora hay nuevos elementos como los vehículos de movilidad personal o patinetes. Es decir, el paradigma ha cambiado y parece orientado a la reducción del coche privado.

**R.S.**- Y pese a esa sensación que tenemos, en los últimos ocho años en Madrid el uso del coche privado no ha hecho más que incrementarse. Por muchos nuevos elementos como los patinetes que hayan surgido, seguimos utilizando el coche privado para movernos por Madrid.

Es un dato que dista mucho de las grandes capitales europeas. Tenemos que ir justo en la dirección contraria e intentar bajar las emisiones contaminantes. No estamos ni de lejos cerca de esos baremos marcados desde Europa para 2030 y solo quedan siete años. Lo que tenemos que hacer es trabajar para que haya un transporte público de calidad, que conecte bien los barrios, que no sea solamente un transporte que conecte con el centro de Madrid. No es de recibo que una gran capital como la nuestra, en la que tenemos recursos más que de sobra, no tengamos esas conexiones entre barrios. Si tenemos conexiones buenas, abonos transporte baratos o gratuitos para quien trabaja en Madrid, y ayudamos a que el sector del taxi no esté como está ahora en estos momentos afectado por una política del Partido Popular que le ha declarado la guerra, conseguiremos muchas cosas.

# porque nos va la vida en ello”

## El taxi, servicio primordial en Madrid

**G.T.-** Con 15.000 licencias de taxi, más las miles de VTC que han aparecido en poco tiempo y las que pueden aparecer próximamente si tienen legislaciones y sentencias favorables, se puede producir una importante congestión en la ciudad.

**R.S.-** Esa es la libertad de la que tanto habla Isabel Díaz Ayuso. La libertad de que todo el mundo puede hacer lo que quiera, incluso pasando por alto los servicios públicos, pasando por alto a quien sí genera trabajo y paga los impuestos en la ciudad de Madrid y que llevan años y años trabajando para que la gente pueda coger un taxi y pueda moverse. Es un insulto. Que a nadie le quepa duda que si un día soy alcalde de Madrid ayudaré al sector del taxi porque es un sector primordial para nuestra ciudad.

**G.T.-** Se han planteado dos formas de dar solución a este “problema”: regular o liberalizar. Con respecto a la liberalización, como apuntaba al principio, hay una parte importante del taxi que se ha manifestado en los últimos meses en contra ¿Qué sensación le queda ante la eliminación de la regulación horaria o los días de libranza?

**R.S.-** Es una vergüenza. Esto es el resultado de las peores políticas ultraliberales que quiere imponer el Partido Popular. Me recuerda mucho al sector del comercio donde hay gente que no puede casi ni conciliar, ni tener una vida, y donde obligan a los trabajadores y trabajadoras a estar de 9 de la mañana a 10 de la noche en las grandes superficies con la excusa de que Madrid es turística. No les importa que la gente tenga su propia vida, un trabajo digno, o conciliar con la familia. Ellos están a otras cosas. No cuentan con los trabajadores del taxi y van a beneficiar a los suyos.

**G.T.-** El Ayuntamiento, según su delegado de Movilidad Borja Carabante no tiene previsto hacer una ordenanza para las VTC porque no lo considera necesario y estamos a la espera de que la Comunidad de Madrid pueda elaborar un reglamento para estos vehículos. ¿Qué piensa el respecto?

**R.S.-** Estamos ante el peor Partido Popular de siempre con el peor alcalde de la historia de Madrid. Lo que quieren es beneficiar a los

hermanos, a los primos, a los amigos y las comisiones. Lo que diga Borja Carabante, por ejemplo, en estos momentos no tiene ninguna credibilidad.

**G.T.-** Existe también una preocupación grande en el sector del taxi con los servicios de movilidad reducida o eurotaxi. Desde el Ayuntamiento nos han transmitido mucha preocupación, aunque de momento se desconoce alguna solución.

**“El taxi volverá a tener la dignidad que se merece”**

**R.S.-** Hay que tener voluntad política. Creo que hay que ayudar para que haya más eurotaxis porque hay gente con movilidad reducida que son ciudadanos, usuarios del taxi, y tienen derecho a poder utilizar este servicio. Hay que ayudar, subvencionar al sector para que pueda tener coches de este tipo y no tenga tantos obstáculos. Lo que ocurre con el Partido Popular en Madrid es que tienen muy buenas palabras, tienen discursos grandilocuentes,

pero luego al final no hacen nada. Vengo del mundo del deporte y siempre pongo el mismo ejemplo: hay que tener voluntad para cambiar las cosas. Cuando uno llega al ayuntamiento tiene que tener la voluntad de revertir las cosas, no es tan difícil poder ayudar al sector del taxi para que no nos quedemos sin eurotaxis.

**G.T.-** El servicio de taxi ha mejorado mucho en los últimos años. Es algo en lo que parece coincidir la gran mayoría de la población, ¿qué opinión tiene de los taxistas madrileños en la actualidad?

**R.S.-** El sector del taxi ha hecho siempre los deberes cuando se le han pedido y en los momentos más complicados de la pandemia ahí estuvo el taxi, así como en todos los momentos complicados que ha sufrido la ciudad de Madrid. No ayudar al sector del taxi en estos momentos es un insulto, no solo a los trabajadores si no a los propios usuarios. Por lo tanto, en cuanto sea alcalde de Madrid me esforzaré para que el taxi tenga la dignidad que merece y quiero transmitirle nuestro apoyo y máxima confianza en ellos, y que no les quepa la menor duda de que el taxi volverá a tener la dignidad que merece.

Javier Izquierdo



Para Sotomayor el taxi “ha hecho siempre los deberes”

# Menos muertes al volante

**El envejecimiento del parque automovilístico es un problema a diferentes niveles. Desde una mayor siniestralidad, hasta un mayor esfuerzo económico en el mantenimiento. En España, la edad media de los vehículos es de 13,5 años, lo que provoca un riesgo en nuestras carreteras. Bajar su edad supondría, a la larga, evitar muchas muertes al año.**



Según un estudio en el que ha participado la Fundación Línea Directa con la asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos (AECA-ITV), la falta de renovación de los coches supone un desafío para la seguridad vial. En la última década, casi 2.700 personas fallecieron en accidentes con turismos que tenían más de quince años de antigüedad.

Este envejecimiento del parque automovilístico de nuestro país cada vez es mayor. El porcentaje de turismos que circulan por nuestras ciudades y carreteras con más de diez años es ya del 66%. Esta cifra, además, es más preocupante si tenemos en cuenta que el hecho de reducir la edad media de los vehículos ayudaría a rebajar las duras cifras de fallecimientos en accidentes de tráfico en nuestro país.

Durante la última década, además, el porcentaje de coches de esta antigüedad que se vieron implicados en accidentes mortales se triplicó, pasando del 15% al 44% del total. Lo mismo sucede con los accidentes con heridos graves, que se triplicó en coches de más de 15 años, pasando del 12% al 39%.

Uno de los objetivos del citado informe era cuantificar cuántas vidas se salvarían con una adecuada renovación del parque automovilístico. Así, atendiendo a la leta-

lidad que presenta los coches según su antigüedad, el estudio concluye que, si se lograra rebajar la antigüedad media de los coches españoles por debajo de los diez años, se podrían salvar anualmente hasta 260 vidas.

Por lo tanto, España debe ponerse las manos a la obra y reducir la edad media de los vehículos de nuestro país, porque el 44% de los turismos que circulan por nuestras calles, es decir, más de 16 millones de vehículos, tienen más de quince años de antigüedad. Pero es que el 66%, es decir, casi 23 millones de vehículos, tienen ya más de una década de antigüedad.

Si atendemos a una distribución geográfica de la antigüedad media de los vehículos, ésta varía mucho en función de las comunidades autónomas. Por ejemplo, si el año pasado la edad media de los coches españoles era de 13,5 años, el parque más antiguo se encontraba en Extremadura, con 15,1 años de media, seguida de Castilla-La Mancha y Castilla y León, ambas con 14,6 años de media.

En el lado opuesto, la región con una flota de vehículos más renovada es la Comunidad de Madrid, con una edad media de 10,4 años, seguida de Catalunya, con 12,5 años, y Baleares, con 12,7 años.

Otra de las señales de que el parque automovilístico en nuestro país necesita una



# con coches más jóvenes

mejor y más rápida renovación es la alta demanda que hay de coches de segunda mano. La "cara b" de esa demanda es que, según explica un informe elaborado por el proveedor de historiales de coches Carfax, uno de cada siete coches en España había sufrido un accidente o había tenido daños previos.

## Segunda mano, sí, pero sin trampas

Uno de los principales temores que se encuentran quienes acuden al mercado de segunda mano, es la posible manipulación de kilometrajes. Según los encuestados, el 5% de los coches usados a la venta en España presentó en 2021 inconsistencias en el kilometraje, es decir, estaban manipulados con el objetivo de no perder valor en el mercado. Esta maniobra puede suponer que el vendedor incurra en un delito de mala fe y debe ser denunciada ante las autoridades.

Otra de las cosas a tener en cuenta en el mercado de vehículos de segunda mano es

## 2.700 personas fallecieron en accidentes con coches de más de 15 años

la procedencia del vehículo. Y es que, uno de cada diez coches de segunda mano vendidos en nuestro país procede del mercado de importación. Por ese motivo es fundamental atajar prácticas fraudulentas que buscan ocultar el mal estado de un vehículo enviándolo a otro país. La falta de información precisa, sobre todo en una compra venta entre particulares, es uno de los principales problemas de este negocio.

Afortunadamente, el avance de la tecnología ayuda a reducir este tipo de fraudes. En 2021, el 75% de los compradores accedió a un informe completo del estado del vehículo la semana antes de su compra y solo un 10% acudió a dicho historial después de comprarlo.

## Más edad, más mantenimiento

Además de una mayor siniestralidad en carretera, una elevada edad media de los vehículos influye también en el número de averías. Y es que los datos demuestran que un buen mantenimiento es tanto o más importante para la seguridad vial como la antigüedad del coche. Sin embargo, el 50% de los coches que pasan la ITV tienen defectos en la primera inspección y uno de cada cinco cuenta con deficiencias graves o muy graves. En este sentido también preocupa el absentismo, ya que hasta un 40% de los vehículos que en 2021 deberían haber pasado la ITV no lo hicieron.

En los últimos cinco años, los defectos graves o muy graves en la ITV se han incrementado sensiblemente. Donde más afecta es en el sistema de alumbrado (44%), dirección (34%), ruedas, ejes, neumáticos y suspensión (26%), motor y transmisión (10%) y frenos (10%). Esta tendencia se hace aún más palpable conforme aumenta la antigüedad de los vehículos ya que en la ITV, los coches de más de 10 años aportaban el 88% del total de defectos graves en los neumáticos y el 93% en el alumbrado.



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

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

*¡ Juntos somos más fuertes !*



## La importancia de tener un punto de recarga en casa



Tener un punto de carga en casa es algo más fácil de lo que uno se piensa. Sobre todo si lo hace acompañado de expertos como Chargeguru, empresa francesa de instalación con la que La Gaceta del Taxi ha firmado un acuerdo para ofrecer sus servicios de soluciones de recarga a los taxistas. Como explican desde la empresa

instaladora, 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”.

Con este acuerdo el objetivo es ayudar a los taxistas a pasarse a la movilidad eléctrica y acabar con el mito de que es difícil la instalación. ChargeGuru se encarga de todo el proceso sin robar tiempo al taxista, además de acompañarles durante todo el proceso y asesorarles en todo lo necesario, incluso en la tramitación del Plan MOVES. 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%.

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. Y si bien es cierto que existen parkings públicos donde puedes cargar tu coche gratis, es fundamental contar con un punto de recarga en casa que libera al profesional de quedarse sin batería durante las horas de trabajo.

## Cada vez más españoles se apuntan al renting

El 49,9% de los conductores españoles cree que el coche en propiedad irá disminuyendo en favor de nuevos modelos de movilidad. Especialmente con las dificultades que se están encontrando los usuarios para comprar vehículos, ya sean nuevos o de ocasión.

Según datos de la II Encuesta de Movilidad realizada por Northgate Renting Flexible, el renting se posiciona como la gran alternativa al vehículo privado, ya que las matriculaciones de renting acumulan un crecimiento del 40,76% en los dos primeros meses de 2023, según datos aportados por la Asociación Española de Renting de Vehículos (Aer). El principal motivo por el que los usuarios deciden pasarse al renting es el hecho de despreocuparse de la gestión relacionada con el vehículo. Un 63,7% de los encuestados afirma que es lo que más valoran del renting. En segundo lugar, la flexibilidad que ofrece el renting está muy valorada por los usuarios, siendo otra de las principales razones por las que prefieren esta opción a la compra de un coche en propiedad. En tercer lugar, los conductores valoran mucho el hecho de que haya una cuota fija mensual que incluya todos los gastos.



## Más 600.000 distintivos de la DGT en apenas dos meses

La entrada en vigor en 2023 de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) en las localidades de más de 50.000 habitantes ha incrementado la demanda de distintivos medioambientales de la DGT, especialmente en las provincias de Valencia, Alicante, Murcia, Zaragoza, Santander, Vizcaya o Guipúzcoa. En apenas tres meses, se han repartido cerca de 600.000 etiquetas con un coste de 5 euros cada una. De seguir con este ritmo, se superarán con creces los distintivos emitidos en 2022, que fueron un total de 745.763, que ya doblaban a los que se gestionaron en 2021, cuando se distribuyeron 304.739 etiquetas medioambientales.



SI PIENSAS EN VERDE  
CUANDO TE MUEVES  
POR LA CIUDAD



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

[www.maxmobility.es](http://www.maxmobility.es)



## Alemania e Italia frenen prohibir los coches de combustión

La aprobación del acuerdo que prohibiría la venta de coches de combustión en la Unión Europea a partir de 2035 ha quedado suspendida tras el veto de Alemania e Italia. La medida, que había sido acordada en el Parlamento Europeo y cuya ratificación parecía un trámite, se ha frenado y ambos países han pedido que se valoren alternativas de combustibles sintéticos sin emisiones para los coches con motores térmicos. No se ha fijado fecha para la aprobación definitiva de esta medida que busca una movilidad más sostenible para el continente. Alemania considera y pretende que funcionen los



motores de combustibles sintéticos, de tal manera que puedan seguir comercializándose más allá de 2035. Volker Wissing, ministro alemán de Transportes, ha solicitado que la Comisión Europea presente una propuesta para este tipo de vehículos

de combustibles sintéticos. Por su parte, el ministro italiano de Medio Ambiente y Seguridad Energética, Gilberto Pichetto, ha asegurado que la electricidad no puede ser la única vía para el automovilismo, mostrándose a favor del uso de combustibles renovables.

La adopción de la norma, que ya había recibido la aprobación del pleno del Parlamento Europeo, estaba pendiente del último paso formal y se pensaba incluir el asunto en el Consejo de Ministros ordinario celebrado ayer, pero la decisión se ha aplazado sin apuntar fecha para retomar esta cuestión.

## Nuevas ayudas para la renovación de coches particulares



El Ayuntamiento de Madrid ha lanzado la tercera convocatoria de ayudas Cambia 360 para la renovación de vehículos particulares con un presupuesto total de 10 millones de euros. El objetivo, subvencionar la adquisición de vehículos más sostenibles y

eficientes para los madrileños. Las ayudas, disponibles desde finales de marzo, se podrán solicitar hasta el 8 de mayo.

3,5 millones de euros irán destinados a la adquisición de vehículos CERO emisiones, permitiendo a los solicitantes obtener 6.000 euros por la compra. En el caso de los vehículos ECO, se ha previsto un fondo de 6 millones de euros, con una ayuda de 3.000 euros para cada solicitante. Estas cantidades podrán incrementarse en 2.500 euros si se achatarra un vehículo sin distintivo medioambiental, es decir, si se trata de un modelo de motor gasolina matriculado antes del año 2000 o un diésel con matriculación previa al año 2006. En relación con los vehículos de clasificación ambiental C, se han reservado un total de 500.000 euros para las subvenciones y cada interesado podrá percibir 2.500 euros siempre que entregue el coche sin etiqueta medioambiental para achatarrar. Es la tercera convocatoria de esta línea de ayudas impulsada por el Ayuntamiento de Madrid. En las dos anteriores, llevadas a cabo en 2021 y 2022, en poco tiempo se agotaron las subvenciones para la compra de vehículos ECO o CERO emisiones, obligando al Área de Medio Ambiente y Movilidad a ampliar el crédito para llegar a más solicitantes.

## Crecen un 25% las matriculaciones de vehículos electrificados

Las matriculaciones de vehículos electrificados, tanto de eléctricos como de híbridos enchufables, se han incrementado un 25,3% en el mes de febrero, hasta alcanzar las 9.940 unidades. Estas matriculaciones incluyen vehículos de todo tipo, es decir turismos, dos ruedas, comerciales e industriales.

Según datos ofrecidos por la Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso de la Movilidad Eléctrica (AEDIVE) y la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos (GANVAM), en lo que va de año, se ha acumulado un incremento del 27,5%, hasta las 18.798 unidades matriculadas.

Si atendemos a los turismos, las matriculaciones de coches 100% eléctricos aumentaron un 41,9% en el mes de febrero, con un total de 3.574 unidades. En lo que llevamos de año, este tipo de vehículos se han incrementado en un 60% hasta las 6.895 unidades.

Teniendo en cuenta además los híbridos enchufables, que registraron un incremento del 21,5% durante el pasado mes, en total el 11,3% de las matriculaciones de todos los turismos registradas durante el mes de febrero correspondieron a modelos electrificados (puros más híbridos enchufables).





**12 MESES  
6 EUROS**


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

**CONTENIDOS DIGITALES EXCLUSIVOS**

**SUSCRÍBETE Y ACCEDE**



La mejor garantía para poder seguir  
ofreciéndote contenido de calidad



**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**

